



STRIP 2011

Vážené kolegyně a kolegové,

rok 2011 je téměř za námi a stejně jako v letech předcházejících můžeme postupně vyhodnocovat naši společnou práci a výsledky podniku. Označil-li jsem na tomto místě vloni rok 2010 za období stabilizace a mírného optimismu, pak rok 2011 prokázal, že civilní letecká doprava se opět dostala do lepší kondice a její vývoj nebyl ovlivněn významnými turbulentními událostmi. Naše předběžné výsledky pak tento trend potvrzují. Objem provozu v českém vzdušném prostoru se ve většině měsíců dostal nad dosažitelnou rekordní hranici, která byla vymezena rokem 2008. Téměř nulová hodnota zpoždění, která byla dosažena i přes dynamický nárůst provozu, je dalším důkazem kvality našich služeb. Výsledným produktem podniku je však vždy a za všech okolností bezpečnost. I zde jsme dodrželi a dodržujeme všechny naše povinnosti na nejvyšší možné úrovni a naši zákazníci vědí, že se na RLP ČR, s. p., mohou spolehnout.

Je na nás spolehnoutí

Dařilo se nám i na mezinárodní úrovni. Podpis smlouvy FAB CE definuje naše postavení v regionu střední Evropy a zapojení podniku v tomto projektu je předpokladem jeho stabilního rozvoje. Svoji prestiž a postavení výrazně posílila i Letecká škola, které se podařilo proniknout na nové zahraniční trhy.

A co můžeme očekávat od roku 2012? Z domácího i evropského prostředí se k nám dostávají negativní zprávy související s následky dluhové krize v eurozóně. I přes tyto informace se nedomnívám, že civilní letectví v Evropě bude čelit podobnému vývoji jako před třemi lety, a zůstávám opatrným optimistou.

S pozměněnou organizační strukturou vstupujeme rokem 2012 do prvního referenčního období, kde bude naše činnost posuzována stanovenými výkonnostními parametry. Nový způsob financování poskytovatelů služeb, založený na spravedlivějším systému sdílení rizika vývoje provozu s našimi zákazníky, současně ověří naše schopnosti a hospodářskou flexibilitu.

Rád bych touto cestou poděkoval všem zaměstnancům i našim partnerům za jejich profesionalitu, vysoké nasazení a skvělou spolupráci. Doufám, že tyto hodnoty nás budou provázet i v roce příštím.

Dovolte mi, abych vám popřál mnoho osobních i profesních úspěchů a šťastný start do roku 2012.

JAN KLAS

První podnikový časopis ve

(k prohlížení 3D fotografií použijte přiložené brýle)





Žofín 2011

Dne 16. prosince se uskuteční tradiční slavnostní předvánoční setkání zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. Večer pod názvem Hvězdná noc na Žofíně začíná v 19 hodin. Provázet vás bude Tomáš Matonoha, mimo jiné zazpívá Monika Absolonová, o nové zážitky z cest se podělí Jiří Kolbaba a připravena bude i ochutnávka moravských a českých vín a sýrů.

Snímek připomínáme loňský ročník, kdy generální ředitel Jan Klas a tehdejší předseda dozorčí rady ŘLP Jiří Nedoma předali ocenění **Bc. Renátě Kunešové** z občanského sdružení Nejste sami, které poskytuje sociální služby klientům s těžkým kombinovaným postižením, klientům s autismem a provozuje předškolní autistické třídy.

red, foto mis

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V prosinci 2011 oslaví kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., ti to zaměstnanci:

Holícký Martin, supervizor na TS II – DPRO/ATMS/LTS/TCOM **20 let**

Šesták Jindřich, supervizor na TS II – DPRO/ATMS/LTS/CADIN **30 let**

Blahopřejeme! REDAKCE

Aktuálně

V letošním ročníku ankety **Českých 100 nejlepších** se Řízení letového provozu ČR, s. p., umístilo na 38. místě.

ŘLP se bude podílet na řízení letového provozu na Kanárských ostrovech na letištích na Lanzarote, Fuerteventura a La Palma. Kontrakt platí pět let a může být prodloužen o rok. Konkrétně bude ŘLP na španělských letištích zajišťovat technickou, výcvikovou a odbornou podporu na řídicích věžích. Vítěznou nabídku na provozování navigačních služeb podala společnost Saerco, v níž má ŘLP pětino-vý podíl. „Vstupujeme na nové trhy. Vedle finančních příjmů z poskytování služeb a výcviku řídicích letového provozu, bude úspěšná realizace projektu pro náš podnik znamenat také významnou referenci a získání zkušeností pro budoucí obdobné projekty například i mimo region EU,“ uvádí generální ředitel Jan Klas.

