

STRIP 2012

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.



Řízení letového provozu
České republiky

ROČNÍK XIII

ČÍSLO 125

ÚNOR

**„Velká“ novela
zákoníku práce
v roce 2012** (str. 2)

**Rozhovor: Chovej se
ke každému letadlu jako
ke koni** (str. 3)

Stravování v IATCC (str. 4)

**LDT – tradice
od roku 1983** (str. 5)

**Seznamte se
s letadly ŘLP!** (str. 7)

Let s dobrým koncem (str. 5)



„Velká“ novela zákoníku práce v roce 2012

Od 1. 1. 2012 je účinná tzv. velká novela zákoníku práce. S ohledem na usnadnění používání zákoníku práce ve znění této novely se zřetelem na její rozsah, bude ve Sbírce zákonů vyhlášeno úplné znění zákoníku práce. Až se tak stane, budeme o této skutečnosti informovat.

Zatím je ve Sbírce zákonů k dispozici pouze zákon č. 365/2011 Sb., jehož obsah vám tímto přiměřeně zprostředkujeme. Zaměříme se především na ty změny zákoníku práce, které se dotýkají právních institutů ponejvíce frekventovaných v praxi našeho podniku.

Novela zákoníku práce přináší:

prodloužení doby trvání pracovního poměru na dobu určitou, a to z 2 na 3 roky – § 39 ZP, výjimky se nepřipouští,

možnost opakování pracovního poměru na dobu určitou lze celkem 2x oproti předcházející právní úpravě, kdy opakování nebylo možné. Z toho vyplývá, že pokud se využije maximální délky doby určité, může být pracovní poměr na dobu určitou uzavřen až na 9 let (3 roky x 3) – § 39 ZP,

prodloužení zkušební doby u vedoucích zaměstnanců, a to až na 6 měsíců (jinak je její délka maximálně 3 měsíce) – § 35 ZP, **nový výpovědní důvod** zaměstnavatele – poruší-li zaměstnanec zvlášť hrubým způsobem jinou povinnost zaměstnance stanovenou v § 301a ZP (jedná se o povinnost dodržovat stanovený režim dočasné práce neschopného pojištěnce, pokud jde o povinnost zdržovat se v době dočasné pracovní neschopnosti v místě pobytu a do-

držovat dobu a rozsah povolených vycházek podle zákona o nemocenském pojištění) – § 52 písm. h),

dohoda o provedení práce – zvýšení objemu hodin, které je možné u jednoho zaměstnavatele během kalendářního roku odpracovat, a to ze 150 na 300 hodin – § 75 ZP. Na toto ustanovení navazuje nebo s ním souvisí změna v ustanovení § 7a zákona o nemocenském pojištění, které stanoví, že jestliže bude mít zaměstnanec započitatelný příjem z dohody v kalendářním měsíci alespoň 10 001 korun, je zaměstnanec účasten jak zdravotního, tak nemocenského a důchodového pojištění, tzn. že se na něj vztahuje i odvod povinného pojištění,

sjednání pravidel pro rovnoměrnost a nerovnoměrnost rozvržení pracovní doby

(definice přeneseny do ustanovení § 78 odst. 1 ZP),

snížení odstupného v návaznosti na délku trvání pracovního poměru – § 67 ZP, ujednání platných kolektivních smluv v RLP ČR, s. p., tím není dotčeno,

možnost sjednat i u řadových zaměstnanců mzdu s přihlédnutím k práci přesčas, ale pouze do 150 hodin, u vedoucích zaměstnanců s přihlédnutím až ke 416 hodinám přesčasové práce ročně,

nebude se odlišovat základní výměra dovolené (4 týdny) a dovolená nad tuto výměru dohodnutá v kolektivních smlouvách (v RLP ČR, s. p., se jedná o 5 dnů nebo o 5 + 4 dny), nebude se ztrácet nárok na nevyčerpanou základní výměru dovolené, nebude se ani „proplácet“ nevyčerpaná dovolená nad základní výměru, takže pro rok 2012 již platí ustanovení § 218 ZP.

Novela zákoníku přináší i nový přístup k výkladu jednotlivých jeho ustanovení i změnu řady dalších ustanovení, která zde ale nemohla být všechna uvedena, a to s ohledem na rozsah novely. V případě nejasností či s požadavkem výkladu příslušných ustanovení zákoníku práce se zaměstnanci mohou obracet na oddělení personální (DPERFIN/SPER), které poskytuje pracovněprávní poradenství.

DPERFIN

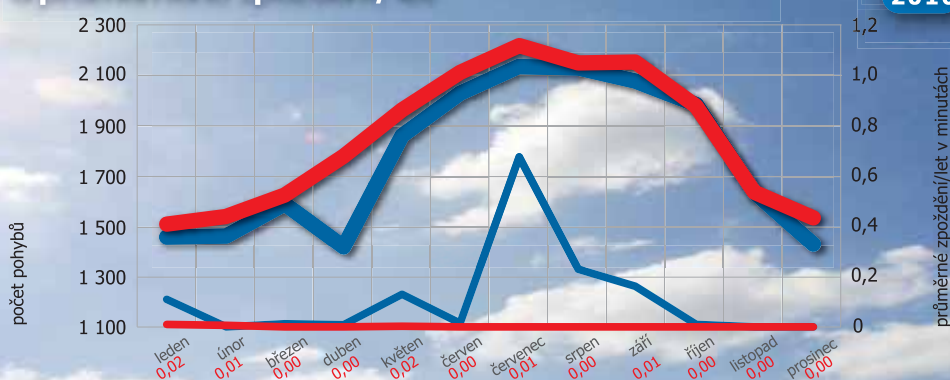
Statistiky provozu

prosinec 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

PROSINEC 2011/2010

Zdroj: AI

2010 2011

celkový počet
10 893 10 623

nejvyšší počet/den
(9. 12.) (23. 12.)
444 450

nejvyšší počet/hod.
(13. 12.) (15. 12.)
43 42

Počet pohybů ve FIR Praha

PROSINEC 2011/2010 (IFR)

Zdroj: AI

2010 2011

celkový počet
45 559 47 898

nejvyšší počet/den
(3. 12.) (15. 12.)
1 719 1 791

nejvyšší počet/hod.
(3. 12.) (15. 12.)
130 143

Počet pohybů na letištích – Česká republika

Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
2010	2011	v %	2010	2011	v %	2010	2011	v %	2010	2011	v %
prosinec	10 893	-2,5	673	1 465	+111,7	503	648	+28,8	174	196	+12,6

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Nárůst provozu
v %

Průměrné zpoždění na let
v min.

