

STRIP 2012

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.



Řízení letového provozu
České republiky

ROČNÍK XIII

ČÍSLO 129

ČERVEN

**Petr Podhrázský:
Projektu budu sloužit
do uvedení
do provozu (str. 3)**

**252 fotografií přihlášených
do soutěže „3L“ 2012 (str. 5)**

5. Open sky Jeneč (str. 4)

**Sledování výkonnosti
letových navigačních služeb
z pohledu EU (str. 6–7)**

**O2 Zaměstnanecký
program (str. 5)**

**Perfect Canteen
poskytuje svůj servis
zaměstnancům
ŘLP ČR, s. p. –
2. část (str. 8)**

**2. dětské odpoledne
v IATCC (str. 6)**



Pamětní deska Janu Kašparovi



Dne 25. května 2012 byla v bývalé reálce v Pardubicích, kam chodil Jan Kašpar do školy, odhalena pamětní deska to-muto **přukopníku letectví v Čechách**. Sponzorsky se na akci podílel i náš podnik.

V následném programu se setkali příznivci letectví s tvůrci filmu nazvaného 100 let poté a stále znovu.

Připomeňme, že v roce 1911 vstoupilo české letectví do evropské aviatiky. Jan Kašpar jako první Čech uletěl na letounu vlastní konstrukce vzdálenost 121 kilometrů z Pardubic do Prahy. Na svou dobu i v evropském měřítku veliký sportovní výkon tak posunul české letectví na úroveň aviatiků, jakým byli Blériot či bratři Wrightové. *mis*

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V každém vydání Stripu vás v této rubrice pravidelně seznamujeme se jmény zaměstnanců, kteří dosáhli kulatého výročí nepřetržitého pracovního poměru u podniku. V červnu letošního roku si připomenou výročí tito zaměstnanci:

Mašková Jana, JUDr., vedoucí referátu PV – DPLR/OPVZ **15 let**
Pajdlhauser Petr, specialista LIS NOF – VS – DPRO/LIS/NOF **15 let**
Pavlík Ivan, Bc., specialista LIS NOF – DPRO/LIS/NOF **15 let**
Černovický Otto, vřlp I – DRSL/SLRL/LKTB **20 let**
Kotlák Miloslav, sřlp II – DPRO/SPLS/APP/TWR **20 let**
Kotlákova Pavla, KTP II – DPRO/SPLS/ARO **20 let**
Máca Rostislav, vřlp I – DRSL/SLRL/LKMT **20 let**
Sláma Pavel, instruktor na stanovištích - UTI II – DPRO/SONS/ACC/IFR **20 let**
Kuthanová Milena, sekretářka – DPRO/ATMS/S **20 let**
Kotlová Zora, Ekonom II – DPERFIN/SFIN/UC **20 let**
Drakokoupilová Ivana, OAS – DPRO/SPLS/ASO/AO **35 let**

Srdečně blahopřejeme!
REDAKCE

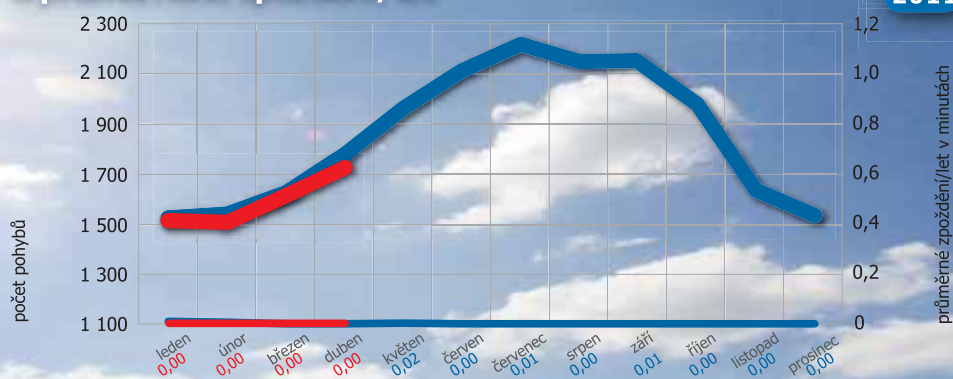
Statistiky provozu

duben 2012/2011

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

DUBEN 2012/2011

Zdroj AI

2011 2012

celkový počet
12 544 **10 837**

nejvyšší počet/den
 (21. 4.) (20. 4.)
519 **461**

nejvyšší počet/hod.
 (28. 4.) (10. 4.)
47 **39**

Počet pohybů ve FIR Praha

DUBEN 2012/2011 (IFR)

Zdroj AI

2011 2012

celkový počet
52 825 **52 350**

nejvyšší počet/den
 (28. 4.) (27. 4.)
1 999 **1 954**

nejvyšší počet/hod.
 (28. 4.) (27. a 29. 4.)
156 **141**

Počet pohybů na letištích – Česká republika

Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
2011	2012	v %	2011	2012	v %	2011	2012	v %	2011	2012	v %	
duben	12 544	10 837	-13,6	2 712	2 886	+6,4	1 139	1 156	+1,5	1 101	657	-40,3

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

			Nárůst provozu v %	Průměrné zpoždění na let v min.	
2011	2012	12/11	2011	2012	
duben	52 825	52 350	-0,9	0,00	0,00

Projektu budu sloužit do uvedení do provozu

V podnikovém telefonním seznamu najdeme u jména Ing. Petr Podhrázký pracovní zařazení zašifrované pod zkratkou DPLR/SRPI/KPN. Přeloženo do srozumitelného jazyka to znamená, že pracuje v divizi plánování a rozvoje letových navigačních služeb, v sekci realizace projektů a investic, v kanceláři projektu Neopteryx.

O projektu Neopteryx jsme si v dubnovém vydání Stripu povídali s panem Michalem Sakalou a o Neopteryxu budeme jistě ještě psát. Tentokrát bychom rádi představili čtenářům vás jako jednu z klíčových postav v tomto projektu. Vy jste v podniku začínal jako řídící letového provozu?

