

STRIP 2012

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.



Řízení letového provozu
Česká republika

ROČNÍK XIII

ČÍSLO 133

LISTOPAD

**Zvyšování bezpečnosti
na drahách a v jejich
blízkosti** (str. 3)

**Ohlédnutí za letní
sezonou** (str. 4)

CATC se představuje (str. 6)

**Předvánoční setkání
zaměstnanců
ŘLP ČR, s. p.** (str. 8)



Vánoční tradice

Někdo si představí vánoční stromek, kapra ve vaně, dárky, půlnoční mši apod. Pro zaměstnance **sektory finanční, mzdové účetní a pár dalších kolegů** to již od roku 1996 každoročně znamená také nákup dárků pro děti z dětských domovů. Nejdříve to byl Strom splněných přání ve Vinohradské tržnici, následně Vánoční strom v Metropoli Zličín a v posledních letech akce Dárky s Českým rozhlasem. Do tohoto programu jsou zapojeny stovky dětí z dětských domovů z celé ČR, které nemají možnost dostat dárek od svých blízkých. Prostřednictvím Českého rozhlasu každoročně vybereme a obdarujeme 12–14 dětí krásnými dárky, které si přály pod stromček. Snad v tento sváteční čas i my trochu přispíváme k rozjasnění dětských tváří.

ALEŠ ZEMEK, DPERFIN/SFIN/UC

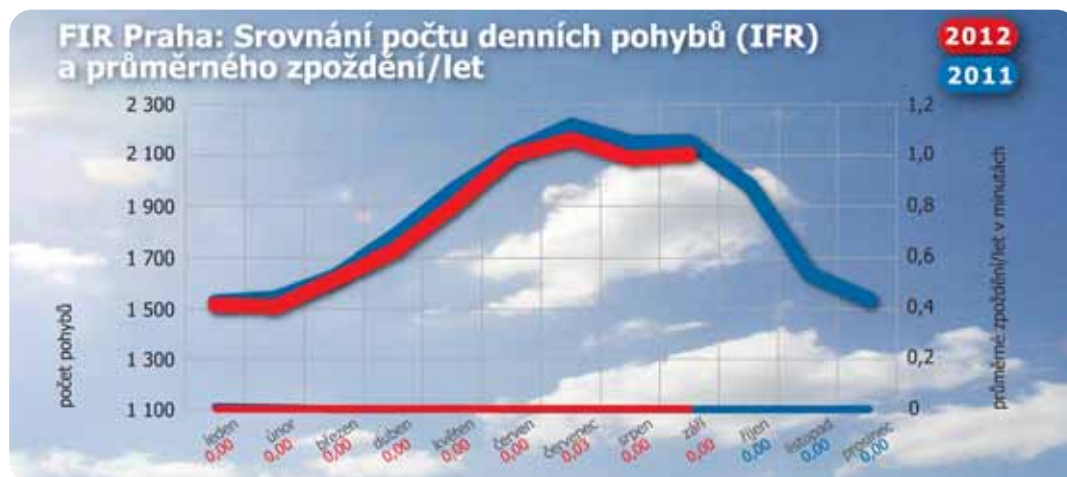
Strom přání pro děti

Vánoční svátky se blíží a my máme opět příležitost zpříjemnit je **dětem z Dětského domova v Unhošti**. Tímto bychom vás rádi pozvali k Vánočnímu stromu přání stojícímu na recepci IATCC, kde od 13. 11. 2012 budou zavěšené obálky s dopisy Ježíškovi. V obálce pak naleznete přání a bližší informace o předání.

Sekretariát GŘ

Statistiky provozu

září 2012/2011



Počet pohybů na letištích – Česká republika												
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2011	2012	v %	2011	2012	v %	2011	2012	v %	2011	2012	v %
září	14 200	12 268	-13,6	3 069	3 755	+22,4	2 969	3 458	+16,5	841	802	-4,6

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha			Nárůst provozu v %		Průměrné zpoždění na let v min.	
2011	2012		12/11		2011	2012
září	64 286	62 841	-2,2		0,00	0,00

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V měsíci listopadu 2012 oslaví kulaté výročí nepřetržitého pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., uvedení zaměstnanci:

Antoš Pavel, Ing., sřlp – DPRO/SPLS/APP/TWR **20 let**
Hejduk Zbyněk, vřlp – WS – DPRO/ SPLS/APP/TWR **20 let**
Maříková Hana, spisový manipulant – DRSL/SCL/MIS **20 let**
Minaříková Helena, OAS – DPRO/SPLS/ASO/AO **20 let**

Zadák Miloš, Ing., instruktor na stanovištích II – DPRO/SONS/ACC/IFR **20 let**
Pelinka Lubomír, Ing., vedoucí střediska NAVCOM – DPRO/ATMS/NAVCOM **35 let**
Smola Miroslav, Ing., náměstek SLRL – DRSL/SLRL/ESR **40 let**
Všem jubilantům srdečně blahopřejeme!
Redakce

Charitativní sbírka

„Je to tak, i když je to k nevíře,“ ale předvánoční čas pomaloučku začne klepat na dveře. A s ním i, jak už se stalo naší tra-

dici, podniková **Vánoční charitativní sbírka**. Od předchozích let se nic nemění, takže opět v listopadu 2012 a probíhat bude až do února 2013.