red

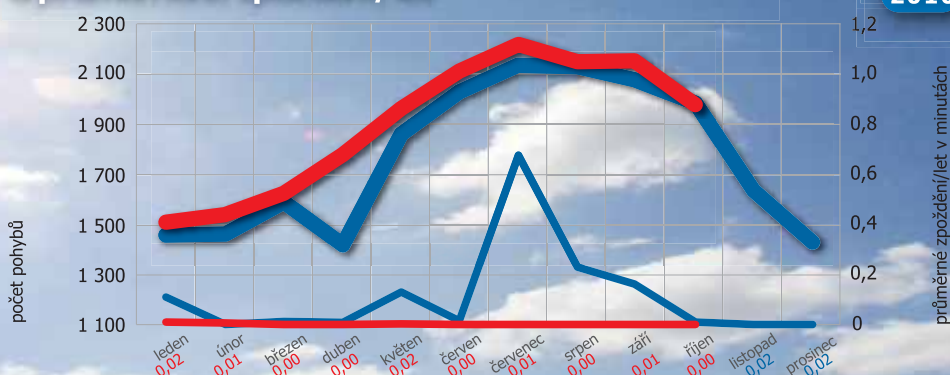
Statistiky provozu

říjen 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 letišti Praha

ŘÍJEN 2011/2010

Zdroj: AI

2010 2011

celkový počet

14 089 13 121

nejvyšší počet/den

(8. 10.) (13. 10.)

537 524

nejvyšší počet/hod.

(1. 10.) (3. 10.)

47 49

Počet pohybů ve FIR Praha

ŘÍJEN 2011/2010 (IFR)

Zdroj: AI

2010 2011

celkový počet

61 494 61 155

nejvyšší počet/den

(1. 10.) (13. 10.)

2 205 2 133

nejvyšší počet/hod.

(1. 10.) (27. 10.)

167 164

Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2010	2011	v %	2010	2011	v %	2010	2011	v %	2010	2011	v %
říjen	14 089	13 121	-6,9	2 983	2 666	-10,6	1 267	1 182	-6,7	672	552	-17,9

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Nárůst provozu
v %

Průměrné zpoždění na let
v min.

	2010	2011	11/10	2010	2011
říjen	61 494	61 155	-0,6	0,06	0,0

Zachraňování je týmová práce

MUDr. Ondřej Franěk je vedoucím dispečinku pražské záchranné služby. Se záchranou jezdí již od roku 1993, na plný úvazek od roku 1996. V roce 2007 získal „Čestné uznání za výjimečný přínos pro záchrannářství“ v anketě Zlatý záchrannářský kříž. Mezi jeho koníčky patří sportovní létání.

Můžete nám popsat, jak vypadá normální pracovní den vedoucího dispečinku pražské záchranné služby?

Běžný den malého šedivého úředníka, maličko zpestřený operativním řešením případných problémů v provozu. To v praxi znamená hlavně různé rady a porady volajícím, konzultace s posádkami na místě a bohužel někdy i řešení problémů s umístěním pacientů, které „nikdo nechce“. Většinou se nakonec vždycky nějaká cesta najde, ale někdy tyhle problémy „probublají“ až do médií. A samozřejmě mám pár služeb v měsíci i v terénu – převážně na letecké záchraně, ale i v běžném „pozemním“ provozu. Jednou za týden si hraju na „opravdového doktora“ na ARO kladenské nemocnice.

Dočetla jsem se, že dispečink záchranné služby v Praze je největší v republice...

Velikost dispečinku největší určitě nejsme, ale objemem práce, a hlavně její koncentrací na relativně malé území ano. Naše posádky mají v průměru 2–3x víc výjezdů než jejich kolegové mimo Prahu a my jsme od toho, aby každý, kdo nás potřebuje, dostal tu správnou pomoc ve správný čas na správném místě. Telefonátů na tísňové linky k nám přichází v průměru denně 600–700, z nichž asi polovina jsou reálné tísňové výzvy, zbytek různé dotazy a další hovory. Ve špičce míváme „rozjetých“ kolem 30–40 událostí současně. Celé se to musí zvládnout v osmi lidech – pět jich bere telefony, tři řídí provoz. Tam je to vlastně podobné jako v Jenči – jeden to reálně řídí a jednoho až dva má „k ruce“. Naštěstí se letos povedlo poměrně výrazně inovovat technologie a naprostá většina komunikací s posádkami v terénu probíhá datově. Předtím se celý provoz řídil vysílačkou a tam byl v podstatě celý den provoz jak na ruzyňské approach ve špičce.

Když uděláte v práci něco špatně, tak není žádná oprava. V tom vidím paralelu s profesí řídicích letového provozu. Souhlasíte se mnou?

Ona ta práce je opravdu hodně podobná, ale musím uznat, že z řady důvodů je systém fungování řízení letového provozu ve spoustě věcí daleko dál než my. Týká se to hlavně výběru lidí, výcviku, standardizace práce, ale i péče o lidi. Snažíme se inspirovat, ale narážíme při tom bohužel na spoustu omezení a bariér. Zdaleka přitom nejde jen o peníze, ale třeba o až nesmyslně vysoké, byť zcela formální požadavky na vzdělání lidí, které můžeme přijmout, jejich celkový nedostatek, nesystematičnost fungování zdravotnictví jako celku atd. Ale něco se i podařilo – třeba už zmínované obsazení řídicího pracoviště nebo to, že jsme do nového informačního systému jako první na světě implementovali cosi jako elektro-

nické „flight stripy“, které fungují dost podobně jako u vás. Díky novým technologiím také postupně měníme systém práce a zase je tu paralela s ŘLP – postupně přecházíme od něčeho, co by šlo nazvat procedurálním řízením, k „radarovému“ řízení našich posádek – samozřejmě s tím, že náš „radar“ je lokalizační systém fungující na principu GPS.