Po skončení studia na Vysoké škole dopravy a spoji v Žilině, obor provoz a ekonomika letecké dopravy, jsem 4. srpna 1977 nastoupil na ACC Praha. Oblast tehdy byla ještě zařazena v rámci ČSSDL. V roce 1978 jsem absolvoval základní vojenskou službu jako letovod u školního pluku v Přerově. Po návratu jsem vykonával funkci řídícího letového provozu na ACC, později jsem pár let pracoval na provozní kontrole (dnešní provozní audit). Po narození druhé dcery jsem se na pár let plně vrátil na oblast, do funkce vedoucího směny, instruktora a inspektora. V prosinci 1989 jsem v Brně předsedal zakládající valné hromadě CSATCA, předchůdkyni dnešní CZATCA. Po změně režimu jsem po celý rok 1990 vedl provozní složky podniku ve funkci provozního náměstka ředitele ŘLP ČR. Od roku 1991 do října 1999 jsem pod různými názvy (které vyplývaly vždy z poslední reorganizace) vedl oddělení metodiky letových navigačních služeb. Po celou dobu jsem si udržoval průkaz řídícího letového provozu na ACC Praha.

Co se vám v tomto období podařilo a co naopak?

V osmdesátých letech jsem se postupně naučil, o čem letové provozní služby jsou a jak funguje jejich systém, tj. lidi, postupy, technické zabezpečení a právní prostředí. Kromě zkušeností jsem získal mnoho přátel a nezapomenutelných společných zážitků. Především bych vzpomněl akce Mašek a na dění okolo fotbalu, včetně účasti týmu ACC Praha na turnajích ECC, která se obnovila v roce 1980.

V devadesátých letech jsem přispíval k vytváření nového právního prostředí (letecký zákon, předpisy, dohoda s vojáky) a nových postupů jako například RNAV. Podařilo se nám iniciovat změnu orientace na EUROCONTROL a od roku 1994 jsem fungoval jako Liaison Officer k programu EATCHIP – první tři vydání LCIP pro ČR jsem dával dohromady s H. Traasem a J.-M. Henellem. Především jsem se ale věnoval zavedení EUROCAT 200 a EUROCAT2000. Tam se nám podařilo definovat koncept provozu E2000 s podporou ESUP, který funguje a dále se rozvíjí dodnes.

K nasazení E2000 však za mne nedošlo a musím konstatovat, že když jsem v roce 1999 odcházel od ŘLP, bylo to osobní zklamání. Válka v Kosovu a čerstvé členství v NATO postavilo Českou republiku před nebyvalé úkoly, které oblastní řídící se ctí zvládli, ale zátěž, která z toho vznikla, neumožňovala zavedení E2000.

V následném konfliktu mezi vedením ŘLP a řídícími jsem se dostal mezi dvě strany a příležitost odejít do EUROCONTROL byla vítaným osobním řešením. Z toho vyplývá moje zkušenost s potřebou dlouhodobě vytvářet podmínky pro zavádění zásadních změn, ale také být schopen naslouchat aktuálním potřebám provozu a případně rychle a transparentně reagovat na vznik neplánované situace.

Pak jste tedy nějaký čas pracoval pro EUROCONTROL.

Vybudování střediska pro řízení v horním vzdušném provozu osmi středoevropských států bylo zakotveno v roce 1997 mezistátní smlouvou. EUROCONTROL byl devátým účastníkem dohody a snažil se tak naplnit vizi ze 60. let která vedla k vybudování Maastrichtu a Rheinu (Karlsruhe). Na začátku 1999 bylo rozhodnuto o umístění střediska ve Vídni, simulátoru v Budapešti a projektové kanceláře v Praze. Ta byla uvedena do provozu v říjnu 1999 na Smetanově nábřeží, zpočátku s devíti zaměstnanci pěti různých národností. Já jsem měl na starosti provozní projekt – koncept, vzdušný prostor a postupy, uživatelské požadavky a spolupráci s vojáky. V roce 2005 nabyla dohoda CEATS právní závaznosti a byly nadefinovány detaily její realizace i za přispění národních expertů a řídících včetně ŘLP ČR. Blízkost nevratných kroků, opakované stávky řídících z ACC Padova a v mezidobě realizované rozsáhlé národní investice, pro které by nebylo po zavedení CEATS využití, odstartovaly postupný zánik projektu, který byl v podstatě řízen těmi, kterým měl sebrat část práce.

Projekt FAB CE vznikl na politickou objednávku ze strany Evropské Unie – programu SES (první regulace schválil Evropský parlament v roce 2004). Naším zákazníkům se hodilo dočasně využít zdroje, které EUROCONTROL vybudoval v Praze a v Budapešti pro CEATS, a postupně připravit ukončení jejich činnosti. To nastalo v roce 2010, kdy jsme ve spolupráci s národními experty dokončili definování toho, co se má ve FAB CE udělat, včetně plánu zavedení a podkladu pro získání finančních zdrojů. Na konci roku 2010 se část mých kolegů přesunula do jiných zařízeních EUROCONTROL – Bruselu, Lucemburku a Brétigny. Nám starším se naskytla možnost předčasně ukončit aktivní službu pro EUROCONTROL s tím, že určitý vztah a příjem nám zůstal zachován. Zároveň jsme získali možnost v omezené míře pracovat i pro jiné organizace.

Vrátil jste se zpět do našeho podniku. Co pro vás bylo hlavní motivací?

Jedenáct let jsem pracoval na projektech, které byly budovány společně se zákazníky. Tyto projekty pak buď byly zákazníky odmítnuty (CEATS) nebo se realizovaly jen váhavě (FAB CE). Potřeboval

jsem práci, která má konkrétní cíl a jejíž potřeba je zřejmá všem. Toto přání se mi prozatím v projektu náhrady EUROCAT 2000 a ESUP/IDP plní a doufám, že projekt brzy začne nabírat na intenzitě.

Než se vás budu ptát na plány do budoucna, rád bych, abyste se zmínil o svém mládí, studiích a kdy a proč jste se rozhodl upsat se letectví.