Na intranetu si opět budete moci stáhnout potřebné formuláře, průběžné informace se dočtete, jako vždy, v časopise STRIP. V prosincovém čísle se navíc dozvíte, kam putovaly peníze ze sbírky minulé a jak s nimi obdarovaní naložili. Věříme, že i příští rok bude v předvánočním čísle o čem psát!

EVA PELIKÁNOVÁ, LIS/NOF

Statistiky provozu

Počet pohybů na
Letišti Václava Havla Praha

ZÁŘÍ 2012/2011
Zdroj: AI

2011	2012
celkový počet	
14 200	12 268
nejvyšší počet/den (26. 9.)	
547	476
nejvyšší počet/hod. (26. 9.)	
48	41

Počet pohybů ve FIR Praha
ZÁŘÍ 2012/2011 (IFR)
Zdroj: AI

2011	2012
celkový počet	
64 286	62 841
nejvyšší počet/den (16. 9.)	
2 251	2 290
nejvyšší počet/hod. (16. 9.)	
174	177

Zvyšování bezpečnosti na drahách a v jejich blízkosti

Titulek vystihuje hlavní cíl Runway Safety Program. Členem týmu, který na tomto programu pracuje, je za Řízení letového provozu ČR, s. p., VSPLS Praha, Ing. Zdeněk Sršeň, kterého jsme požádali o rozhovor nejen na zmíněné téma. Začali jsme minulostí a podívali se i do budoucna.

Kdy jste nastoupil k ŘLP a jak na to vzpomínáte? Hodně se do dneška v podniku změnilo?

K podniku jsem nastoupil 1. 1. 1994 s velkým očekáváním nové etapy svého života. Do té doby jsem pracoval jako vojenský říp na letištích v Bechyni a Kbelích. Po letech strávených v armádě jsem se najednou jsem se ocitl v civilu a ještě navíc ve firmě, která se přímo zabývá civilním letectvím. A civilní letectví mi vonělo dálkou a exotikou. Když jsem nastoupil do základního kurzu, chodil jsem každou volnou chvíli na letiště sledovat pohyby letadel, strávil jsem na vyhlídkové terase hodiny. To byly úžasné pocity.

A co se změnilo? Spousty. Hlavně cítím změnu v sobě, změnil jsem se i já, povahou, dospěl jsem. A firma? Když jsem v kurzu začínal, firma a prostředí okolo byly de-facto 5 let po „sametové“ revoluci. Byl to počátek přetváření ve vyspělou společnost, vybavenou vyspělou technikou a lidmi, kteří podávali skvělé výkony na staré technice a najednou dostávají do ruky mnohem modernější, která zlepšuje poskytování služeb a zároveň zvyšuje bezpečnost. V tomto období začínala být i naše země pro okolí atraktivnější, a tak postupně každým rokem narůstal provoz a s tím spojené úpravy a modernizace našich postupů, pracovní náplně apod. Vzpomínám na rok 1998, kdy jednou v neděli jsme pozvali posádku společnosti Swissair k návštěvě TWR, protože na nás mluvili po frekvenci česky. Když přišli, provedl jsem je TWR a APP a oni nakonec přiznali, že byli na hodně stanovištích, ale takhle moderních a skvěle vybavených moc neviděli. Tak moc se to ve firmě změnilo, byli jsme srovnatelní a možná i modernější než některé země na západ od našich hranic.

Kdy jste se rozhodl, že budete pracovat v letectví?

Pro práci v letectví jsem se rozhodl někdy okolo roku 1984, kdy jsem měl před maturitou a přemýšlel co dál. Přišla nabídka stát se vojenským nadzvukovým pilotem. Což v tu dobu byl asi top toho, co bych mohl v životě dokázat, říkal jsem si, a tak jsem šel.

Vaše pracovní zařízení je DPRO/SPLS/SPLSPRAHA/VSPLSPRAHA. Můžete tu záplavu zkratk rozklíčovat?

Zkratka DPRO je divizi provozní a SPLS Praha znamená středisko přiblížovací a letištní služby, což je jeden z článků zmíněné divize. A když k této zkratce připojíte V, vznikne VSPLS Praha, což znamená vedoucí...

Jaká je konkrétně vaše pracovní náplň?

Těžké popsat, ale když se nebudu držet Organizačního řádu a Sm1, kde jsou mé pracovní náplně a povinnosti popsány, tak to znamená de facto vše, co je spojené s poskytováním služeb našeho střediska. Představuje to plánování práce lidem na středisku, plánování dovolených, vzdělávacích aktivit a samozřejmě práce s podnikovou dokumentací, dokumentací vydávanou jinými subjekty jako ÚCL, letiště Praha apod. Odpovídám za to, že personál střediska poskytuje službu ve svém prostoru odpovědnosti bezpečně a s vysokou mírou efektivitativy neboli plynulosti. To je moje pracovní náplň.