Ale máme i odlišnosti – strašně vám závidíme to, že na „druhé straně“ máte vycvičené piloty, a ne vystresované laiky, a také to, že provoz dokážete do značné míry predikovat. Moc rádi bychom našim volajícím také přidělovali nějaké ty sloty, ale zatím na to nechtějí moc slyšet a nezodpovědně dostávají infarkty, kdy se jim zachce, bez jakékoliv koordinace s Bruselem. Takže máme doslova ze dne na den výkyvy v zatížení v rozsahu až 50 procent průměru, což klade opravdu velké nároky na všechny zúčastněné, protože ekonomika, a koneckonců i požadavek na udržení erudice, nám nedovoluje mít ve službě „nekonečný“ počet sanitek. Ten počet je velmi konečný a existují spíš tlaky na jeho snižování.

Jaké konkrétní vlastnosti musí mít dobrý dispečer záchranné služby?

V podstatě podobné jako řidičí – rychlý, přesný, stresu odolný, nevyčerpatelný. Navíc musí být vybavený aspoň malou schopností věštění a velkým pytletem té správné intuíce a štěstí. Samozřejmě musí znát medicínu, hlavně tu akutní, rozumět si s počítačem a ostatními technologiemi, umět pracovat s mapami, mít prostorovou představivost, musí být diplomatem, empatickým psychologem i rázným organizátorem, musí to být týmový hráč. Spousta těch požadavků jde trochu proti sobě – už jen v tom, že medicíně se spíš věnují lidé, co nechtějí mít s technikou nic moc společného.

Musím se Vás zeptat, jaký je váš vztah k letectví.

K létání mi asi nejvíc pomohl děda, který nás s bráchou vozil na zadní plošné velorexu na Ruzyň, kde jsme se učili nasávat vůni kerosinu a obdivovat „tučka“ mířící do exotických dálek. Pak už se to tak nějak se mnou táhlo a měl jsem možnost si zalétat se vším možným, padákovým kluzákem počínaje a B737 (samozřejmě jen na simulátoru) zatím konče. Z hlediska druhů létajících aparátů mi do sbírky chybí jen vlník. Práce na letecké záchraně do toho celkem logicky zapadá, létám už 15. rokem.

Pane doktore, provozujete webové stránky www.zachrannaslužba.cz. Kdy a proč vznikl nápad spustit nezávislý web o záchranné službě?

Připadalo mi to jako dobrý nápad. V dubnu 2012 to bude už 10 let, co jsou



curriculum vitae

ONDŘEJ FRANĚK

narozen: 11. 1. 1966

rodina: 1 manželka + 5 dětí,

2 morčata a křeček

vzdělání: lékařská fakulta,

specializace anesteziologie,

resuscitace, urgentní medicína

zájmy: práce, létání, potápění,

kolo, brusle a vůbec každý sport, při

kterém se lidi neperou

oblíbený film: Mazaný Filip,

Forrest Gump, Pelišky

oblíbený spisovatel: Ota Pavel

oblíbená hudební skupina:

Druhá tráva

vysněná destinace: postel

volný čas: málo

stránky v provozu, a za tu dobu je zhlédlo přes půl milionu lidí. Přišlo mi škoda různé fotky, články a koneckonců i „moudrosti“, co se mi za ty roky podařilo nashromáždit, nechat jen tak ležet v šuplíku. Třeba v galerii fotek máme momentálně skoro 1500 „úlovků“ sanitek, vrtulníků a dalších témat. Snažím se tam dávat i stručné „výcucy“ odborných článků – spousta lidí od záchrany se k mezinárodním časopisům nedostane a navíc je tu pořád ještě dost silná jazyková bariéra. Web je populární i u laiků – velká část je věnovaná první pomoci a třeba souhrny mezinárodních doporučení pro resuscitaci jsem měl v roce 2005 i 2010 na webu přeložené do 24 hodin po jejich oficiálním vydání. Snažím se také opravovat různé mýty a omyly, které s praxí nemají nic společného, ale opisují se z knížky do knížky. Tady je ještě hodně práce.

Jaké jsou vaše profesní plány?

Letos se mi splnil jeden hodně velký cíl – postrčit pražský dispečink na technologickou špičku ve svém oboru. Podařilo se prosadit vylepení plakátků se stručným návodem jak resuscitovat do pražských prostředků MHD. Tento projekt nyní přebírá Česká rada pro resuscitaci a šíří ho i do dalších krajů. Chtěli bychom o tom, co děláme, trochu víc dát vědět ve světě – máme ho co učit. A život jde samozřejmě dál. Už jen zůstat na špičce je myslím docela dobrý cíl. A ostatní se uvidí.

Pane doktore, otázka na závěr. Máte představu, kolika lidem jste bezprostředně zachránil život od jisté smrti?

Na tuhle odpověď asi nejsem dost sebevědomý – zachraňování je týmová práce, která začíná laickou pomocí na

místě a končí za x dní po úrazu nebo náhlém onemocnění třeba správnou rehabilitací. A samozřejmě všechno mezi tím – dispečink, sanitka, operace, jipka atd. To, že někdo přežije kritický stav, se skládá z jednotlivých střípků téhle mozaiky a v naprosté většině případů se nedá říct, že by byl někdo konkrétní, kdo zachránil život. I když se to tak někdy prezentuje.

Děkuji vám za rozhovor a přeji mnoho profesních úspěchů.