	2010	2011		2010	2011
prosinec	45 559	47 898	+5,1	0,02	0,00

Václav Vašek: Chovej se ke každému letadlu jako ke koni

Leteckou osobnost, jakou je plk. v záloze Ing. Václav Vašek neboli „Double Wendy“, netřeba představovat. Dne 24. listopadu 2011 navštívil ŘLP ČR, s. p., v rámci cyklu „Sektor pro hosta“. Beseda se nesla v přátelské atmosféře, stejně tak jako tento rozhovor.

Vyučil jste se leteckým mechanikem. Věděl jste vždy, že chcete pracovat u letadel, nebo to byla náhoda?

V deváté třídě jsem se rozhodl, že se půjdu učit na leteckého mechanika k ČSA. Všichni moji učitelé si mysleli, že půjdu studovat gymnázium, byl jsem dost literárně založený, takže se strašně divili, proč nechci jít na střední školu typu dnešního gymnázia. Já toho ale vůbec nelituji. Byla to přirozená inklinace.

Vzpomínáte si na svůj první let v armádě?

Můj první let v zeleném suknu byl na letadle L-29 „Delfín“ v Košicích. Na ten let si samozřejmě velice dobře vzpomínám. Popsal jsem ho podrobně ve svých knížkách. Je spojen s písničkou „Vysoký jalovec“. Jen prozradím, že když ji slyším, musím na stůl, ať jsem kdekoli.

Od roku 1990 jste působil jako velitel stíhacího letectva ve Staré Boleslavi, jak vypadal váš pracovní den?

To si nelze představit, protože každý den byl jiný. Chvilí v kanceláři, chvíli na letišti, chvíli v letadle... Neexistovala šablona. V té době jsem zaváděl letadlo MiG-29 do tohoto státu. Plán byl vyzbrojit naše letectvo třemi pluky po 36 letadlech – Žatec, Bechyně, Pardubice. Pak z toho sešlo.

Víte kolik máte nalétáno hodin?

Zhruba něco mezi 14–15 tisíci. To víte, na vojně to zas tak moc nepřibývalo jako u dopravy.

L-29, L-39, MiG-21, MiG-23, MiG-29, Su-22, Su-25, Hawk-100, F-4, F-16, Mirage-2000, F-18, JAS-39 ... Když jsem si četla seznam strojů, na kterých jste létal, napadla mě otázka, jestli je ještě vůbec něco, na čem jste nelétal?

Ono něco bylo ještě o málo víc, těch vojenských a také civilních. Když člověk létá na spoustě letadel, tak také létá v hodně potenciálních průserech. Samozřejmě letadel, na kterých jsem nelétal, jsou mraky a rád bych si je zkusil, což se mi v životě už nesplnil. Ale když se člověk nad tím zamyslí, tak letadla jsou ve své podstatě vesměs stejná, co se týká základní koncepce. Vždycky mladším klukům říkám: „Chovej se ke každému letadlu jako ke koni, protože plnokrevného hřebce přece nepřáhneš do žebříčku a valacha nedonutíš skákat Taxisův příkop.“ Když člověk dá letadlu to, na co je stavěné, tak ho nezdáří.

Co pro vás byl největší zážitek. Byl to MiG-29?

Samozřejmě, ale nebýt předchozích typů, které jsem sedlal, asi bych na ní nepředvíděl to, co se povedlo. Devětadvacítká, ta velká (malá je Delfínek), mi dala asi nejvíce zážitků, poznání...

Jakého přetížení můžete dosáhnout na letounu MiG-29?

Tak jako na každém standardním letadle této kategorie – maximálně 9 G, pokud se týká kladného přetížení směr hlava-pata, a záporného max. – 3 G.

Dočetla jsem se na internetu toto: „Prvním čs. vojenským pilotem, který byl přijat mezi leteckou vojenskou extra-trídu, je plk. Ing. Václav Vašek. Výborný pilotáž MiG-29 ve Velké Británii byla vstupenkou do klubu. Přičinil se o to, že 1. letka žateckého stíhacího pluku má ve svém znaku Tygra. Jako jediná z Čech, natožpak z letectev zemí střední a východní Evropy.“ Co to tenkrát pro vás znamenalo?

Já vůbec nevím, že nějaký takový klub existuje, natož abych věděl, že se tam vyskytuje moje jméno. V roce 1991 jsme se zúčastnili jako první z Východu vojenských leteckých dnů ve Velké Británii na letišti Faiford, Chivenoor a Brawdy se dvěma letouny MiG-29 a L-39. Celá mise tehdy přistála na základně Manston, na východním pobřeží Anglie (před 45 roky se odtud vracela do vlasti stíhací skupina na Spitfirech po skončení služby v RAF). Díky tomu došlo k symbolickému ocenění, byli jsme přizváni do „Tygří asociace“.

Letiště Žatec bylo zrušeno v roce 1993. Ta symbolická trofej byla přenášena na různé útvary, až v dnešním období toto ocenění převzala časlavská 211. squadrona, která v roce 2010 byla přijata do této asociace jako plnohodnotný člen a zároveň ten rok byla vyhodnocena jako nejlepší letka v taktickém použití proti vzdušným cílům v rámci NATO. To je uzavření bezmála dvacetiletého cyklu.

Kdy vám bylo ve vzduchu opravdu úzko?