Jak vypadá váš běžný pracovní den?

Běžný kancelářský, jak já ho nazývám, začínám kávou a chvilkou klidu. Poskládám si plán pro den a pak tu mašinérii rozehýbu. Je však jen málo dní, kdy se mi plán daří dodržet. Většinou se vše po chvíli změní a já musím improvizovat, abych splnil to, co jsem si ráno předsevzal. Bohužel tak někdy dochází i k tomu, že musím určit priority věcí, které nesnesou odkladu, je třeba je vyřešit hned, a které počkají.

Většinou je každodenní náplní vyřizování mailů, což nemám rád, protože spousty problémů by ani nevznikly, kdyby lidi nemohli napsat, ale kdyby museli přijít a všechno vysvětlit. Na druhou stranu to ale pomáhá vyřešit něco na dálku.

Nedílnou součástí dne jsou porady, jednání a také rozvaha plánů střediska na personální potřeby, dovolenou, tvorba rozdělovníku neboli plánu práce na další měsíc. I tohle patří do mé práce, takže

občas musím i zabrzdit a opravdu jen přemýšlet, protože plán jazykových kurzů na další rok a skloubení toho s výcvikem personálu, který se musí provádět, není jednoduchou záležitostí. Pro tyhle chvíle používám i cestu domů, kdy řídím a mám 50 minut „volného“ času. Když mě něco napadne, zastavím a napíšu do poznámek v diáři.

Jste za náš podnik členem týmu, který realizuje Runway Safety Program. Co je hlavním cílem zmíněného programu?

Program je zaměřen na zvyšování bezpečnosti na drahách a v jejich blízkosti.

Jaký je současný stav?

Nedá se to nazvat stavem, nicméně tým pracuje, každé tři měsíce se scházíme a probíráme situace, které vyústily nebo by mohly vyústit v nebezpečí. Jsou to například pochybení pilotů, nepochopení postupů, nebo dokonce chyba v nich. To vše se probírá a přijímají se opatření, aby se to již v budoucnu neopakovalo.

Co se v programu připravuje pro nejbližší období?

Připravujeme řešení kritického místa na letišti, což je křižení drah 24 a 12. Při letním zkrácení dráhy 24 a jejím používání

pro vzlety z dráhy 12 došlo k několika nebezpečným situacím způsobeným prostě složitostí tohoto místa. Posádky několika letadel přejely místo, které je určené k zastavení před dráhou, protože na ní bude přistávat letadlo, a dostaly se až na dráhu. Naštěstí se to vždy stalo ve chvíli, kdy žádné jiné na finále nebylo. Místo je standardně značené, postupy publikované a správné, přesto se to stalo. Proto jednáme s letištěm ještě o lepším značení a hlavně publikování tohoto místa.

Jaký je dnes váš vztah k létání?

Mám rád letadla, letiště, rád jsem jezdil na pracovní cesty spojené s poznáváním jiných letišť. A co se týká létání, už nelétám ani jako amatér, nějak jsem z toho vyrostl. Nicméně pocit třetí roviny je úžasný.

Vaše plány do budoucna?

Vydržet nápor v kanceláři, udržet na středisku partu, která tam je, a dál zůstat dobrým manželem a tátou. Což ve spojení s výkonem této práce není úplně jednoduché.

Děkuji za rozhovor.