Moje mládí se nelišilo od většiny lidí mé generace. K letectví jsem se dostal na střední škole ve Svazarmu. Příležitost letat při studiu na VŠ byla jedním z motivů, ale především pro mne práce letectví, a jmenovitě v řízení letového provozu, znamenala výzvu zvládnout neobvyklé úkoly a zatížení. Když se mi práce dařila, tak mi přinášela okamžité uspokojení, které není v mnoha jiných oborech obvyklé.

Máte pilotní průkaz nebo se svěřujete pouze do rukou profesionálních pilotů velkých letadel?

Pilotní průkaz jsem si po skončení studií dále neudržoval. Abych mohl vstoupit do nového aeroklubu v Praze a okolí, bylo potřeba být „dobře zapsán“, což nebyl můj případ, a asi jsem byl i líný s tím bojovat.

Vrátíte se do současnosti. Jaké máte pracovní plány do budoucna? Předpokládám, že se budou týkat na začátku rozhovoru zmíněného „kaloně“, kterému se budete především věnovat.

Moje práce pro ŘLP je pouze na částečný úvazek, řízená pouze potřebami projektu – „kaloně“ – jak mu v žertu říkáte. Mým jediným cílem je, aby čeští řídící měli uspokojení z kvalitně odvedené práce a aby jim i nadále dělalo dobře se přiznat k tomu, jakou práci dělají a kde. Vzhledem k mému věku předpokládám, že když všechno půjde dobře a dostatečně rychle, budu projektu Neopteryx sloužit do uvedení nového systému do provozu.

A v osobním životě – jak využíváte volný čas?

Rád „vyháním“ na chalupě, cestuji po světě, lyžuji nebo jezdím na kole.

MICHAEL SEDLÁČEK

curriculum vitae

Ing. PETR PODHRÁZSKÝ

narozen: 3. 7. 1953 v Nymburce

rodina: ženatý – manželka Marta,

dvě dcery – Anna (30) a Petra (24)

oblíbený spisovatel: Bohumil Hrabal

oblíbený filmový žánr: nemám

ideální dovolená: cestování

a turistika – na kole, pěšky, loď, lyže

životní krédo: „Nehorší smrt

je z vyděšení!“ (to jsem získal od

kolegů na ACC)

Objektiv



Probíhající rekonstrukce budovy Letecké školy ŘLP má jeden neblahý důsledek – dočasně nám uzavřela přístup k tradičnímu „plácku za barákem“, na kterém se každoročně odehrává **fotbalový CANI CUP**, a tak jsme se tentokrát přesunuli na hřiště do Jenče. Kvalitu zápasů ani zábavu to samozřejmě neovlivnilo, hráči poskládání do týmů českého (v červených dresech), albánského a španělského (žluté dresy) základního výcviku, pseudopilotů a kancelářských krys posílených o zahraniční instruktory ze sebe vydali maximum. V případě ďábelsky sehraňého španělského týmu, samozřejmě vítěze turnaje, to možná bylo víc, než bychom potřebovali! Na druhém místě skončili Albánci a třetí místo vybojovali pseudopiloti. Moc ráda bych touto cestou také poděkovala našim kolegům z autoprovozu za skvělou pomoc při organizaci turnaje!

MARIE BORTLÍKOVÁ, SLŠ



Všem zaměstnancům, kteří si v rámci 16. květinového dne zakoupili kytičku měsíčku lékařského, děkuji za jejich příspěvek na činnost Ligy proti rakovině (LPR). Zájem o kytičky lze vyjádřit počtem prodaných 285 kusů a celkovou částkou, kterou ŘLP ČR, s. p., zaslalo na účet LPR. Ta činí **9791 Kč!** Oproti loňskému roku, kdy se kytičky zajišťovaly narychlo a neplánovaně, se podařilo zvýšit příspěvek na dvojnásobek. Ještě jednou děkuji a přeji všem pevné zdraví a spokojenost.

HANA MASOPUSTOVÁ, SFIN/CO

P. S. Pokud si někdo nemohl kytičku zakoupit, lze zaslat individuální příspěvek na sbírkový účet Českého dne proti rakovině, a to do 31. prosince 2012. Číslo účtu 6500065/0300.



Raketoplán Discovery absolvoval 17. dubna 2012 svou poslední cestu. Z Kennedyho vesmírného střediska na mysu Canaveral přeletěl na „hřbetu“ Boeingu 747 do leteckého muzea u Dullsova mezinárodního letiště ve Virginii poblíž Washingtonu.

Discovery absolvoval od roku 1984 celkem 39 startů a přistání – nejvíc ze všech raketoplánů NASA. V roce 1990 vynesl na oběžnou dráhu Hubbleův teleskop, letěl s prvním ruským kosmonautem v americkém raketoplánu a uskutečnil první spojení s ruskou stanicí Mir.

mis, foto internet



IV. ročník tenisového turnaje Open sky Jeneč – čtyřhry 15. června 2012

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

dne 15. června 2012 v rámci dne Open sky Jeneč proběhne IV. ročník tenisového turnaje ve čtyřhřech, kterého se mohou zúčastnit jak páry mužské, ženské či páry smíšené. Prosíme, aby se dvojice hráčů přihlásily písemně emailem na adrese **knobloch@ans.cz** do 12. června 2012. O zahájení turnaje budete informováni prostřednictvím plakátu, který bude umístěn v areálu budovy IATCC Jeneč. Případné dotazy směřujte na Ing. Petra Knoblocha, tel: 3200 (220 373 200 nebo 603 838 238). Těšíme se na vaši účast, přeje-me vám příjemné sportovní zážitky a dobrou pohodu.