Jedna z nejkritičtějších situací nastala v roce 1991 v Anglii na International Air Tattoo, což je letecká show, jejíž rozsah ve své kategorii nemá v Evropě obdoby. Denní návštěvnost se pohybuje kolem 250 000 lidí. Vzlet letounu MiG-29 byl hodnocen jako nejkratší. „Svíčka“ do výšky 1000 m, zvrat a přechod do ostré zatáčky před tribunou. Ve 47. sekundě došlo ale k závadě. Vysadilo mi podélné řízení. Měl jsem co dělat, abych to dostal normálním způsobem na přistání. Díky tomu nám uteklo ohodnocení nejlepší ukázkou na celé té letecké show. Nicméně než trofej v podobě meče, jsem raději přivítal, že letadlo přistálo na letišti normálně. Kdyby se to stalo o patnáct vteřin dříve, nacházel bych se v sestupné fázi zvratu a to by asi skončilo úplně jinak.

Jaký je to pocit letět v těžkém proudovém stroji a pak pro změnu začít létat v dopravním letadle?

Všechno je o pohybu v trojrozměrném prostoru a tím pádem je to o stejné aktivitě. Nicméně způsob provádění této aktivity je diametrálně rozdílný. V bojovém letadle je člověk zodpovědný jen sám za sebe, na druhé straně je zodpovědný za splnění



curriculum vitae

VÁCLAV VAŠEK

narozen: 30. 10. 1949, Kladno
studium: Vojenská akademie v Brně, obor pilot inženýr
rodina: ženatý, dvě dcery, 1 vnuk, 1 vnučka
zájmy: lyžování, tenis, kolo, plavání, hudba a samozřejmě létání
oblíbená hudba: country
oblíbená literatura: faktografické knihy z 2. světové války o námořních bitvách, ale také například z poslední doby typu Michal Viewegh – Mafie v Praze, Jaroslav Kment – Kmotr Mrázek
oblíbená destinace: v zimě rakouské Alpy, v létě spíš Skandinávie, Řecko
vysněná destinace: chalupa na řeckém ostrově Korfu

bojového úkolu, který může mít různorodou podobu. V dopravním létání nastává dělba práce v rámci dvoučlenné posádky, kdy se činnost při každém letu rozděluje na práci tzv. pilota řídicího a pilota monitorujícího. Protože jsem k dopravnímu letectvu přecházel už v letech a návyky byly v mé makovici zakořeněné, tento aspekt mi dělal patrně největší problém. Zvyknout si na to, že se musí nastat nějaká komunikace, nějaká dělba práce, to je jedna věc. A druhý aspekt je ten, že člověk musí cítit odpovědnost za lidi, které má za sebou, dopravit je z bodu A do bodu B a bezpečným způsobem.

V roce 1993 jste napsal knihu Etudy vonící letem. V roce 2011 Oprášené etudy vonící letem. Co vás vedlo k tomu rozšířit první vydání?

Minimálně pět let zpátky mě nakladatel a kamarádi neustále přemlouvali, abych zase něco napsal. Já měl pořád výmluvu,

že nemám čas. Pak jsem se nechal přemluvit. Vzhledem k tomu, že kvalitních autorů o civilním létání je v současné době hodně, měl jsem pocit, že bych nosil dříví do lesa. Zvolil jsem kompromisní cestu. Do původního textu z roku 1993 jsem vložil kurzívou svoje příběhy a názory, aby bylo vidět, co je tam původní a co je nové.

Kde mohou čtenáři knihu zakoupit?

Na letišti na Ruzyni v Terminálu 3 ve skyshopu, ve vybraných knihkupectvích a objednat na www.svetkridel.cz.

Nyní působíte na Úřadu pro civilní letectví jako inspektor bezpečnosti. Co si přesně pod tím máme představit?

V první řadě udělali kozla zahradníkem. ☺ Člověk, který musel na vojně občas bezpečnost v únosné míře přinejménším trochu přiohnout, tak najednou dělá arbitra přes bezpečnost. Nicméně hlavní náplní této funkce je koordinace činnosti dvou stěžejních úřadů v tomto státě – Úřadu pro civilní letectví a Ústavu pro zjišťování příčin leteckých nehod. Jsem takový prostředník pro tuto kooperaci.

Jaký vidíte vývoj českého letectví?

Letectví není izolováno od obecného dění ve státě. Není to obor, který by si šel sám svůj život. Je závislý na mnoha aspektech vlivu zvenčí, tudíž odráží stav, v jakém se společnost nachází. Srovnávat letectví před třiceti lety a dnes nelze. Pokud se týká dopravního letectví, spousta provozovatelů šla ekonomicky dolů činnosti různých funkcí, kteří byli možná kýmisi dosazení a tak dále ... Zrovna tak sportovní létání, které bylo možná do konce minulého století přístupné široké veřejnosti, mladým lidem, bez enormních finančních požadavků – dneska to je převážně jen o penězích a bohatých strejdech. Co se týká vojenského létání, vůbec se nedá srovnávat, co tady bylo a co je dnes. Na jedné straně co do kvality a na druhé co do kvantity. Současné vojenské letectvo je komorní záležitost a i nadále přetrvávají snahy ho ještě více okleštit. Na druhou stranu letecký výcvik bojových pilotů je dneska o daleko vyšší kvalitě, než kterou jsme zažili my. Kam se bude tato krásná lidská aktivita ubírat? Hm, máte s sebou skleněnou kouli?

Jaké máte plány?

Slíbil jsem pomoc řediteli ÚCL se zavedením svojí funkce. Věnuji se dopravnímu létání u Travel Service. V průběhu zimy nalétám v průměru 20–30 hodin měsíčně, v létě 80–90 hodin. Pokud zdraví dá, rád bych se ještě chvíli pohyboval v trojrozměrném prostoru a zaspotoval si, co mi chátřející tělesná schránka dovolí. Mám skromná přání, ale na závěr snad to nejdůležitější, aby všichni kolem mě byli zdraví.