Text a foto MICHAEL SEDLÁČEK

curriculum vitae

Ing. ZDENĚK SRŠEŇ

narozen: 1967

rodina: manželka a 3 děti

volný čas: výlety do české krajiny

nejmilejší knížka: Válečné lodě

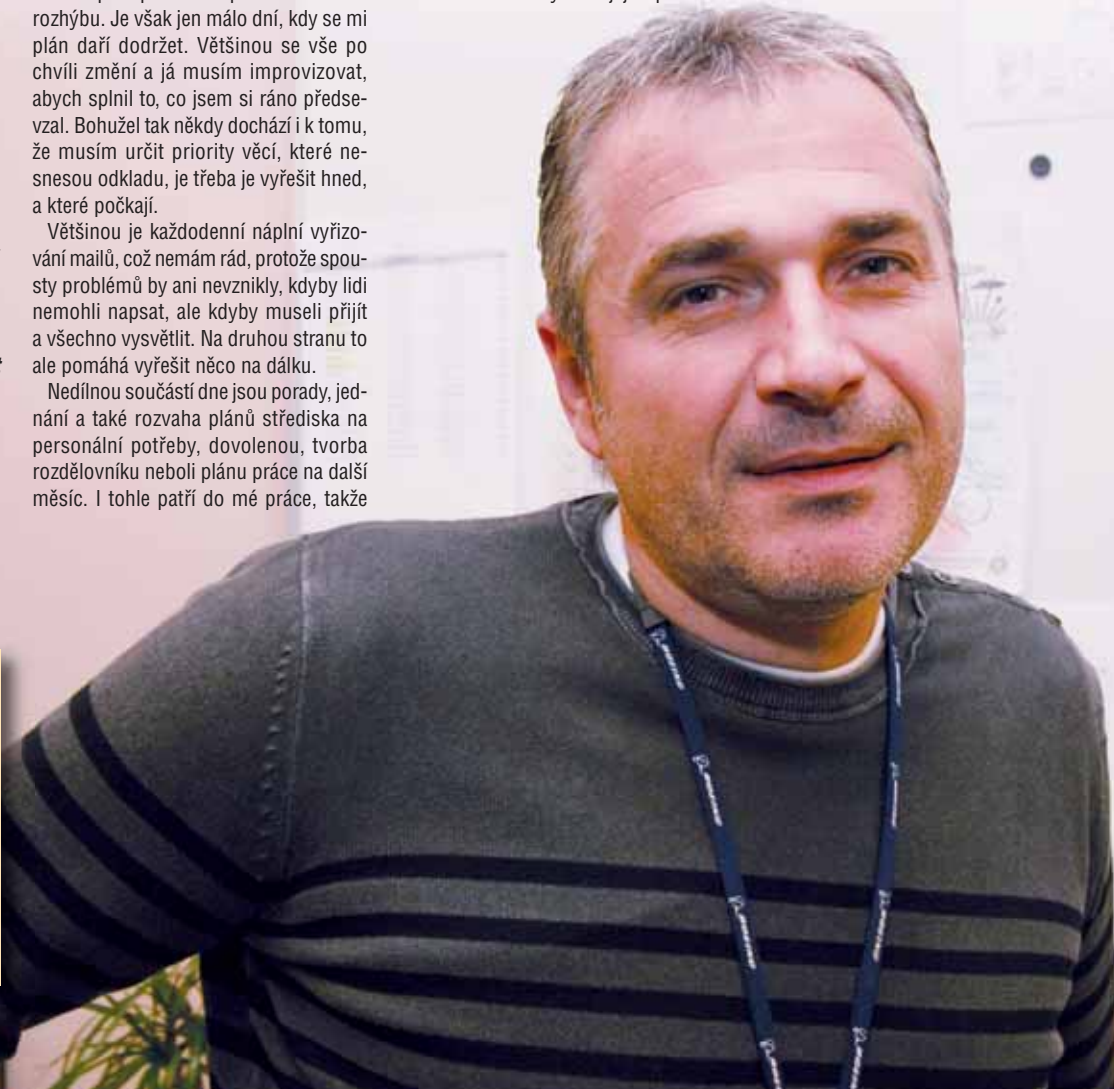
druhé světové války

cestování (oblíbená destinace):

Čechy

oblíbený citát: nemám,

alespoň doposud



Objektiv



Jubilejní 10. ročník setkání zástupců ŘLP ČR, s. p., s reprezentanty leteckých dopravců, všeobecného letectví a státní správy se konal dne 23. 10. 2012 v IATCC Praha. V souladu s komunikační strategií podniku a zákaznickou orientací ŘLP ČR, s. p., je cílem těchto jednání průběžně informovat hlavní partnery a zákazníky o stavu a kvalitě poskytovaných letových provozních služeb, cenové politice, aktuálním stavu evropské integrace ATM a provozních novinkách v českém vzdušném prostoru a na letištích. Stejně jako v minulých deseti letech i letos letečtí dopravci kvalitu připravených informací vysoce hodnotili a samotné setkání označili za významný příspěvek ŘLP ČR, s. p., k vytváření standardních konzultačních procesů v rámci civilního letectví na národní úrovni. Jednotlivé prezentace ŘLP ČR, s. p., jsou k dispozici ke stažení na www.rlp.cz v části tiskové centrum. *rkl, foto mis*



Hostem ŘLP ČR, s. p., byl dne 2. listopadu 2012 **obchodní regionální ředitel společnosti Boeing pro střední a východní Evropu Pierre Volosin** (na snímku s Ivou Černou, regionální zástupkyní Boeingu pro výcvikový program), který se seznámil s činností a technologickým vybavením IATCC, CANI a Czech Airlines Training Centre. Společnost Boeing dlouhodobě posiluje svoje obchodní aktivity v zemích východní Evropy a bývalého Sovětského svazu. Jednou z diskutovaných oblastí spolupráce mezi ŘLP ČR, s. p., a Boeing v rámci návštěvy proto byla i možnost výcviku pilotů a leteckých mechaniků pro všechny typy letounů Boeing prostřednictvím CATC pro východní trh při využití dobrého jména a silné pozice CATC a CANI. *rkl*



Rakušan Felix Baumgartner (43) překonal 14. října 2012 skokem z „okraje vesmíru“ volným pádem rychlost zvuku. Pomocí balonu se za dvě a půl hodiny vznesl do výšky přes 39 000 metrů, odkud se vrhl do hlubiny pod sebou, 4 minuty a 19 vteřin letěl volným pádem, při němž dosáhl rychlosti 1342 kilometrů v hodině, a překonal tak rychlost zvuku. Baumgartner překonal tři rekordy. Kromě nejvyšší rychlosti dosažené volným pádem vytvořil i rekord ve výšce dosažené v balonu a ve výšce, ze které člověk skočil. Nepodařilo se mu pouze překonat rekord v délce volného pádu. Ten drží od roku 1960 americký voják Joseph Kittinger, který seskočil z výšky 31 333 metrů, ale volným pádem letěl o 17 sekund déle. *mis, foto internet*