PK

02 Zaměstnanecký program

Na konci loňského roku jsme Vás ve Stripu informovali o nových cenách za mobilní služby poskytované ze strany podnikového operátora Telefonica Czech Republic (dále jen „02“). Zároveň jsme slíbili doplnit informace o nabídce operátora na využití zvýhodněných cen pro tarify na soukromých SIM v rámci tzv. zaměstnaneckého programu. Tento program definuje podmínky pro dvoustranný vztah mezi zaměstnancem jako soukromou osobou/zákazníkem a 02. Role ŘLP ČR, s. p.,

spočívá pouze v potvrzení toho, že daná osoba je aktuálně zaměstnancem ŘLP. Dojednání konkrétních podmínek se bohužel z mnoha různých důvodů zdrželo. Nakonec se ale podařilo dohodnout oboustranně přijatelnou podobu smlouvy a z ní vyplývajících podmínek. Smlouva byla podepsána na začátku června.

Základním parametrem nabídky je **sleva 50% ze standardní měsíční paušální platby u tarifů 02 NEON a 20% sleva na datové tarify**. Co je důležité – využitím to-

hoto programu nevzniká zaměstnanci ŘLP/zákazníkovi 02 žádný závazek vůči 02, který je jinak běžnou součástí tarifů NEON. Využívání zvýhodněného tarifu lze tedy kdykoliv ukončit v rámci standardní měsíční výpovědní doby.

V případě zájmu o využití tohoto programu si budete moci prostudovat bližší informace na nástěnce intranetu, kde bude rovněž popsán postup pro zařazení do programu.

MICHAL CHVOJKA, DPRO/ATMS

Inspiromat

„Lze rozpoznat začátek trendu růstu u nákladu v některých částech světa. Kvůli ekonomické nejistotě v Evropě je však zatím obtížné být optimistický v nejbližším až středně dlouhém výhledu.“

Tony Tyler, generální ředitel IATA.
Přeprava nákladu sice klesla, Tyler však upozornil, že se již objevují signály, že se odvětví odrazilo ode dna. Na Blízkém východě se přeprava nákladu zvýšila o 14,5 % a v Africe o 6,1 %.

„Slogan společnosti ‚Létat. Sloužit‘ se nejlépe uplatňuje díky našim lidem. Toto je jeden z celé série filmů, který ukazuje na talenty jednotlivých kolegů ze společnosti, aby zákazníci viděli, jaký standard služeb mohou při létání s našimi aerolinkami očekávat.“

Abigail Comberová, vedoucí marketingového oddělení britských aerolinek, které se rozhodly cestujícím zpříjemnit pobyt v londýnské letecké hale tím, že pozvaly symfonický orchestr.

„Byl to krásný seskok. Velmi rychle jsem získal stabilitu a rychlost. Musel jsem ale projít nějakou turbulencí, protože jsem během letu, který jsem nikdy předtím neabsolvoval, cítil hodně otřesů. Bylo to trochu podivné.“

Gary Connery se ve speciálním „létajícím“ obleku vrhl z vrtulníku ve výšce asi 730 metrů nad zemí, aniž by použil padák. Po necelé minutě přistál do doskočiště z papírových krabic.

„Už před dvěma lety například vypadlo rádiové spojení na kontrolních sektorech a v tu chvíli letadla přistávala všechna najednou, na jedno místo. Bylo strašné se na to bezmocně dívat.“

Andrej Bulin, dispečer Moskevského centra řízení leteckého provozu. Létat v Rusku je nebezpečné, tvrdí ruští piloti a dispečeri, ve vzduchu dochází stále častěji k nehodám.

„Jsou zde vedené letové trasy v horním vzdušném prostoru pro tranzitní letový provoz směrem západ–východ a opačně. Významné a využívané jsou zde i linky spojující jižní a severní Evropu.“

Richard Klíma, mluvčí ŘLP ČR, s. p.
Haná patří k nejdůležitějším leteckým tepnám ve střední Evropě.

„Létání! Nic jiného nedává člověku takový pocit nadvlády nad technikou, nad prostorem a časem... a vlastně i nad životem samotným.“

Cecil Day Lewis, irský básník
Připravila DV

252 fotografií přihlášených do soutěže „3L“ 2012

Do jedenáctého ročníku fotosoutěže amatérských fotografií Řízení letového provozu se přihlásilo celkem **29 autorů s 252 snímky**. Z toho je jich **61 z leteckou tematikou**. Všechny fotografie posoudí odborná porota složená z profesionálních fotografů a zástupců ÚSMP/VV. Vybere nejlepší snímky ve všech vyhlášených kategoriích a udělí také Zvláštní cenu.

Při podzimní vernisáži bude mezi čtyři vítězné autory rozděleno celkem 14 000 korun formou šeků na odběr fotografického materiálu.

Autorem otištěného letošního soutěžního snímku s názvem **Z50 Flying Bulls – leader Radka Machová** je **JAN MIKYNA (DPRO)**. *mis*



SOŠ civilního letectví buduje simulátor Boeingu 737

V okamžiku, kdy čtete tento článek, jsou ve vzduchu na palubách letadel statisíce cestujících. Někdo jim musel vystavit letenky, odbavit, letečtí mechanici a avionici zkontrolovali a zabezpečili správný chod motorů a všech palubních systémů, stewardi a stewardky se starají o příjemnou

V průběhu studia mají studenti možnost získat mezinárodní certifikáty uznávané organizací IATA a ICAO. Škola získala od ÚCL oprávnění k poskytování výcviku a provádění zkoušek a k vydávání osvědčení žákům podle mezinárodně platných předpisů PART 147.

průvodci. K tomuto oboru patří školní uniforma, která posiluje u studentů osobní i profesní sebevědomí, příslušnost ke škole a pocit sounáležitosti se zaměstnanci na letišti, ale i pocit vyšší zodpovědnosti.

Tradičními obory jsou Letecký mechanik a Mechanik elektrotechnik/avionik. Odborný výcvik probíhá v moderně vybavených školních dílnách a laboratořích. Kromě jiných učebních pomůcek vlastní škola letadlo L 29 Delfín.

Od čtvrtého ročníku získávají praxi na vybraných pracovištích údržby a oprav letadel v technických úsecích leteckých společností.

Studenti těchto oborů jsou většinou nadšenci pro létání.