Já bych chtěl naopak na závěr poděkovat za vstřícnost všem lidem od ŘLP, ale zejména JUDr. Klímovi, díky němuž se k vám – v podstatě už tradičně – každý rok vydáváme na exkurzi s čerstvými absolventy našich kurzů pro nové dispečery z celého Česka. Přes svoji velkou časovou vytíženost nás každý rok trpělivě provádí a odpovídá na naše zvědavé otázky. A samozřejmě bych chtěl komukoliv z vašeho týmu nabídnout možnost podívat se pro změnu k nám.

Ptala se DOMINIKA VRKOTOVÁ
Foto: Michael Sedláček

Objektiv



Dne 24. 11. 2011 proběhlo v IATCC další, v pořadí čtvrté **fórum sociálního dialogu FAB CE** mezi zástupci managementu projektu a zástupci odborových sdružení FAB CE. Na fotografii zleva: Ivan Hubert (manažer projektu FAB CE), Norbert Payr (Danube ATCU), Jan Klas (předseda FAB CE CEO Committee), Peter Oberhofer (Podvýbor pro provozní záležitosti FAB CE) a Janos Lakatos (Danube ATCU). **PJ, foto mis**



Jistě žádnému zaměstnanci neunikl **stavební ruch kolem vrátnice areálu IATCC Praha**. V těchto dnech zde finišují práce na novém vstupu/výstupu osob a technické úpravy vjezdu/výjezdu vozidel u vrátnice, a to v rámci modifikace perimetrické ochrany celého areálu. V původním oplocení je instalován turniket, který zajistí pohodlný a bezpečný vstup/výstup osob (držitelů IDC) do/z areálu. Instalací turniketu se oddělí pěší od automobilové dopravy, čímž se zabrání kolizním situacím mezi chodci a řidiči. Současně se snižuje i riziko nekontrolovaného vstupu osob. Také řidiče čeká na vjezdu/výjezdu změna. Tyto prostory se zúžily, závory jsou kratší a rychlejší. Nové stavební technické úpravy jsou významným příspěvkem k naplňování bezpečnostních cílů podniku. **TH, ÚBŘ, foto mis**

Týmu BALON.CZ se v sobotu 22. října 2011 podařilo **krásný a unikátní přelet České republiky**.

Balon za 11 hodin uletěl 400 km z nejvýchodnějšího místa republiky až na západ Čech. Tímto letem také vytvořil nové české rekordy v délce a době letu horkovzdušným balonem. Ze země ho provázeli mezi 7:00–8:00 Mošnov věž, 8:00–13:00 Praha Radar a 13:00–17:00 Praha Information.

Specifikace rekordu:

Balon: OK-8809, objem 6000 m³

Piloti: Tomáš Stejskal a Pavel Měřínský

Doprovodný tým: Ondřej Beneš

Start: obec Bukovec, 6:15



Přistání: obec Plánice, 17:09

Doba letu: 10 hodin 54 minut

Délka letu: 403 km

Přímá vzdálenost místa startu a přistání: 387 km

Maximální výška letu: 4744 m nad mořem

Maximální rychlost letu: 50 km/h

TOMÁŠ STEJSKAL, BALON.CZ

Putovní výstava fotografií



V pondělí 21. listopadu proběhla ve 2. nadzemním podlaží administrativní budovy IATCC **vernšáz výstavy fotografií** spojená s předáním cen za nejlepší snímky v jubilejním, X. ročníku soutěže zaměstnanců RLP ČR, s. p., „3L“. Této soutěže se zúčastnilo 22 autorů, kteří přihlásili celkem 125 fotografií. Do užšího výběru se dostalo 22 snímků. Z nich první cenu za téma „3L“ obdržel **Jan Mikyna (CADIN)** za snímek s názvem *DE-ICING TA – na fotografii mu předává ocenění vedoucí kanceláře generálního ředitele Richard Klíma (vpravo)*. Zvláštní cenu poroty získal **Ivan Holobradý (DPRO)** za fotografii *BLATENSKÝ PODZIM*. Dále byla udělena cena za první místo za téma RLP a volné téma – opět **Janu Mikynovi** za snímek *ZIMNÍ RÁNO*. Druhá cena za všechna tři témata připadla **Stanislavu Černému (DPER)** za fotografii s názvem *LETIŠTĚ BRUSSELS ZAVENTEM* a třetí cenu za všechna tři témata si odnesl **Vlastimil Volena (TWR/APP)** za snímek *VÁNEK V RÁKOSÍ*. Mezi vítěze bylo rozděleno 14 000 korun ve formě poukázek na nákup fotografického materiálu.

Putovní výstavu si mohli prohlédnout i zaměstnanci v Brně (6.–9. 12.). V Karlových Varech bude umístěna 12.–16. 12. v odbavovací hale. **text a foto: mis**

Sektor pro hosta v IATCC



Dne 24. listopadu jsme v konferenčním sále IATCC přivítali první leteckou osobnost, v rámci cyklu „Sektor pro hosta“, plk. v záloze **Ing. Václava Vaška**. Legendární „Double Wendy“ nás, ve stylu jemu vlastním, seznámil se zákulisím vojenského i dopravního létání. Kromě historie nastínil i budoucí vývoj našeho letectví. Beseda se nesla v uvolněné a přátelské atmosféře. Mnohé informace byly doplněny poutavými filmovými záběry, především ze žateckého letiště. Nemůžeme hovořit za ostatní, ale domníváme se, že se během oněch tří hodin nikdo z účastníků nenudil.