Ohlédnutí za letní sezonou

To, že se provoz v Evropě **v roce 2012** nebude vyvíjet v souladu s původními optimistickými předpoklady, ze kterých vycházela i predikce agentury Eurocontrol, bylo již delší dobu zřejmé. Nicméně z pohledu traťového provozu ve vzdušném prostoru České republiky nedošlo k žádnému výraznému poklesu provozu tak jako v některých jiných zemích především západní a jižní Evropy. Celkem **ACC Praha** poskytl službu řízení v měsících červen až září 254 965 letům IFR a to znamená, že i přes meziroční pokles o 2,3 % ta letošní letní sezona byla historicky druhá nejsilnější. Vezmeme-li zároveň v úvahu výrazný pokles provozu na letištích v České republice, je zřejmé, že i přes celkový pokles provozu v Evropě došlo v našem vzdušném prostoru k nárůstu přeletů. Český vzdušný prostor tak zůstává pro letecké provozovatele stále atraktivní a tato atraktivita není pouze důsledkem výhodné geografické polohy ČR. Podle dostupných analýz Eurocontrol naším vzdušným prostorem stále prolétává nezanedbatelná část provozu, i přes fakt, že neletí po nejkratší možné trajektorii. Jednoznačně můžeme konstatovat, že i přes mírný pokles provozu letní měsíce prověřily nejen kvalitu služeb poskytovaných oblastním střediskem, ale opět i jeho kapacitu. Tento trend se potvrdil především ve špičkových provozních hodinách, kdy do prostoru odpovědnosti ACC Praha vstupovalo až 170 letadel za hodinu. Provoz byl zvládnut zcela bez zpoždění. Za celé letní období byla regulace toku použita pouze v jediném případě, a to dne 5. 7. 2012, kdy bylo z důvodu mimořádně silné frontální bouřky zpožděno celkem 82 letů. V porovnání s minulými roky nedošlo tentokrát k žádné významné změně ve struktuře tratí, ani ke změně uspořádání vzdušného prostoru. Tyto změny nás čekají v roce příštím, kdy se předpokládá v rámci projektu Free Route zavedení systému přímých tratí tak, aby v nočních hodinách mohli dopravci plánovat let po takové trati, po které se let s velkou pravděpodobností též uskuteční. Zásadní změnou v systému poskytovaných služeb na ACC Praha bude především připravovaná celková změna sektorizace, která ale bude realizována až ve druhé polovině roku 2013.



Provoz na Letišti Václava Havla Praha letos i nadále meziročně klesal. V období červen až září přistálo nebo odstartovalo na letišti 46 448 IFR letů, což je jen o málo více než ve stejném období v roce 2003. Tehdy započal strmý nárůst počtu letů, který kulminoval v roce 2008, kdy bylo provedeno ve stejném období 60 320 IFR letů. Oproti rekordnímu roku 2008 představuje letošní provoz v počtech pohybů pokles o 30 %. Provoz v časech odletových a příletových špiček zůstává i nadále stále vysoký, nicméně období provozních špiček se zkracuje, naopak se prohlubují a prodlužují provozní sedla. Celkově nižší provoz s několika výraznými, ale krátkými provozními špičkami je z hlediska efektivního využití naší kapacity ta nejméně vhodná varianta. Zákazníci předpokládají dostatečnou kapacitu pro bezproblémové zvládnutí provozu v provozních špičkách, tato je však využita jen v několika krátkých úsecích dne.

K významnému meziročnímu snížení počtu letů došlo v letošním roce nejen podle očekávání u **ČSA** (přes 30 %), ale překvapivě i druhého nejvýznamnějšího zákazníka na letišti Praha Travel service (–18 %). Naopak se zvyšoval provoz některých jiných dopravců jako například British Airways, Aeroflot a Swiss, u kterých jsme zaznamenali meziroční dvouciferné procentní nárůsty. Nezbyvá než doufat, že rekordní prodej letenek v České republice zmiňované v denním tisku se brzy projeví opětovným nárůstem počtu letů i na Letišti Václava Havla Praha.

Letiště Praha se definitivně rozhodlo nečekat na výstavbu paralelní dráhy a zahájit nezbytnou generální rekonstrukci dráhy 06/24. Celá rekonstrukce je rozdělena do několika etap. První z nich, která proběhla letos, zahrnovala úsek od prahu RWY 06 přibližně do jedné třetiny dráhy a probíhala od 15. května do 8. srpna. Po tuto dobu byla převážně k dispozici zbývající délka RWY 06/24 využívaná pro vzlety ve směru 24 a zkrácená dráha 30 pro přistání. Paradoxně jsme tak měli opět k dispozici v minulosti běžně využívanou a provozně vyhovující kombinaci obou vzletových a přistávacích drah, v čemž nám v současnosti jinak brání přísná hluková omezení.