Nad rámec odborného výcviku budují s vyučujícími odborného výcviku simulátor Boeingu 737 NG. Při této práci si ověřují a prohlubují teoretické i praktické dovednosti. Stavba simulátoru je pro studenty velkou motivací. Tento projekt by nebylo možné realizovat bez finančního daru Řízení letového provozu, který umožnil škole nákup komponentů pro stavbu pilotní kabiny a pomohl zajistit modernizaci učebny výpočetní techniky.

LADISLAV BÍLEK
vedoucí odborného výcviku,
Střední odborná škola civilního letectví



atmosféru na palubě, o občerstvení a nejrůznější typy informací. Působí sebejistě a profesionálně. Jediná střední odborná škola v České republice, která je ve čtyřletém studiu vybavená potřebnými znalostmi a schopnostmi pro tuto práci, je SOŠ civilního letectví v Praze Ruzyni.

Největší zájem uchazečů je o obor Obchodně provozní pracovník civilního letectví. Výuka je zaměřena především na odbavování cestujících a zboží v letecké dopravě. Ve spolupráci s výcvikovým střediskem absolvují studenti některé vybrané moduly k výkonu profese palubní

Co se děje na ruzyňském letišti?

Aliance SkyTeam má na letišti své zákaznické centrum

Dne 17. května byla na Terminálu 2 slavnostně otevřena zbrusu nová společná letištní kancelář aliance SkyTeam, v jejímž rámci budou letecké společnosti České aerolinie a AirFrance/KLM, sdružené právě ve SkyTeamu, poskytovat především rezervační a ticketingové služby pro cestující. Otevření společného místa je dalším krokem ke zvyšování komfortu klientů, kteří cestují s leteckými dopravci aliance. Navazuje tak na projekt tzv. SkyPriority, který funguje od poloviny dubna nejen na letišti v Praze/Ruzyni, ale zavádí se také na dalších 800 letištích po celém světě. Cílem je zejména upevnit postavení aliance SkyTeam jako letecké aliance první volby, a to prostřednictvím nabídky širokého spektra služeb na jednotlivých letištích.

Legendární Dakota v Praze

Na Letišti Praha přistálo v úterý 15. května 2012 historické letadlo Douglas DC-3. Stroj, který začal přepravovat cestující před 68 lety, v Praze představila letecká společnost KLM Royal Dutch Airlines. Tento typ letadla hrál v historii společnosti KLM jednu z klíčových rolí. Byl používán nejen na letech do evropských destinací, jako například Praha, ale byl také nasazen na lety do dřívější Nizozemské východní Indie, dnešní Indonésie.



Letoun Douglas DC-3 s registračním číslem PH-PBA vyroloval dne 11. ledna 1944 z továrních hal v kalifornském městě Long Beach a byl dodán společnosti Air France, kde se měl jako mnoho jiných letadel tohoto typu podílet na dění světové války. O dva roky později koupil tento stroj od generála Eisenhowera nizozemský princ Bernard, který jej nejprve využíval jako soukromé letadlo. Později se stroj stal prvním vládním letounem a od té doby létá pod registračním číslem PH-PBA.

Letoun DC-3 zajišťoval vládní lety Nizozemců až do nástupu stroje Fokker F27. Teprve v roce 1975 bylo letadlo staženo z provozu a vystaveno v muzeu Aviadome na letišti Schiphol. V roce 1998 uvedla asociace Dutch Dakota Association letoun PH-PBA opět do stavu schopného letu, takže může létat i podle přísných pravidel EU. Právě společnost KLM, která se letounu DC3 PH-PBA ujala, je dnes nejdůležitějším sponzorem asociace Dutch Dakota Association. V roce 2006 byl letoun na jedné straně přelakován do barev Air France a na druhé straně do barev KLM. Svůj aktuální vzhled získal v zimě 2010/2011, kdy byl pokřtěn jménem „Princess Amalia“ podle nejmladší dcery nizozemského prince Willema-Alexandra.

Číslo a fakta:

DC-3 Dakota PH-PBA Princess Amalia

Konfigurace kabiny: 18 sedadel královské třídy

Letová rychlost: 260 km/h

Letová výška: 500–3500 metrů

Společnost AEGEAN AIRLINES zahajuje pravidelné přímé lety z Athén do Prahy

Spojení zajistí společnost třemi lety týdně. Letadlo bude odlétat každé úterý, čtvrtek a sobotu z mezinárodního letiště Athény v 09:20 a z mezinárodního letiště Praha-Ruzyně se bude vracet v 11:40 (místního času). Lety budou provozovány letadlem typu AIRBUS 320, které má v konfiguraci se dvěma třídami 168 sedadel.

Dimitris Gerogiannis, generální ředitel společnosti Aegean Airlines, uvedl: „Nesmírně mě těší, že konečně vidím Prahu na naší mapě Evropy, a těším se na přepravu jak obchodních cestujících, tak turistů do této vysoce oblíbené destinace a zpět. Praha je jedním z nejužasnějších evropských měst a dlouho byla na seznamu destinací, kam jsme si přáli létat. Naše lety z Prahy nabízejí pohodlná spojení přes naši základnu v Athénách do rozsáhlé sítě více než deseti oblíbených destinací po celém Řecku. Těšíme se na lety mezi našimi hlavními městy a na to, že naši pohostinnost nabídneme lidem z České republiky.“

Nové přímé lety společnosti AEGEAN přibližují řeckou metropoli Athény Praze, jedné z nejoblíbenějších turistických destinací, a vytvářejí tak nové příležitosti pro obchod, turismus...

mis, foto JAN MIKYNA, DPRO



2. dětské odpoledne v Jenči se uskutečnilo 1. června 2012. Kdo nepřehlédl upozornění na plakátech „Pláštěnky s sebou“, nelitoval. Ale malí diváci se mohli na divadelní představení v pohodě soustředit pod zakrytým hledištěm. Pár dalších fotografií najdete na nástěnce intranetu v rubrice Fotogalerie.

mis

Sledování výkon

V minulém čísle Stripu bylo přislíbeno, že Úřad pro civilní letectví připraví seriál článků o aktuální problematice spolupráce Úřadu s podnikem Řízení letového provozu ČR, s. p.