DOMINIKA VRKOTOVÁ
 Foto MICHAEL SEDLÁČEK

Objektiv



Lež na Letecké škole ... má krátké nohy. Aneb kolegyně sice tvrdila, že přestěhovat kytky zapouštějící kořeny ve džbánu bude hračka, ale po našem přesunu do Technického bloku (6. 1.) nějak nebyly k nalezení ... náhodné paparazzi foto kancelářských pozůstatků Letecké školy před rekonstrukcí z 1. 2. ovšem na záhadu zcela nečekaně vrhlo nové světlo! © Jinak jsme po dobu rekonstrukce strategicky obsadili pozice starého i nového letiště, takže pro usnadnění vašeho pátrání – hlavní stan, knihovna, welfare officer, simulátor CASS, část instruktorů, část techniků, vedoucí pseudopilotů a obchodní oddělení sídlí na Technickém bloku pod TWR. Simulátor ROSE, 3D TWR, jazykové oddělení, oddělení vzdělávání personálu LNS, vedoucí SLOVP (včetně FTO) v LOB, tj. Letištním objektu B), pseudopiloti mají základny na obou místech a náš vánoční dárek od ÚCL, oddělení letového ověřování, najdete v Hangáru A.

MB, SLŠ, paparazzi mis

Stravování v IATCC

Vážení kolegové,

závěrem loňského roku jsme Vás informovali o rekonstrukci kuchyně a jídelny v IATCC Jeneč. Rekonstrukce byla zahájena 13. 2. 2012 a podle podkladů, které máme k dispozici, by měla být dokončena 25. 3. 2012.

Po dobu rekonstrukce kuchyně v IATCC Jeneč bude náhradní stravování řešeno formou poukázek Ticket Restaurant (dále jen TR) v hodnotě 80,- Kč, které lze využít k nákupu mražených a chlazených hotových jídel, ale bude za ně možno nakupovat také další sortiment nabízený v bufetu IATCC. Hodnota mraženého (chlazeného) jídla je 65,- Kč, zbývající část hodnoty TR (15,- Kč) je možno použít na nákup jiného sortimentu nebo může být stravníková vrácena v hotovosti. Z uvedených důvodů byla při úhradě formou TR s provozovatelem bufetu smluvně domluvena maximální vrácená částka na 15,- Kč.

Jiná forma dotací pro čerpání stravy po tuto dobu nebude možná, tzn., že veškeré nákupy hrazené ID kartou budou zaměstnanci v plné výši srazeny ze mzdy na základě původní dohody o srážkách ze mzdy, bez poskytnutí jakékoliv dotace (bez ohledu na to, zda se jednalo o teplé jídlo nebo doplňkový sortiment).

Z tohoto důvodu je nutné, abyste si v hlavní pokladně IATCC v Jenči (ve 4. podlaží administrativní budovy u p. Rathanové, resp. p. Pulchartové) včas odebrali patřičný počet poukázek TR pro daný měsíc. První odběr poukázek TR bude možný od 1. února a následně během celého měsíce února. Nárok na daný měsíc je možné v pokladně odebrat pouze do konce téhož měsíce, zpětné čerpání není možné z legislativních důvodů a nevyčerpaný nárok propadá! Odebrané poukázky TR jsou převoditelné v rámci kalendářního roku a jejich zúčtování se provádí vždy až na konci kalendářního roku. Nevyčerpané poukázky je možno buď vrátit zpět do pokladny (nejpozději do prosince), nebo vám budou v lednu příštího roku dány k úhradě.

DPERFIN

Fotografie (nejen) z dovolené

Fotografii poslal do redakce **IVAN HOLOBRADÝ (DPRO)** s následujícím výpočtem: Pokud má Ruzyně TWR 12 podlaží, musí každé z nich mít jenom 38 centimetrů! Pokud se i vám podařilo pořídit zajímavý snímek, pošlete ho do redakce a podělte se o něj s ostatními čtenáři.

red



Let s dobrým koncem

Jednou z nejnebezpečnějších situací, do kterých se může dostat pilot VFR letu, je vzlétnutí do mlhy nebo oblačnosti. I pro zkušeného pilota, který je po celou svou leteckou kariéru zvyklý rozhlížet se ven z kabiny, je nutnost zcela se spolehnout pouze na letové přístroje výjimečnou zátěží.

Na pracovišti FIC se s touto nestandardní situací, kdy pilot částečně či zcela vletne do meteorologických podmínek, které mu neumožňují bezpečně pokračovat ve VFR letu, setkáváme několikrát do roka.

Také z tohoto důvodu probíhal od října 2011 do konce ledna 2012 pro dispečery FIC Praha (FISO) zvláštní výcvik, který jim umožnil lépe pochopit složitost a náročnost situace, do které se pilot VFR letu může dostat. Každý FISO absolvoval v Praze v Letňanech jeden výcvikový den na letovém simulátoru FNPT II UTL-28 firmy Let's Fly.



Na začátku výcvikového dne se účastníci nejprve formou prezentace seznámili s několika leteckými nehodami, ke kterým v posledních letech došlo kvůli ztrátě meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC). Výcvik vedl zkušený bývalý pilot ČSA a Cpt. Aibusu A310 Jaroslav Slováček. Poukázal na společné rysy všech těchto nehod a účastníci zhlédli instruktážní video ukazující, že i zkušený pilot, který má kvalifikaci IFR, se bez dostatečného vybavení letadla dostane velmi rychle v oblačnosti do situace, kdy je

obtížné i pouze udržet výšku a požadovaný kurz.