JAN ŠTINDL, foto JAN MIKYNA, DPRO

Fakta o Technickém bloku a jeho rekonstrukci

Dne 5. 11. 2012 vyšel v týdeníku Euro článek nepravdivě popisující průběh zadávacího řízení na rekonstrukci technického bloku (dále jen „TB“) odvolávající se na trestní oznámení podané anonymním oznamovatelem (resp. podepsané „zaměstnanci ŘLP“) a přímo komentované bývalým zaměstnancem ŘLP ČR, s. p., Ing. Pavlem Černým. Nebudu se nijak rozepisovat o zhruba 5leté činnosti pana Černého a jeho snaze pomluvami a lži poškodit dobré jméno ŘLP ČR, s. p., a následně ovládnout podnik z pozice generálního ředitele. Tato činnost bude řešena jinak než mediálně, ale cítím povinnost uvést na pravou míru lži, které „anonymní“ pisatel a posléze pan Černý uvedli do týdeníku EURO. Pan Černý uvádí, že byla vyhlášena veřejná zakázka (dále jen „VZ“) za 110 mil. Kč na rekonstrukci TB, poté byla VZ zrušena, cena se nechala upravit jinou projekční kancelář, která navýšila cenu projektu o 100 %.

Fakta: V srpnu 2008 byla vyhlášena podlimitní veřejná zakázka na rekonstrukci TB ve výši 110 mil Kč. Tato cena byla stanovena na základě projektové dokumentace pro stavební povolení, a to z krycího listu dokumentace dodané projekční kanceláří STOPRO, spol. s r. o., která byla zpracována 26. 6. 2008 a uváděla částku 145 mil. Kč bez DPH. Snížení ceny ze 145 na 110 mil pro VZ bylo vedeno snahou stlačit cenové nabídky a tím ušetřit prostředky. Již 16. 6. 2008, tedy měsíc a půl před vypisáním podlimitní veřejné zakázky zpracovala projekční kancelář (tedy opět společnost STOPRO), položkový rozpočet ve výši 294,2 mil. Kč. Administrativní chybou se však tato částka na krycí list ze dne 26. 6. nedostala, což vnímám jako onen problém, resp. záminku k umělému vytváření problému. Nabídky, které ŘLP ČR, s. p., v prvním – zrušeném – zadávacím řízení obdržel, se pohybovaly v rozsahu 267 až 287 mil. Kč. Protože zakázka byla vyhlášena jako podlimitní, musela být tato veřejná zakázka zrušena a vyhlášena znovu, jako nadlimitní. Zákon o veřejných zakázkách totiž stanoví přísnější podmínky právě pro nadlimitní veřejné zakázky. Bez zrušení prvního řízení by tak byl porušen zákon. První podlimitní zakázka i druhá nadlimitní zakázka byly prováděny po-

dle stejné projektové dokumentace, zpracované stejnou projekční kanceláří, a není pravdou, že byly provedeny změny, které by zakázku předražily a že by byl vyměněn architekt, jak se v článku mj. uvádí. Projekční kancelář STOPRO, spol. s r. o., pak dále prováděla realizační projektovou dokumentaci a po celou dobu rekonstrukce prováděla autorský dozor.

Po zkušenosti s výše popsanou administrativní chybou a snahou mít jistotu, že při druhé zakázce již nedojde k žádným pochybením, bylo rozhodnuto najmout společnost, která má zkušenost s realizací VZ. V souladu se zákonem o veřejných zakázkách byly osloveny tři společnosti, které podaly nabídku a byla vybrána firma EPG s nejlepší cenovou nabídkou 300 tis. Kč, navíc mnoha referencemi realizací VZ pro státní správu a certifikátem Národního bezpečnostního úřadu. Zároveň byl zpracován kontrolní položkový rozpočet u Vojenského projektového ústavu (dále jen „VPÚ“), abychom měli jistotu, že odhadovaná cena odpovídá a nedojde k předražení zakázky. V tomto kontrolním položkovém rozpočtu (cca 10 000 položek) VPÚ stanovil přibližnou cenu na 279 mil. Kč. Znova vše bylo prováděno na původní projektové dokumentaci z první VZ. Poté byla vyhlášena nová VZ nadlimitní, kde byla vybrána Sdružení TB 2007 (vedoucí účastník – společnost Hochtief CZ, a. s., další účastník – společnost Stavby, a. s.) s vítěznou cenou 283 mil. Kč která byla ze všech validních nabídek nejnižší. Zadávací dokumentace a průběh VZ byl kontrolován nejen ze strany Ministerstva dopravy ČR, ale i Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže. Ani jeden z úřadů nenašel v zadávacím řízení žádné nedostatky, které by ovlivnily výsledek soutěže. V rámci kontroly Ministerstva dopravy ČR pak byly provedeny další dva posudky, přičemž ty stanovily možnou cenu v rozsahu od 268 mil. Kč do 309 mil. Kč bez DPH. Je tedy zřejmé, že všechny ceny vzešly jak z provedených nacenění různými subjekty, tak z nabídek uchazečů v obou zadávacích řízeních se vždy pohybovaly kolem 300 mil. Kč. K žádnému předražení tak nikdy nedošlo. Veškerá výše uvedená fakta jsou podložena dokumentací. **PETR FAJTL, ŘDPLR**