Velmi nás potěšilo, že jsme mohli mezi námi přivítat i Ing. Petra Maternu a studenty ČVUT, kteří o účast na besedě projevíli zájem.

Průběhem této akce jsme byli mile překvapeni a věříme, že nebyla poslední. Pokud by měl kdokoliv z vás nápad, koho dalšího by bylo možné oslovit, napište nám a my se to pokusíme realizovat.

Na koho se nedostalo DVD o létání v Žatci, které Ing. Vašek v omezeném množství nabízel, a měl by o něj zájem, ať se ozve na e-mail **komenda@ans.cz**.

KOMENDA, DUKA, DPRO/NAVCOM, foto LUKÁŠ REZNIČEK, DPRM/OSP

Speciální 3D příloha









Stravování v IATCC Jeneč

Vážení kolegové,

jak už jsme vás informovali v minulém čísle časopisu STRIP, projdou kuchyň a jídelna v IATCC rekonstrukcí. Podle posledních informací budou plánované úpravy probíhat na počátku příštího roku, konkrétní termín zahájení stavebních úprav vám včas sdělíme.

V současné době probíhají jednání s firmou Eurest o možnostech náhradního stravování. Při této příležitosti jsme položili několik otázek paní Editě Kruškové, vedoucí provozovny Eurest.

Jakou formou zajistí Eurest náhradní stravování po dobu rekonstrukce jídelny?

Náhradní stravování bude zajišťováno v bufetu, kde našim hostům nabídneme jednorazovou chlazenou a mraženou jídla v ceně 65,- Kč. V poledních hodinách dále nabídneme formou samoobsluhy výběr ze dvou polévek a omezený sortiment teplého bufetu na váhu za cenu 150,-/185,- Kč za kg tak, jak je tomu dnes v jídelně. Teplý

bufet bude k dispozici v prostorách salónku bufetu, a to od 11.00 do 13.00 hodin z důvodu nemožnosti dodatečné regenerace dovezené stravy a zachování minimálních teplot jídel.

Jakou formou budou zajištěny večeře?

Nabídka jídel od 17.00 do 23.00 hodin bude zachována a přizpůsobena provozním možnostem bufetu. K dispozici bude i nadále minutkový jídelní lístek a možnost telefonické objednávky.

Bude zachována současná nabídka teplých snídaní?

Teplé snídaně přemístíme po dobu rekonstrukce do prostoru bufetového salónku a podávat se budou od 7.00 do 10.00 hodin. Zároveň rozšíříme nabídku výrobků studené kuchyně.

Naši zaměstnanci obdrží po dobu rekonstrukce stravenky Ticket Restaurant. Bude možné jimi hradit útratu v bufetu?

Naši strávníci budou moci v bufetu platit stravenkami, na které budeme po dobu rekonstrukce vracet do maximální výše 15,- Kč. (I nadále bude možno platit v bufetu pomocí ID karty, přičemž celá částka „utracená na ID kartu“ bude odečtena formou srážky ze mzdy, neboť příspěvek z FKSP bude využit na stravenky – poznámka DPER).

Jakým způsobem zajistíte plynulý chod obsluhy v bufetu?

Aby se nám netvořily fronty, bude posílen provoz o druhou pokladnu. Je v našem zájmu zajistit plynulý chod vzhledem k provozním možnostem bufetu. Vynasnažíme se o co nejlepší servis, jde nám o to, aby vaši zaměstnanci byli maximálně spokojeni. Předem děkujeme za pochopení ztížených podmínek a věříme, že plánovaná rekonstrukce bude pro všechny přínosem.

Děkujeme za rozhovor.

DPER

Vysoká úroveň ubytování po rekonstrukci



V roce 2010 proběhla na Buchtově kopci rekonstrukce objektu, která výrazně zlepšila úroveň poskytovaného ubytování (nové obklady a vybavení na WC a v koupelnách, nové podlahové krytiny, dveře, některý nábytek atd.).

Zvyšování úrovně i komfortu, což rekreanti kladně hodnotí, i nadále pokračuje.

Kuchyň v bytech jsou vybaveny lednicemi, mikrovlnnými troubami, varnými konvicemi, sporáky a nádobím. Společenská místnost může posloužit ke společnému posezení nebo k oslavám. Přiléhá k ní také plně vybavená kuchyně. Venkovní posezení může být využíváno

i za méně příznivého počasí, protože je zčásti umístěno pod pergolou, která je v současné době rekonstruována. Výsledek bude určitě velmi příjemný.

V případě potřeby je pro ubytované k dispozici internetová přípojka. V nejbližší době bude zřízeno WIFI připojení po celé budově.

V zimě při dobrých sněhových podmínkách jsou na Vysočině projeté několik desítek kilometrů dlouhé běžecké tratě.

Na Buchtově kopci jsou ve všech termínech až do Vánoc volná místa, v případě zájmu kontaktujte paní Judovou na čísle 4381.