Na letový simulátor se FISO vydávali ve dvojicích. Zatímco první z nich prováděl let v roli pilota a pod vedením in-

úcelem vylétnutí z oblačnosti, přes nebezpečnou sestupnou spirálu, do které se pilot velmi snadno může dostat, pokud ztratí pojem o poloze letadla, až po malou třešničku na dortu – sestup pod



struktora pilotoval letoun, který se dostane do IMC, druhý dispečer se mu snažil pomoci obdobným způsobem, jako by seděl na FIC Praha za obrazovkou radaru. Seděl však společně s „pilotem“ v pilotní kabině na druhém sedadle a měl možnost sledovat, jak na jeho instrukce pilot reaguje a jak náročné může být udržet letadlo ve stabilním vodorovném letu a zároveň např. změnit na radiostanici frekvenci, zatáčet na konkrétní kurz či jen nastavit nouzový kód odpovídače radaru. Díky tomu, že letňanský simulátor je „Full Flight simulator“, mohli si oba dispečeři vyzkoušet všechny záležitosti letu v oblačnosti z pohledu pilota, včetně vlivu na rovnovážný aparát lidského těla.

Celkem tato posádka „pilot“ + „dispečer“ vždy absolvovala 2 x 2 hodiny letu. Měli možnost si také vyzkoušet různé situace – od jednoduché ploché zatáčky, prováděné za

oblačnost za pomoci radiomajáku nebo paprsku ILS. Tento postup je však pro necvičeného pilota extrémně náročný. Mohl by být ale tou poslední záchranou, když by všechny ostatní možnosti, jak oblačnost opustit, selhaly.

Celý výcvik v Letňanech byl dispečery FIC hodnocen jako přínosná zkušenost, která nejen rozšířila jejich zkušenosti a znalosti, ale zároveň přinesla i mnoho podnětů pro zdokonalení nouzových postupů na stanovišti FIC Praha.

Díky tomuto výcviku bude stanoviště FIC Praha lépe připraveno, pokud by některého pilota překvapilo špatné počasí. Zvýší se tak pravděpodobnost, že let, který ztratí meteorologické podmínky pro let za VFR a požádá o pomoc FIC Praha, skončí jako let s dobrým koncem.

FILIP DVOŘÁK, ACC (FISO)

Foto **MAREK ROM**, vedoucí střediska ACC Praha

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V únoru 2012 oslaví kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP tyto zaměstnanci:

Jarka Jaroslav, vřlp II – WS – DPRO/SPLS/APP/TWR **20 let**

Havlíková Eva, OAS – DPRO/SPLS/ASO/AO **35 let**

Vrána Zdeněk, vřlp II – SC – DPRO/SONS/ACC/ASM/FIC **40 let**

Srdečně blahopřejeme!
REDAKCE

Aktuálně

„Vzdušný prostor nad Českou republikou využilo v loňském roce rekordní množství letadel. Řídicí letového provozu na nebi zaznamenali celkem 714 279 letů, což byl proti roku 2010 nárůst o 4,6 procenta.“

V souvislosti s mimořádnou událostí dne 8. února 2012, která vyústila v evakuaci části pracovníků IATCC Jeneč, ujišťuji, že v žádném případě nedošlo k ohrožení života ani zdraví nikoho ze zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. Zároveň však připouštím, že tato situace měla velmi nepříjemné důsledky pro řadu kolegů a kolegyň. K tomuto mohly přispět i některé skutečnosti, které souvisí s obsahem a aplikací některých interních i externích postupů, stejně jako související komunikace. I z tohoto důvodu jsem bezprostředně po události nařídil velmi podrobný audit všech okolností, které mohly přispět ke zmíněné mimořádné situaci. O průběhu a výsledku auditu budou zaměstnanci informováni, stejně tak i o navržených řešeních, aby se podobná situace nemohla již opakovat.

Jan Klas, generální ředitel

LDT – tradice od roku 1983



Řízení letového provozu ČR, s. p., organizuje nejen pro děti zaměstnanců rekreačně-sportovní **letní dětský tábor** s možností základního vodáckého výcviku. Pozvánka platí i pro jejich kamarády nebo spolužáky. Prázdninového pobytu ve Zlaté zátoce v Ledči

nad Sázavou se mohou zúčastnit děti od sedmi let do ukončení povinné školní docházky. Doprava z Prahy je zajištěna.

Termíny jednotlivých turnusů:

I. sobota 30. června – sobota 14. července 2012

II. sobota 14. července – sobota 28. července 2012

III. sobota 28. července – sobota 11. srpna 2012

IV. sobota 11. srpna – sobota 25. srpna 2012

Cena: pro děti zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. **2250 korun**

pro ostatní děti **4600 korun**

Zájemci o rekreaci dětí musí **zaslat zcela vyplněnou předběžnou přihlášku** na adresu: Řízení letového provozu, s. p., DPERFIN, paní Marie Pražáková, Navigační 787, 252 61 Jeneč. Formulář je na nástěnce podnikového intranetu v rubrice Rekreace.

Pro získání veškerých informací můžete volat na telefonní číslo 220 373 239, faxovat na číslo 220 372 066, případně psát na mailovou adresu prazakova@ans.cz.

DPERFIN, foto mis



Paní **EVA CHVALOVÁ** zemřela dne 6. ledna 2012 ve věku 85 let. Po profesi průvodčí a dvou letech v jazykové škole začala v roce 1947

pracovat v letectví. Do

roku 1956 u ČSA, ve Správě civilního letectví. Po mateřské dovolené se v roce 1959 vrátila na své místo. V letech 1961–1963 pracovala na Správě dopravních letišť. Po druhé mateřské dovolené od roku 1966 opět na SDL. V letech 1968–1981 na Správě dopravních letišť, České správě dopravních letišť, Řízení letového provozu jako referent letecké dopravy LIS. Z této pozice odešla do důchodu. V roce 1985 pak ještě pracovala v ŘLP ČSSR.

red

Co se děje na ruzyňském letišti?

V roce 2011 v Ruzyni 11,8 milionu cestujících (+ 2 %)

Letištěm Praha-Ruzyně prošlo v roce 2011 celkem 11 788 629 cestujících, což v **meziročním srovnání představuje nárůst o 2 %**. Tohoto výsledku Letiště Praha dosáhlo i přes to, že jeho největší obchodní partner České aerolinie prochází restrukturalizačním procesem a zároveň mírně poklesl i zájem o charterovou dopravu. Letadla jsou obsazenější, protože k meziročnímu nárůstu pasažérů došlo i přes pokles pohybů o 3,4 %.