Inspiromat

„Provozní zisk Lufthansy se v meziročním srovnání zvýšil o 5,5 procenta na 648 milionů eur (16,2 miliardy Kč). Tržby společnosti stouply o 6,2 procenta na 8,3 miliardy eur. Analytici podle ankety agentury Reuters čekali v průměru zisk 479 milionů eur a tržby 8,2 miliardy eur,“ **sdělila ČTK**

„Letadla se při řízení k přistání na letišti Heathrow opravdu podobají včelám mířícím do svého úlu. Aby také ne, když podle Evropského statistického úřadu odbavilo toto letiště za minulý rok úctyhodných 66 milionů pasažérů.“

zdroj: novinky.cz

„Praha je už dlouhou dobu oblíbenou destinací amerických turistů a linku má smysl provozovat v době, kdy je po ní nejsilnější poptávka, tedy v letních měsících.“

Perry Cantarutti, viceprezident společnosti Delta pro Evropu, Blízký východ a Afriku. Přímé spojení Prahy s New Yorkem zůstane, ale jen přes léto.

„Došlo k podstatnému propadu cen v prémiových třídách na linkách mezi Asii a Spojenými státy, obsazenost letadel je nižší.“

Timothy Ross, analytik Credit Suisse. Singapore Airlines se kvůli vysokým cenám ropy rozhodly ukončit své dvě nejdelší přímé linky, které patří současně i mezi rekordní na světovém nebi – ze Singapuru do Los Angeles a do New Yorku.

„Počet těchto cestujících roste dlouhodobě, je to potvrzení vzrůstajícího zájmu o lety do Prahy či z Prahy.“

Eva Krejčí, mluvčí Letiště Praha. V září rostl počet cestujících, kteří v Praze svůj let končí nebo začínají.

„České aerolinie hledaly nejen pro zimní sezónu 2012/2013 a začátek příští letní výhodnou volnou kapacitu ATR72 na částečné pokrytí sezónních výkyvů souvisejících s plánovaným navýšením frekvencí do některých evropských destinací. Nabídka Air Corsica na vzájemné synergické využívání volné kapacity flotily byla rychlá a bezkonkurenčně nejvýhodnější. Tento úspěšný příklad dává prostor pro dlouhodobější spolupráci s Air Corsica.“

Philippe Moreels, předseda představenstva a prezident Českých aerolinií.

„...žijeme-li včerejšími sny, sníme zároveň o zdánlivě nemožných budoucích výbojích.“

Charles A. Lindbergh, americký letec

Připravila DV

Noví členové redakční rady časopisu Strip

Počínaje tímto vydáním dochází ve složení redakční rady podnikového zpravodaje Strip ke změnám. Rozšiřuje se o nové členy. Jedním z nich je Ivan Krákora, druhým (v tomto případě staronovým) Jaroslav Vlasák. Oba pánové odešli v nedávné době do důchodu s představou, že na aktivní činnost v ŘLP budou už jen vzpomínat. Bylo by však neodpustitelnou chybou redakce nevyužít jejich znalostí a schopností psát do Stripu příspěvky třeba i o složitých technických věcech tak, aby byly srozumitelné všem čtenářům. Pro začátek jsme oba pány požádali o krátké připomenutí jejich bývalého působení v podniku a o jejich předsevzetí do nové práce.

Když jsem před dvěma lety opustil ŘLP a zamířil do zdánlivě poklidného důchodu, užíval jsem si zejména v prvních týdnech naprostého duševního klidu bez nutnosti stále něco řešit, připravovat či zajišťovat. Po několika měsících tohoto blaženého zapomínání na běžné starosti v každodenním provozu střediska RIS zůstaly v mé mysli již jen ty příjemnější vzpomínky na dobu, kterou jsem strávil na prknech, jež znamenají ŘLP.

Časopis STRIP samozřejmě sleduji od jeho počátků a jsem rád, že se snaží o vyvážený obsah informací o technice, provozu, organizaci i jednotlivých osobnostech. Protože v redakční radě časopisu má být zastoupen každý ze shora uvedených oborů, pokusím se o to, aby se na stránkách Stripu objevovalo dostatečné množství informací o systémech ATM i o lidech, kteří je provozují. Určitě si to (lidé i systémy) zaslouží.

IVAN KRÁKORA

Strip provázal celý můj profesní život u podniku. Ten první, jehož jednotlivá pole jsem se musel naučit vyplňovat, byl tištěný proužek papíru s ručně psanými údaji letového plánu. Později ruční vypisování údajů nahradila tiskárna procedurálního systému APROS, ten nahradila tiskárna systému ARAS a postupně FDP systémů E200 a E2000. Narůstající intenzita provozu si vynutila přechod z papírového na elektronický letový proužek na ACC, vyměnit papírový strip za „skleněný“ se teď připravuje i TWR Praha.