MARIE JUDOVÁ, DRSL

Foto OLDŘICH STANĚK, AI



Inspiromat

„Už teď víme o Čechách, kteří s námi letí raději kvůli první třídě z Mnichova nebo Vídně, protože z Prahy dosud nemají tu možnost. To se od ledna změní.“

Bořivoj Trejbal, šéf českého zastoupení Emirates. Cestující z pražské Ruzyně budou mít od 1. ledna další možnost letět do světa první třídou, společnost Emirates potvrdila nasazení jiného typu letadla na lince do Dubaje.

„Nemohl jsem použít bezpečnostní pás během vzletu a přistání a byl jsem donucen většinu letu prostát v uličce nebo kuchyňce.“

Nespokojený cestující, který musel během letu se společností US Airways z Aljašky do Filadelfie po celou dobu stát, protože polovinu jeho sedadla zavalil obézní spolucestující.

„Pokud máme vybudovat moderní dopravní a energickou infrastrukturu, která bude Británii sloužit nejen v tomto století, ale i v těch dalších, musíme se inspirovat předvídatostí a politickou odvahou našich předků z 19. století. A pak se nám to může podařit.“

Norman Foster, světoznámý architekt, zveřejnil plán na vybudování největšího letiště světa na Temži v Londýně. Za rekordních 50 miliard liber by měl odbalit ročně 150 milionů cestujících.

„Příští rok uběhne od této události pětadesát let. I při této příležitosti se České aerolinie rozhodly splnit četná přání leteckých příznivců a zařadit do svého strojového parku jedno letadlo v historickém kabátu.“

Hana Hejsková, mluvčí ČSA. Boeing 737-500 dostal v anglickém Bornemouthu podobu, jakou použily tehdejší Československé aerolinie na svém prvním proudovém letadle TU-104A v roce 1957.

„Chtěli jsme ukázat zejména pravdu o českých válečných pilotech, kteří patřili k elitě.“

Boleslav Povolný, organizátor výstavy. V roce 2001 byla na zámku Plumlov otevřena výstava Vítězná křídla. Seznámilo se s ní už více než 50 tisíc návštěvníků z celého světa.

„Pouze ti, kteří se odváží jít příliš daleko, mohou přijít na to, jak daleko se dá jít.“

Thomas Stearns Eliot, básník, esejista, dramatik, nositel Nobelovy ceny za literaturu za rok 1948.

Připravila DV

Vánoční charitativní sbírka aneb pár slíbených slov



Jak jsme si již mohli neomylně všimnout, Vánoce se nezdáříteblně blíží. Pouliční „kasičkáři“ (bohužel mnohdy falešní) se množí jako houby po dešti, s adventními koncerty či jinými předvánočními akcemi se již trhá pytel, nemluvě o prodejích všeho druhu, kteří mají svoje regály či stánky vyšperkované vánočním zbožím. Ani my nezůstáváme pozadu a připomínáme – již po šesté – naši sbírku.

Vloni jsme vybrali celkem 48 900,- Kč a vítězem ankety na intranetu se stala „Oblastní charita Ústí nad Orlicí“ (<http://uo.charita.cz>). Tato organizace pomáhá zejména starým lidem, osobám se zdravotním a mentálním postižením, sociálně slabým rodinám atd. Náš příspěvek byl použit na nákup oxygenátoru (koncentrátor kyslíku). Případná nedostupnost koncentrátoru kyslíku často zapříčiní, že pacient nemůže z nemocnice domů. Paní na první fotografii měla to štěstí, že se díky našemu daru mohla po dlouhém čekání vrátit z nemocnice mezi své blízké.

Na druhé fotografii můžete vidět na zápěstí ženy náramek Skeeper s integrovaným GSM/GPS modemem – rovněž zakoupený z peněz naší sbírky. Ty pomáhají zejména seniorům, chronicky nemocným, zdravotně postiženým apod. Při nenadálé události mohou klienti pomocí náramku rychle přivolat pomoc.



Znovu bych chtěla připomenout: má-li někdo pochybnosti o Nadaci Divoké husy, jejímž prostřednictvím peníze posíláme vybraným organizacím, neváhejte a kontaktujte mne. Případně nevěřte-li, že všechny naše peníze se dostanou potřebným, a ne na zařízení vil či na úhradu nákladných dovolených už tak bohatých jedinců, nebojte se a napište.

Letošní sbírka již probíhá a končit bude jako obvykle v únoru – tentokrát 2012. Veškeré potřebné formuláře jsou ke stažení na intranetu. Čtěte pozorně další čísla Stripu, kde se budete průběžně o sbírce dovídat nové informace.

Věřme, že i letos nám osud druhých nezůstane lhostejný a v březnu budeme hlasovat, komupak asi uděláme radost.

EVA PELIKÁNOVÁ, LIS-NOF, foto OBLASTNÍ CHARITA ÚSTÍ NAD ORLICÍ

Vánoční strom ŘLP ČR, s. p.

Na vánočním stromku umístěném ve vestibulu IATCC Praha si v případě vašeho zájmu můžete vybrat jedno z přání dětí z Dětského domova v Unhošti a učinit jejich Vánoce radostnějšími. (Další instrukce naleznete spolu s přáním v obálce).

Co se děje na ruzyňském letišti?