„Mezi pozitivní trendy loňského roku patří významný meziroční nárůst počtu cestujících síťových dopravců, s výjimkou ČSA, a mírné zvýšení počtu pasažérů využívajících služeb nízkonákladových aerolinek,“ uvedl ředitel Letiště Praha Jiří Pos a dodal: „Mění se také struktura cestujících, výrazně posílil podíl segmentu tzv. point to point pasažérů, naopak klesl podíl transferových cestujících.“

Nejsilnějším měsícem z hlediska provozu byl červenec s 1 324 531 pasažéry, přičemž nejvíce lidí v jednom dni Letiště Praha odbavilo 1. července. Jednalo se o 49 169 cestujících, průměrně letištěm procházelo 32 298 cestujících denně. V průběhu roku 2011 z Prahy létalo 49 dopravců na pravidelných linkách do celkem 132 destinací.

Na celkovém objemu dopravy se pravidelná přeprava v roce 2011 podílela 88,7 %. Se síťovými aerolinkami letělo celkem 66,4 % pasažérů, s low cost dopravci 22,2 % a s charterovými společnostmi pak 11,2 %. Top pět největších dopravců představují České aerolinie + Holidays Czech Airlines (38 %), Travel Service + SmartWings (13 %), Lufthansa, easyJet (po 6 %) a Wizz Air (5 %).

Nejvíce cestujících směřovalo do destinací v rámci Evropy (91, 1 %), dále pak do Afriky (3,8 %) a do zemí Blízkého východu (2,3 %). Z pravidelných průzkumů, které pro Letiště Praha připravuje agentura STEM/Mark, vyplynulo, že zájem Čechů o leteckou dopravu z Prahy meziročně vzrostl o 2,6 % (celkový podíl Čechů je 33 %). Hned po Čechích nejčastěji využívají letiště Praha-Ruzyně Rusové (11,2 %), následovaní Francouzi (5,4 %), Američany (4,2 %) a Brity (4 %). Více z Prahy létají ženy s podílem 53,5 %, třetinu cestujících tvoří lidé ve věku 25–34 let, čtvrtinu pak ve věku 35–44 let. Zajímavé je, že celá pětina cestujících létá z Prahy 3–5krát ročně, přičemž 72 % lidí využívá leteckou dopravu ze soukromých důvodů, ostatní k služebním cestám.

Doplňující informace:

TOP země:

1. Německo	1 162 114 cestujících	+3,3 %
2. Velká Británie	1 138 899 cestujících	-5,5 %
3. Francie	1 017 899 cestujících	+14,5 %
4. Itálie	872 933 cestujících	+4,0 %
5. Rusko	856 849 cestujících	+16,5 %

TOP destinace:

1. Paříž/Charles de Gaulle	830 177 cestujících	+12,4 %
2. Moskva/Šeremetěvo	539 108 cestujících	+13,7 %
3. Frankfurt	514 061 cestujících	+17,1 %
4. Amsterdam	458 803 cestujících	+17,1 %
5. Londýn/Heathrow	342 044 cestujících	-15,3 %

Destinace s největším nárůstem počtu cestujících:

Paříž/Charles de Gaulle	+91 688 cestujících	+12,4 %
Dubaj	+90 958 cestujících	+99,4 %
Frankfurt	+75 108 cestujících	+17,1 %
Amsterdam	+67 056 cestujících	+17,1 %
Moskva/Šeremetěvo	+65 084 cestujících	+13,7 %

Letiště Praha získalo v roce 2011 cenu Eagle Award od asociace IATA za nejvíce se rozvíjející letiště světa. Cestující mají v zimní letové sezóně 2011/2012 k dispozici nabídku 47 leteckých společností spojujících Prahu přímou linkou s 96 destinacemi po celém světě.

26. 1. 2012 – Tisková zpráva letiště Praha Ruzyně

ČSA loni přepravily 4,25 milionu lidí (-7,5 %)

Českým aeroliniím loni **klesl počet přepravených pasažérů meziročně o 7,5 procenta** na 4,25 milionu. Pokles je důsledkem snižování počtu letadel a přepravních linek v souvislosti s úsporným programem v rámci restrukturalizace.

Podle firmy je nicméně větší než sedmiprocentní pokles částečným úspěchem. Celkový počet letů, který ČSA loni uskutečnily, se meziročně snížil o 17,4 procenta, obsazenost letadel se ale zvýšila na 69,3 procenta.

Travel Service, hlavní tuzemský konkurent ČSA, loni přes výkyvy v poptávce a stále rostoucí ceny paliva zaznamenal úspěšnou sezónu a počet přepravených zákazníků navýšil na 3,5 milionu.

„Příznivý pro leteckou dopravu nebude ani letošní rok,“ uvedl již dříve Miroslav Dvořák, generální ředitel České aerolinie, do kterého se mají ČSA začlenit po boku Letiště Praha. Společnost prý od podzimu eviduje trend snižujícího se počtu objednávek letenek, což podle něj souvisí s větší opatrností zákazníků. „Ti často vyčkávají a nakupují až pár dní před odletem, čímž na dopravce vytváří tlak ke snižování cen,“ řekl Dvořák.

Auditované hospodářské výsledky za loňský rok společnost dosud nezveřejnila. V roce 2010 snížily ČSA provozní ztrátu na 1,1 miliardy korun z předchozích 3,2 miliardy Kč. Výnosy aerolinek klesly na 16 miliard Kč z 19,7 miliardy v roce 2009.

19. 1. 2012 – Zpravodajství ČTK

Ruzyně vypsala soutěž na opravu dráhy

Letiště Praha vypsalo výběrové řízení na první etapu oprav hlavní vzletové dráhy 24/06, během které **bude vyměněn povrch třetiny ranveje**. Společnost hodnotu zakázky odhadla na 365 milionů korun. Opravy podle dokumentu začínou v květnu. „Výsledky výběrového řízení by měly být známy v průběhu března,“ uvedla mluvčí letiště Eva Krejčí.