Jako první byla záměrně vybrána oblast sledování výkonnosti letových navigačních služeb, a to nejen z pohledu požadavků EU, ale také z pohledu činností, jejichž plnění je požadováno po subjektech fungujících v České republice. Již na úvod můžeme prozradit, že problematika výkonnosti a výkonnostních plánů je právě v těchto dnech na programu častých schůzek a jednání. Ale pojďme si k tomu říci něco od začátku.

Co je to vlastně výkonnost a proč jsme povinni ji sledovat a dozorovat? Podle slovníkového významu je výkonnost schopností dosahovat stanovených cílů, v našem případě neustále rozvíjet systém letecké dopravy zvyšováním efektivnosti letových navigačních služeb ve čtyřech klíčových oblastech, kterými jsou bezpečnost, životní prostředí, kapacita a efektivita nákladů. To je stanoveno v základním dokumentu pro tuto oblast, kterým je nařízení Komise (EU) č. 691/2010. Rok účinnosti uvedeného nařízení, kterým je rok 2010, neznamená, že by se výkonnost sledovala pouze dva roky, ale právě v roce 2010 byly stanoveny nové požadavky na celkový systém řízení a sledování výkonnosti. Čeho se tyto změny týkaly a co všechno bylo v České republice třeba vykonat?

Předně byla stanovena odpovědnost za vypracování, dohled a sledování plánů výkonnosti a stanovených cílů na národní úrovni. Tato odpovědnost byla obecně svěřena vnitrostátním dozorovým orgánům (NSA), v České republice tuto úlohu plní Úřad pro civilní letectví. Zajištění nezbytných zdrojů pro NSA je pak úkolem státu zastoupeného Ministerstvem dopravy ČR. A tím je stanoven rozsah spolupráce všech zainteresovaných subjektů, tedy poskytovatelů služeb, Úřadu a Ministerstva dopravy. Samozřejmě nemůžeme zapomenout ani na rozměr civilně vojenské spolupráce a úlohu Ministerstva obrany.

Nařízení dále nastavilo dobu trvání tzv. prvního referenčního období, které zahrnuje roky 2012–2014. Již v tuto chvíli jsou tedy novelizovaná pravidla ve státech

Turnaj ECC 2012

Jak jste byli informováni v lednu tohoto roku, odehraje se 18.–22. 6. v Praze na Strahově **turnaj řídicích letového provozu (ECC) ve fotbale**.

Dne 25. 2. do Prahy opět zavítala mezinárodní komise, tentokrát však za účelem rozlosování mužstev do jednotlivých skupin. Protože – na rozdíl od profesionálního fotbalu – pro ECC neexistuje žádné nasazování podle předcházejících výsledků a jediným pravidlem je, že v jedné základní skupině nemohou být dva týmy ze stejného státu, nebývá při losu nouze o zajímavé složení skupin.

Nejinak tomu bylo i tentokrát. Los provedla manželka člena výboru Marka Tavaresa a její ruka byla k oběma českým týmům poměrně milosrdná. Při pohledu na skupinu „D“, kde čtyři z pěti týmů si každoročně dělají zásluku na přední umístění, jsou skupina „A“, kde s Prahou hrají týmy Corfu, Brest, Vídeň, Frankfurt a Roma Fiumicino, a skupina „H“, kde soupeři Ruzyně jsou Milán, Paříž, Maastricht, Barcelona a Bělehrad, relativně lehcí.

Přesto pro úspěšné zvládnutí zápasů, a to nejen těch pěti v základních skupinách, budou hráči obou mužstev potřebovat kromě dobré fyzické kondice i taktickou vytrvalost.

Proto se 23. 5. hráči obou mužstev sešli v rámci přípravy k modelovému zápasu na hřišti v Košířích. Před



zraků řady diváků se pak po důkladné taktické přípravě hráči rozdělili tak, aby vlastní zápas skýtal možnost zajímavých soubojů – např. útok Prahy byl nasazen do mužstva Ruzyně – a tudíž dramatický průběh.

Důležitější než výsledek byl fakt, že se před nastávajícím turnajem nikdo nezranil, a tak se všichni hráči po utkání sešli v restauraci s příhodným jménem „U Zlatého klasu“ k jeho vyhodnocení.

Všechny fanoušky obou týmů tedy zveme v uvedené dny na Strahov. Program turnaje včetně rozpisu jednotlivých zápasů je přístupný na stránkách ŘLP ČR proklikem na logo ECC 2012.

ANTONÍN TICHÝ, ACC, foto JIŘÍ DOHNAL, ACC



nosti letových navigačních služeb z pohledu EU

EU aplikována. Další referenční období pak budou trvat pět kalendářních let. Česká republika a ostatní státy FAB CE (středoevropský funkční blok vzdušného prostoru zahrnující 7 států včetně ČR) se pro první referenční období rozhodly, že plán výkonnosti bude podán za jednotlivé státy a nikoliv celkově za FAB CE. Tento postup je nařízením umožněn.

Jak tedy konkrétně probíhala příprava výkonnostních plánů a co má být jejich obsahem? I v tomto směru můžeme využít text nařízení, které stanovuje, že plány musí obsahovat mimo jiné dopravní prognózu, stanovené náklady pro letové navigační služby, popis investic, výkonnostní cíle v každé klíčové oblasti a jasné určení subjektů odpovědných za plnění cílů. Povinností pak bylo návrh plánu výkonnosti konzultovat se zúčastněnými stranami. V návaznosti na uvedené požadavky proto byla v roce 2010 zahájena příprava plánu České republiky, a to za účasti zvláště Řízení letového provozu ČR, s. p., jako majoritního poskytovatele služeb v rozsahu plánu a ČHMÚ na straně poskytovatelů služeb a Úřadu pro civilní letectví, Ministerstva dopravy a Ministerstva obrany na straně zástupců států. Nezbytné konzultace navrhovaného plánu proběhly v květnu 2011 dvoukolově, nejdříve se zástupci IATA a následně se zástupci dotčených subjektů na národní úrovni. Připomínky byly následně zapracovány a předloženy jako součást příloh.