Omlouváme se čtenářům, že poprvé za celou, dvanáctiletou historii vydávání Stripu jsme tentokrát museli, vzhledem k velkému množství informací z našeho podniku a netradiční podobě vydání, vynechat pravidelnou rubriku o novinkách na pražském letišti. **red**

Blériot po



Petr Mára s replikou letounu Blériot aviatika Jana Kašpara vzlétl 5. listopadu 2011 z pardubického letiště. Organizátorům se tak po několika odkladech podařilo zopakovat legendární přelet z Pardubic do Prahy z roku 1911. V náročných podmínkách vzlétl pilot s letounem cestu za hodinu a půl.

„Vzhledem k dnešnímu počasí to bylo velice dobro-

Malý seriál

4 Obchodní model Emirates je založen na výhodné poloze. Jak říká Aviation Strategy, zpravodaj ze světa průmyslu, tato oblast je přirozeným styčným bodem mezi trasami mířícími na západ a na východ. Pro Šejka Ahmeda to znamená, jako by se ocitl ve středu „nové hedvábné stezky“. Téměř dvě miliardy lidí žijí v dosahu do čtyř hodin letu od Perského zálivu a dvakrát tolik lidí v dosahu do sedmi hodin. S příchodem dálkových letounů v polovině devadesátých let, které profilově odpovídají Boeingu 777 (pro který jsou Emirates největším zákazníkem), mohou být kterákoliv dvě města na zemi propojena skrz Dubaj bez dalšího přestupu.

Emirates si dále vybudovaly silnou pozici v „sekundárních“ trzích, jako jsou Manchester a Newcastle ve Velké Británii, Hamburk a Düsseldorf v Německu a Kochi a Kalkata v Indii, opomenuté leteckými společnostmi jako je BA, Lufthansa a Air India, které se zaměřují na své vlastní dopravní uzly. Cestujícím z Manchesteru do Tokia totiž nezáleží na tom, zda přesedne v Heathrow nebo v Dubaji, zejména pokud mu Emirates mohou nabídnout lepší přepravní čas, levnější letenky a příjemnější zážitek při letu.

Emirates se také podařilo proniknout na trhy ve zbylých částech Středního východu, Afriky, jihovýchodní Asie, Indie a Latinské Ameriky, které byly do té doby nedostatečně propojeny s celosvětovou sítí letecké dopravy z důvodů nadměrné regulace, absence silného místního vlajkového dopravce a lhostejnosti již zavedených leteckých společností. Pan Clark říká: „Tušili jsme

sto lettech



družné, protože na začátku foukal trochu vítr z boku, museli jsme odčerpávat palivo, protože letadlo bylo přetížené, tak jsem startoval s trochu menším množstvím paliva," řekl Mára v rozhovoru pro Český rozhlas a dodal, že se nevyhnu ani dalším komplikacím:

„Do Kolína to byl celkem pohodový let, ale potom to začalo být složité, protože za Kolínem byla velmi nízká

dohlednost. Tím pádem došlo k tomu, že jsem si trasu trochu natáhl přes Sázavu, a potom jsem se podle dál-nice vrátil zpátky, tam kam jsem potřeboval, a podařilo se mi úspěšně doletět do Chuchle. Takže jsem zopakoval Kašparův přelet i včetně ztráty orientace.“

V den přeletu měl Kašpar ideální počasí. Nad Běho-vicemi a Prosekem se ale na chvíli ztratil v mlze. Až po-

dle Národního divadla poznal kde je, a dolétl do Chuchle. K Národnímu divadlu se se svým letadlem brzy vrátil ještě jednou. Pro velký zájem byl jeho stroj několik dnů **vy-staven na Žofíně**. Teprve potom byl demontován a vlakem přepraven zpět do Pardubic. V roce 1913 věnoval Kašpar Blériot Národnímu technickému muzeu v Praze.

mis, foto IVO LENGÁL

První satelity systému Galileo

Ve výtvarné soutěži s tematikou „Vesmír a kosmonautika“ pořádané Evropskou kosmickou agenturou (ESA) zvítězily dvě děti – devítiletá bulharská dívka Natalie a jedenáctiletý belgický chlapec Thijs. Po nich jsou pojmenovány první dva satelity navigačního systému Galileo.

Dne 21. října letošního roku vynesla obě družice z evropské kosmické základny ve Francouzské Guyaně na oběžnou dráhu ruská nosná raketa Sojuz. Za zhruba 4 hodiny překonala vzdálenost 23 222 kilometrů a poté se od ní oddělily zmíněné první dvě družice, z nichž každá váží 700 kilogramů, a zakotvily na oběžné dráze.

Systém Galileo má vysílat celkem pět druhů signálů – zdarma dostupný veřejný (k užítí zejména jako navigace pro řidiče), kódovaný pro komerční účely (například pro zaměřování pozemků geodety či mytné systémy), **certifikovaný signál pro navigaci letadel**, šifrovaný pro specifické uživatele (například vládní úřady) a signál pro pátrací a záchranné akce.

ESA má zájem dokončit tento projekt co nejdříve. Celkem bude postupně do vesmíru vypuštěno 30 družic. Do roku 2014 by jich mělo být na orbitě a v provozu 18. V plném provozu bude ze všech umístěných družic 27 aktivních a 3 záložní. Časový horizont, do kdy chce ESA dostat do vesmíru všechny družice pro systém Galileo je rok 2020.