24. 1. 2012 – Mladá fronta DNES

Připravil OLDŘICH STANĚK, AI

Galileo do Prahy

Družicový navigační systém Galileo se definitivně bude administrovat z České republiky, jeho **centrála se v létě přestěhuje z Bruselu do Prahy**. Smlouva o tom byla podepsána ve dnech 26.–27. ledna letošního roku při příležitosti konání Galileo Application Congress Prague 2012.

Kongres, který se konal v hotelu Prague Marriott, pořádalo Ministerstvo dopravy České republiky ve spolupráci s European GNSS Agency a za podpory European Space Agency a European Space Policy Institute.

Partnerem konference bylo i Řízení letového provozu České republiky, s. p.

Jak uvedl Pavel Dobeš, ministr dopravy ČR: „Evropa potřebuje Galileo také z toho důvodu, že systém je novější než systém GPS a bude moci být využíván například při letecké navigaci a řízení letového provozu, což v současné době GPS neumí.“

Ve světě je nyní používán americký systém GPS a pracuje se na ruském systému Glonass a čínském Compass.

Výjimečnost Galilea je zejména v tom, že se jedná o civilní systém. To znamená, že není určen primárně pro vojenské účely jako všechny ostatní.

Řízení pohybů přistávajících a startujících letadel musí mít ověřovaný signál, který GPS v tuhle chvíli nenabízí, zatímco Galileo ano, což je jeho konkurenční výhoda. Čím více letišť bude používat nový systém a čím větší objem letového provozu jím bude řízen, tím bude také efektivnější a bude i více vydělávat.

Pro český průmysl se rysuje skvělá příležitost. Malé a středně velké podniky se budou moci zapojit do spolupráce na vývoji jednotlivých technologií, které budou v zařízeních využity. Už během zmíněné konference v Praze probíhaly první debaty o zapojení českých podniků do systému Galileo.

mis

Malý seriál

6 James Hogan, sveřepý Australan, který dříve zastával pozici provozního ředitele u BMI (britská letecká společnost nyní vlastněná Lufthansou), řídil Gulf Air čtyři roky, než byl vládou Abú Dhabí v roce 2006 odvelen, aby dohlížel na růst společnosti Etihad. I když v mnoha ohledech Hogan následuje model, který zavedly Emirates, jsou zde rozdíly. Abú Dhabí vidí leteckou společnost jen jako jednu část toho, co označuje za svůj „Plan 2030“, ambiciózní pokus využít své obrovské ropné bohatství k proměně hlavního města Spojených arabských emirátů ve světové středisko dopravy, finančních služeb a cestovního ruchu, které bude domovem pro tři miliony lidí, tedy více než trojnásobek dnešní populace. Tento přístup je v jakémsi protikladu k heslu „laissez-faire“, tedy „dejte trhu volnou ruku“, díky němuž Dubaj zažila obrovský rozmach a následně dramatický pád.

Etihad chce být známý pro své kvality stejně jako pro svou velikost. James Hogan říká: „Ačkoli žádná společnost nikdy neposkočila ve svém vývoji o tolik co my, má odpovědnost není vybudovat největší aerolinie, ale nejlepší ve své třídě.“ Dokázal obrovské pokroky v krátkém čase. Etihad získal několik mezinárodních ocenění za služby, které nabízí svým hostům, jak s oblibou říká cestujícím, což dává tušit, že je to dobře fungující letecká společnost, která chápe, co je zapotřebí, aby se stala číslem jedna. Co ale James Hogan nezmiňuje, je, zda plní finanční cíle, které mu stanovila vláda jako hlavní akční plán. „Musím vydělávat peníze,“ říká, „ale finanční kři-

Seznamte se s letadly ŘLP!



Foto ONDŘEJ SMRTKA, LKKU

Tak schválně, kolikrát se vám stalo, že byste dostali k Vánocům nějaký pěkný dárek od úřadu? ŘLP se to, pravda, taky často nestává, ale letošní nadílka byla opravdu štedrá.

V důsledku optimalizace využití kapacity měřících letadel Úřadu pro civilní letectví a navrhovaných úspor státního rozpočtu pro rozpočtovou kapitolu Ministerstva dopravy ve vztahu k vybraným činnostem státní správy na úseku civilního letectví bylo koncem roku 2011 rozhodnuto o realizaci změny příslušnosti ÚCL hospodařit se státním majetkem (částí letadlové flotily) na právo hospodaření ve prospěch státního podniku ŘLP ČR, a to s účinností od 1. 1. 2012. Od tohoto data provádí ŘLP ČR, s. p., letová ověření leteckých pozemních zařízení a letových postupů.

Přeloženo do jazyka lidí, poprvé v historii má náš podnik vlastní letadla. Důvodem je ulevit státnímu rozpočtu, který jejich provoz doposud financoval, a taky umožnit využít volnou kapacitu komerčně – např. kalibrovat v zahraničí. To ÚCL, z titulu orgánu státní správy, nemohl. A protože letadla, jak známo, stojí peníze, i když právě jen stojí na zemi a nelétají, nebo pokud na té zemi stojí častěji, než je zdravé, zní celkem rozumně záměr dostat je do vzduchu častěji. Déle. Pokud ten let ovšem platí zákazník ...

Od nového roku tedy letadlový park ŘLP čítá oba kalibrační letouny, konkrétně cessnu 560XL poznávací značky OK-CAA (vlevo) a turbolet L410 UVP-E s imatrikulací OK-WYI (à propos, co takhle udělat z nich OK-RLP a OK-ANS?). Spolu s letouny pod křídla ŘLP přešla i celá pozemní laboratoř s měřicím zařízením, bez které se kalibrační činnost neobejde, a samozřejmě také klíčový personál – piloti, měřicí technici a technici údržby. Další, neméně důležitou novinkou související s příchodem letadel je to, že ŘLP se na přelomu roku rovněž stalo oficiálním střediskem údržby, tj. AMO. Což je další zajímavá komerční příležitost. Uzurpovat si schopné mechaniky jen pro vlastní, případně sousedovic (ÚCL) letadla by přece byla, uznejte, škoda.