Můžeme nyní zmínit, že jednou z připomínek IATA byl rozdíl mezi dopravní prognózou použitou v návrhu plánu a aktuálně dostupnou prognózou STATFOR prezentovanou v květnu 2011. Tato připomínka byla uznána a předpověď byla do finální verze plánu ještě upravena. Hlavní připomínkou však byl nesouhlas IATA s vyjádřením ČR, že plán je připraven v souladu s cíli EU, a to zvláště ve stanovení jednotkové sazby za traťové navigační služby. Česká republika při svém stanovisku vycházela ze skutečnosti, že jednotková sazba stanovená pro ČR je hluboko pod evropským

průměrem nákladů a Česká republika prostřednictvím ŘLP navíc, na rozdíl od některých jiných států, vyšla v letech 2008 a 2009 v období krize provozovatelům vstříc snížením cen a nezvyšováním nákladů, což byl v rámci evropského regionu krok ojedinělý. Bohužel tím došlo ke snížení srovnávací základny ČR v porovnání se státy, které s vědomím očekávaných změn ceny zvýšily. Zástupci IATA však zastávali názor, že evropským cílem je snižování ceny o 3,5% sazby ročně a jakýkoliv jiný postup není v souladu se stanoveným cílem. I tato připomínka byla v návrhu plánu uvedena, různý pohled na výši jednotkové sazby se bohužel řeší doposud. Zde je třeba podotknout, že právě udržení cen na stejné úrovni v posledních letech bylo naopak pozitivně vnímáno při konzultacích s provozovateli na úrovni národní. Finální verze plánu byla následně jménem Úřadu pro civilní letectví předána Evropské komisi.

Dne 24. října 2011 bylo na jednání Single Sky Committee (SSC) rozhodnuto o doporučení většiny členských států připravit upravené výkonnostní plány. Česká republika byla společně s dalšími 19 státy uvedena ve skupině států, které dle závěru Komise dostatečně nepřispívají ke splnění cílů právě v oblasti efektivity nákladů. Můžeme zmínit, že samotnému jednání SSC předcházela bilaterální jednání zástupců ČR se zástupci Performance Review Body (poradní orgán Evropské komise stanovující celoevropské výkonnostní cíle a hodnotící výkonnostní plány na národní úrovni nebo v rámci jednotlivých bloků vzdušného prostoru) a Evropské komise, kde se ČR snažila prezentovat svůj postoj a důvody pro stanovení jednotkové sazby na dané úrovni. Prezentované důvody byly zvláště ze strany Komise pochopeny a vnímány pozitivně. Proto také již na jednání SSC mohla Česká republika vyjádřit připravenost na úpravu plánu výkonnosti podle předem dohodnutého postupu.

K úpravě došlo opět ve spolupráci ŘLP, ÚCL a MD. **Nejvýznamnější změny se týkaly oblastí revize dopravní prognózy, úroků z čisté hodnoty kapitálu a nákladů Eurocontrol.** Takto upravený plán byl dne 8. prosince 2011 předán Evropské komisi. Plán byl znovu analyzován na PRB a bude projednáván v červnu letošního roku na dalším jednání SSC. Podle dostupných informací nebyl plán výkonnosti České republiky Komisi v oblasti efektivity nákladů doporučen k přijetí. Česká republika proto znovu využívá možnosti bilaterálních jednání na úrovni zástupců států se zástupci Evropské komise, kde je naší snahou ubezpečit nejvyšší představitel EU, že Česká republika přispívá svojí úrovní poskytovaných služeb, bezpečností, efektivitou a kapacitou k plnění stanovených evropských cílů. Určená jednotková sazba a celkové snížení její úrovně v letech 2007–2014 o 3,3 % je pak dle našeho názoru nejlepším ukazatelem plnění tohoto cíle. Konečně i v úvodní části nařízení Komise č. 691/2010 je řečeno, že Komise by při přijímání výkonnostních cílů měla náležitě zohlednit skutečnou finanční situaci poskytovatelů vyplývající především ze snižování nákladů učiněných již před prvním referenčním obdobím.

Jak je vidět z těchto řádků, příprava plánu výkonnosti není jednoduchou záležitostí a vyžaduje úzkou spolupráci podniku ŘLP, ÚCL a Ministerstva dopravy. Pozitivní informací je, že na úrovni České republiky je po celou dobu přípravy, konzultací i obhajoby plánu prezentováno jednotné stanovisko. Zda tento postoj a argumenty států budou pozitivně vnímány a přijaty také Evropskou komisí, bude čtenářům možná při čtení těchto řádků již známo. Za všechny uvedené subjekty mohu říci, že takový závěr by byl úspěšným zakončením více než dvouleté snahy nás všech a pozitivním impulzem pro přípravu plánu výkonnosti pro druhé referenční období.

Ing. VÍTĚZSLAV HEZKÝ

Ředitel sekce letových standardů, ÚCL

Perfect Canteen poskytuje svůj servis zaměstnancům ŘLP ČR, s. p.

Dokončení z minulého čísla

Nabídka dalších atraktivních pochutin, nápojů, sladkostí a pokrmů z vlastní domácí výroby přináší moderní alternativu stravování, jakou jsou sandwiche, balené saláty, balené domácí dezerty a zákusky, pěny, našlehané tvarohy, čerstvé ovoce a další vybrané lahůdky (příklady viz níže).

Sladké pečivo – croissant, dánské pečivo, závin, bábovka, **sladký moučník** jako jsou cheese cake, tiramisu, pana Cotta, **impulzivní zboží** (sortiment jako u čerpací stanice), **domácí čerstvé sandwiche** – mozzarella, kuřecí, lososový, hovězí, s parmskou šunkou, ementálem, šunkou + variace pečiva, **oblíbené mléčné výrobky** jako Actimel, jogurty, jogurtové nápoje, mléčné snacky, **lze nabízet i balené sushi** a další netradiční pokrmy světových kuchyní, **sortiment nealkoholických nápojů** – kofola a Coca Cola, ovocné džusy, ledový čaj a káva.