Pokrytí zemského povrchu signálem pomocí satelitů Galileo bude hustší, než vykazuje současný systém GPS, a přesnost se tedy zlepší. Zatímco GPS má oficiálně přesnost zaměření tři až osm metrů, Galileo si za cíl stanovil jeden, nanejvýš dva metry. Tato vysoká kvalita systému se uplatní především ve městech, kde má americký GPS problémy vzhledem k hustotě a výšce zástavby. Zatímco GPS má nyní dostupnost signálu v uzavřených prostorách kolem 50 procent, Galileo slibuje až 95 procent.

Systém Galileo má ovšem problém s financováním. Nejdříve se na budování měly podílet členské země Unie, pak to měla být společnost financovaná ze soukromých a veřejných zdrojů a v současné době se projekt platí jen z rozpočtu Evropské unie. Navíc náklady vzrostly asi o 40 % oproti původnímu rozpočtu, tj. na současných 5–6 miliard eur.

Start projektu Galileo však také v neposlední řadě znamená příležitost pro české odborníky i firmy, protože administrativní centrum tohoto projektu bude v Praze-Holešovicích. Stěhování má začít v létě příštího roku.

mis, foto internet



o letectví v Perském zálivu



to. Jak vzrůstá hospodářská úroveň na rozvíjejících se trzích, stále více a více lidí chce létat. Emirates využily i rostoucí trh pro nákladní dopravu z a do těchto míst. Nákladní zboží, z něhož většinu přepravují v útrobcích svých dopravních letadel, tvoří téměř 20 % celkových příjmů, což je jeden z nejvyšších podílů na trhu.

Začínající s čistým štítem mají dnes Emirates horizontální strukturu řízení s pružným systémem značně výkonné pracovní síly, o které si stávkami zmíněná BA nebo vysokonákladová Lufthansa mohou nechat jen zdát. I když jsou platy pilotů a techniků srovnatelné s těmi ve světě, většina palubních průvodčích a pomocných zaměstnanců je najímána za nižší mzdu ze subkontinentu a jihovýchodní Asie. Místní letecký odborník říká, že pro letové posádky už to zachází do krajních mezí. Stejně jako ostatní zaměstnanci v Dubaji, i ti v Emirates neplatí daň z příjmu, což znamená, že hrubá mzda může být mnohem nižší než u evropských a amerických konkurentů. Zaměstnanecké náklady tvoří u Emirates zhruba 15 % celkové režie, zatímco u typického amerického či evropského dopravce je to více než dvakrát tolik, říká pan Flanagan.

Zpracováno podle THE ECONOMIST, foto internet
(pokračování v příštím čísle)

Fotografie (nejen) z dovolené



Snímek do soutěže „3L“ – lidé, letadla, letání



Do soutěže „2L“ – lidé, létání



Rodiče s potomkem na procházce



Naše maminka má lepší srst



Paparazzi to nemají lehké



Kdo řekl, že jezdím jako prase?



MacBook nevznikne přidáním nakousnutého jablka k PC



Starého psa novým kouskům nenaučíš

Vážení čtenáři!

Vybrali jsem pro vás několik fotografií, které, jak pevně věříme, přispějí koncem roku k vaší dobré náladě. Přidáváme také jednu pranostiku pro poslední den v roce: Sněží-li na Silvestra, Nový rok není daleko.

Příjemné prožití vánočních svátků a šťastné vykročení do roku 2012 vám přeje redakce.

English Corner

Joke / Job Application

This is an actual job application of a 17 year old boy submitted at a McDonald's fast-food establishment in Florida... and they hired him because he was so honest and funny!

NAME: Greg Bulmash

SEX: Not yet. Still waiting for the right person.

DESIRED POSITION: Company's President or Vice President. But seriously, whatever's available. If I was in a position to be picky, I wouldn't be applying here in the first place.

DESIRED SALARY: \$ 185,000 a year plus stock options. If that's not possible, make an offer and we can haggle.

EDUCATION: Yes.

SALARY: Less than I'm worth.

MOST NOTABLE ACHIEVEMENT: My incredible collection of stolen pens.

REASON FOR LEAVING: It sucked.

HOURS AVAILABLE TO WORK: Any.

PREFERRED HOURS: 1:30–3:30 p. m., Monday, Tuesday, and Thursday.

DO YOU HAVE ANY SPECIAL SKILLS?: Yes, but they're better suited to a more intimate environment.

MAY WE CONTACT YOUR CURRENT EMPLOYER?: If I had one, would I be here?

DO YOU HAVE ANY PHYSICAL CONDITIONS THAT WOULD PROHIBIT YOU FROM LIFTING UP TO 50 LBS?: Of what?

DO YOU HAVE A CAR?: I think the more appropriate question here would be "Do you have a car that runs?"

HAVE YOU RECEIVED ANY SPECIAL AWARDS OR RECOGNITION?: I may already be a winner of the Publishers Clearing house Sweepstakes.

DO YOU SMOKE?: On the job no, on my breaks yes.

WHAT WOULD YOU LIKE TO BE DOING IN FIVE YEARS?: Living in the Bahamas with a fabulously wealthy blonde super model who thinks I'm the greatest thing since sliced bread. Actually, I'd like to be doing that now.

DO YOU CERTIFY THAT THE ABOVE IS TRUE AND COMPLETE TO THE BEST OF YOUR KNOWLEDGE?: Yes. Absolutely.

SIGN HERE: Aries.

Připravila: NWT