Pokud jde o umístění letky, fyzicky se nic nezměnilo, letadla zůstávají v Hangáru A a lidi v přilehlých kancelářích a dílnách. Převzetí se nám ale promítlo do organizační struktury, a to tak, že v sekci letecké školy vzniklo nové středisko letového ověřování a výcviku pilotů, které zahrnuje jak samotné oddělení letového ověřování (OLO), tak i naše kdysi samostatné FTO.

MB, SLŠ



Foto mis

o letectví v Perském zálivu



ze a pandemie H1N1 posunuly naše limity mimo stanovený rámec.“

Proslýchá se, že Etihad minulý rok přišel o 1,2 miliardy dolarů a Hogan nucený snížit náklady by mohl mít zájem o důstojný odchod, možná i proto, aby se stal příštím generálním ředitelem IATA. Tvrdí, že vlastníci disponují rozsáhlými finančními zdroji a mají zájem o dlouhodobou spolupráci, ale největší překážky na cestě k úspěchu nejsou tak daleko od vlastního prahu – jsou to mocné Emirates a nové megaletišť v Jebel Ali.

Ropná bohatství umožňují Abú Dhabí jít vstříc velkým plánům, které zahrnují financování zábavního parku Ferrari World, pobočky Guggenheimova muzea a sítě prvotřídních hotelů disponujících golfovými hřišti. Ale tato oblast postrádá živou obchodní atmosféru, tu, která vystřílila dubajský letecký průmysl nahoru. Společnost ADAC, která letiště provozuje, se zdá být poněkud provinční a omezená ve srovnání se svým dubajským protějškem. Říká se, že v další fázi rozšíření letiště – ohromný středový terminál za 6,8 miliardy dolarů – musela společnost řešit konstrukční problémy.

Zpracováno podle THE ECONOMIST

Foto internet

(pokračování v příštím čísle)

XI. ročník soutěže



Redakce Stripu vyhlašuje XI. ročník amatérské fotosoutěže zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p.

Podmínky fotosoutěže

a) témata

- Lidé, letadla, létání – „3L“
- Řízení letového provozu – obor + podnik
- Volné téma – např. cestování, příroda, volný čas, památky, architektura atd.

b) forma

- Černobílé a barevné snímky od formátu 18 x 24 na lesklém fotopapíru. Na rubu označte horní hranu fotografie, napište jméno, příjmení, pracoviště, telefon a název snímku
- Digitální snímky na přenosném médiu

Účastník

Každý zaměstnanec podniku, který se účastní fotosoutěže:

- přihlášením fotografií (díla) prohlašuje, že předkládá vlastní autorské dílo
- souhlasí s eventuálním zveřejněním jím přihlášené fotografie během soutěže, případně po jejím skončení, ve Stripu a s umístěním díla na panelech putovní výstavy v prostorách podniku a regionálních letišť

- souhlasí s právem podniku užít předložené dílo k další propagaci a reklamě podniku po časově neomezenou dobu

Kritéria hodnocení

- dílo splňuje uvedené podmínky soutěže
- kompozice
- estetická kvalita a originalita pojetí

Odborná porota

Fotografie zhodnotí odborná porota za předsednictví vedoucího oddělení vnějších vztahů Richarda Klímy

Ocenění

- **1. cena (za téma „3L“)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 4000 Kč
- **Zvláštní cena poroty** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 4000 Kč
- **1. cena (za téma ŘLP + za Volné téma)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 3000 Kč
- **2. cena (za všechna tři témata)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 2000 Kč
- **3. cena (za všechna tři témata)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 1000 Kč

Uzávěrka soutěže je v pátek 27. dubna 2012.

REDAKCE, foto mis

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

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

SUDOKU: Přinášíme dvě úlohy pro přátele číselné křížovky. Ta vlevo je hodnocena jako lehká, vpravo je středně těžká. Vyplňte mřížku tak, aby každý řádek, každý sloupec a každý čtverec o 3 x 3 políčkách obsahoval čísla od jedné do devíti. Řešení – všechna správně doplněná čísla prvního řádku – alespoň jedné z nich můžete poslat **do 9. března 2012** na adresu strip@ans.cz. Vyrosování úspěšný řešitel dostane malý dárek.

English Corner

Joke / Special Ring

An older, white haired man walked into a jewellery store one Friday evening with a beautiful young gal at his side. He told the jeweler he was looking for a special ring for his girlfriend.

The jeweller looked through his stock and brought out a \$5,000 ring and showed it to him. The old man said, "I don't think you understand, I want something very special."

At that statement, the jeweler went to his special stock and brought another ring over. "Here's a stunning ring at only \$40,000," the jeweler said. The young lady's eyes sparkled and her whole body trembled with excitement. The old man seeing this said, "We'll take it."

The jeweler asked how payment would be made and the old man stated, by check. "I know you need to make sure my check is good, so I'll write it now and you can call the bank Monday to verify the funds and I'll pick the ring up Monday afternoon," he said.

Monday morning, a very teed-off jeweler phoned the old man. "There's no money in that account."

"I know", said the old man, "but can you imagine the weekend I had?"

Joke / Mary Ellen

A man is sitting reading his newspaper when his wife sneaks up and whacks him real hard on the head with a frying pan.

"What was that for?" he asks.

"That was for the piece of paper in your trousers pocket with the name of Mary Ellen written on it" she replies.

"Don't be silly," he says, "Two weeks ago when I went to the races, Mary Ellen was the name of one of the horses I bet on."

She seems satisfied at this and apologizes.

Three days later, he is again sitting in his chair reading when she nails him with an even bigger frying pan, instantly knocking him out cold.

When he comes around he asks: "What was that for?"

"Your horse phoned!"

Připravila NWT

red