Využitím vlastního vybavení a přístrojů doplníme sortiment o další čerstvé položky, jako je kvalitní káva a čerstvé ovocné šťávy, a to na vlastní náklady. V tomto trendu jsme v případě zájmu zadavatele a strávníků připraveni zkvalitňovat služby i prostředí. Od zadavatele rádi uslyšíme každé přání a názor na zlepšování služeb.

Večeře a víkendové stravování bude připravované se stejnou pečlivostí a obsahem jako každodenní všední řešení s důrazem na la cartové vysoce kvalitní a čerstvé pokrmy s rychlou reakcí na potřeby klientů. Využita bude zkrácená část bufetových stolů s důrazem na front cooking a minutkový servis.

Letní terasa s grilem – v letních měsících bude na letní terase zřízeno pravidelné letní grilování s možností ugrilovat si oběd na samoobslužném grilu. Do nabídky zařadíme výběr mas a domácích klobásek, zeleninu, variace omáček a grilovacích doplňků. Věříme, že grilování příjemně zpestří pracovní dny v letních měsících.

Komunikace denní nabídky na vlastních tabulích a obrazovkách tak, aby hosté měli přehled o denní nabídce hned u vstupu, ale i u samotného výdeje. Každý bar a pult bude doplněn individuálními popisky k dané nabídce a sortimentu. Pravidelná obměna, variabilita a sezonní produkty budou vždy patřit do naší nabídky a bude to ve vizualizaci zřetelně. Každý týden a měsíc bude mít speciální téma.

Výúčtování na pokladně bude doplněno o přehledný pokladní lístek pro transparentnost poskytované služby a zpětnou kontrolu služeb, každá položka bude na účtu zobrazena.



Take away řešení pro všechna jídla dne je samozřejmostí.

Kvalita a čerstvost připravovaných jídel – kvalita připravovaných jídel je nedílnou součástí zásad, cti a profesionality společnosti, a především kuchařů Perfect Canteen.

Naším každodenním cílem je poskytovat perfektní kulinářské zážitky s ohledem na servis, pohostinnost, profesionalitu, kvalitu jídla, kuchařskou zručnost, prezentaci, atmosféru a styl, vždy nabízet značkové a nezaměnitelné služby.

Perfect Canteen vždy reaguje na přání a podněty zákazníka, součástí každého provozu je možnost psát své postřehy na e-mailovou adresu sajler@perfectcatering.cz.

PAVLÍNA PROCHÁZKOVÁ, Perfect Catering
foto JIŘÍ MACHT

Hovězí steak se salsou criola a brazilským bramborovým salátem



Před grilováním si maso vydejte na 30–40 minut ven z lednice, aby se srovnala teplota a při úpravě masa na stupači propečené rare bylo maso teplé.

Ingredience pro 4 porce:

- 4 x hovězí steak (200 g masa na porci)
- olivový olej
- čerstvý rozmarýn
- maldonská sůl – mořská šupinkatá

Postup:

Steak potřeme olejem, přidáme většíčku rozmarýnu a necháme chvíli odležet. Pečeme na grilu, ideálně medium nebo lépe medium/rare, po upečení osolíme.

Salsa (4 porce)

Ingredience:

- 1 červená cibule
- 1 červená paprika
- 1 zelená paprika
- 3 rajčata
- 3 stroužky česneku
- 1 hrst plocholisté petržele nakrájené najemno
- olivový olej
- vinný ocet
- pepř
- sůl

Postup:

Zeleninu nakrájíme na malé kostičky, rajčata bez jadérek, jemně nasekáme petrželku a česnek. Vše ochutíme olejem a octem, solí a pepřem.

Bramborový salát (4 porce)

Ingredience:

- 550 g brambor vařených ve slupce
- 140 g majonézy
- 1 svazek koriandru
- 3 limetky
- olivový olej
- pepř
- sůl

Postup:

Vařené brambory oloupeme, nakrájíme na hrubé kostky a smícháme je s majonézou. Ochutíme solí, pepřem, limetkovou šťávou, sekaným koriandrem, zakápneme olivovým olejem. Podáváme dobře vychlazené.

English Corner

Best worker

Two workers meet one day in the canteen at work. One says to the other, "Have you heard the news? The Managing Director of the company died at the weekend." The other replies, "Yes, I know. But I want to know who died with him." "What do you mean, 'who died with him'?" asks the first. "Well, in the paper it said that 'with him died one of the company's best workers', and I want to know who it was."

Supermarket

A young man hired by a supermarket reported for his first day of work.

The supermarket manager greeted him with a smile and a handshake, and then gave him a brush, saying "Welcome to Smith's Supermarkets. Here is a brush - your first job is to sweep the floor."

The young man looked amazed and said, "But I'm a university graduate." The manager then said, "Oh, I'm sorry. I didn't realise that you are a university graduate. Give me the brush and I'll show you how to do it."

Hungry!

At the site, one lone survivor sat with his back against a tree, chewing on a bone. As he tossed the bone onto a huge pile of bones, he noticed the rescue team.

"Thank God", he cried out in relief. "I am saved!"

The rescue team did not move, as they were in shock, seeing the pile of human bones beside the lone survivor. Obviously he had eaten his comrades. The survivor saw the horror on their faces and hung his own head in shame.

"You can't judge me for this," he insisted. "I had to survive. Is it so wrong to want to live?"

The leader of the rescue team stepped forward, shaking his head in disbelief. "I won't judge you for doing what was necessary to survive, but my God, man, your plane only went down yesterday!"

Tongue Twisters

Peter Piper picked a peck of pickled peppers.

A peck of pickled peppers Peter Piper picked.

If Peter Piper picked a peck of pickled peppers.



Send toast to ten tense stout saints' ten tall tents.

Připravila LH

STRIP 2012

perfect canteen