Výraz strip pro mě má ale ještě i druhý význam – název podnikového časopisu. Měl jsem možnost být u jeho zrodu v roce 2000 a až do loňského roku, kdy jsem odešel do důchodu, jsem byl členem jeho redakční rady. Vždycky jsem považoval Strip za něco, co seznámí např. mzdové účetní s novým pojezdovým radarem a k čemu bude využíván, naopak se v něm ale také řídící dozví o fungování personální nebo finanční divize. Nabídku, abych externě působil v redakční radě Stripu i nadále, jsem neodmítl a docela se na tu činnost těším.

Naplnuji tak slova pana Tkálouna (Zdeněk Svěrák – Vratné láhev) – „aby mohlo být vítání, musí být napřed loučení“...!!

JAROSLAV VLASÁK

Pro úplnost – novými členy redakční rady jsou také Ing. Jaroslav Beňa (DPLR/SRPI/S-SRPI) Ing. Marie Bortlíková (DPLR/CANI), Ing. Renata Krchová (DPERFIN) a Nicole Wovesná Trhlínová z útvaru strategie a manažerské podpory (ÚSMP).

red

Překážky v práci

Vláda České republiky vydala **Nářízení č. 590/2006 Sb.**, kterým se stanoví okruh a rozsah jiných důležitých osobních překážek v práci. Jeho znění najdete na webové adrese http://info.ans.cz/utvary/DPERFIN/SPER/DokumentyDPER/Legislativa/NV_prekazky.pdf.

DPERFIN

CATC se představuje

Czech Airlines Training Centre – výcvikové středisko úspěšně pokračuje v další kapitole více než dvanáctileté historie



Oficiálně byl tehdejší Výcvik posádek letadel (VPL) slavnostně představen v létě roku 2000.

Nicméně již v druhé polovině devadesátých let se objevily první kroky v podobě zprovoznění Cabin Evacuation Emergency Trainer (CEET) B-737, který byl vyroben na zakázku firmou LETOV a jehož kabinou dodnes bez nadsázky prošlo několik tisíc pilotů a palubních průvodců.

V současné době se CATC zaměřuje mimo jiné také na externí zákazníky, což ve výsledku umožňuje rozšiřovat dobré jméno Řízení letového provozu ČR, s. p., také za hranice EU.

V prostorách hangáru B najdeme desítky moderně vybavených učeben a výukových zařízení, určených nejen pro tuzemské zákazníky, ale také klienty z celé Evropy.

Velkým úspěchem bylo udělení certifikace ruského Úřadu pro civilní letectví. CATC je tak jediným certifikovaným střediskem pro Ruskou federaci. V jeho prostorách prochází výcvikem například posádky společností Northwind Airlines, Yamal, Aerosvit, Kolavia...



Výuka je podpořena využíváním špičkové techniky. Jmenovat můžeme například FFS (Full Flight Simulator) A320, B737, B737NG nebo CEET A320, který navíc umožňuje reálně simulovat jednotlivé fáze letu díky hydraulickému ovládání kabiny cestujících a rovněž realizovat nácvik široké řady mimořádných situací – pokles tlaku v kabině, požár na palubě nebo evakuaci letadla za použití nouzových skluzů.

Velmi frekventované jsou kurzy určené pro Mezinárodní asociaci leteckých dopravců (IATA), zaměstnance letištního provozu nebo technický personál údržby.

Zajímavostí jsou doplňkové aktivity vyhledávané širokou veřejností.

Velkou oblibu si získal kurz Létání bez strachu určený těm, kteří trpí aviofobií.

Pilotování letového simulátoru pod dohledem instruktora CATC je možné v rámci kurzu Funny Flying.

Zákulisí práce palubních průvodců nabízí seminář Letuškou/stewardem na zkoušku, jehož součástí je nejen ukázka teoretického výcviku na učebně, ale také praktická část na palubě kabinového trenažéru A320.

V letošním roce se výrazně zvýšil zájem velkých firem o teambuildingové akce v prostorách CATC, kdy součástí mnohdy náročného půldenního programu je praktická ukázka výcvikových zařízení podle přání zákazníka, která je navíc spojena s aktivním zapojením účastníků do programu.

Czech Airlines Training Centre disponuje týmem třiceti stálých zaměstnanců a spolupracuje s profesionálními instruktory nejen z řad FC a CC, ale také s pozemními instruktory, kteří mají dlouholeté zkušenosti v letecké dopravě.

RICHARD KUBELKA, CATC, foto mis

P. S. V dalších vydáních Stripu budou mít čtenáři možnost podrobněji se seznámit se simulátorovým vybavením a s jednotlivými druhy výcviku.

REDAKCE

42. mezinár

Letošní, již 42. konference mezinárodního svazu techniků IFATSEA (International Federation of Air Traffic Safety Electronic Associations) se konala v exotické metropoli a hlavním městě Indie Dillí ve dnech 10.–14. září 2012. Náš podnik vyslal za sdružení CZATSEA tři členy, kteří dostali za úkol reprezentovat naši nevyznamnou část zaměstnanců divize provozní.

Už na cestě PRG-VIE-DEL bylo poznat, že letíme do kulturně naprosto odlišného světa, což se před přistáním projevilo také dezinfekcí letadla. Už z prvních kroků na letišti byla doslova cítit indická atmosféra. To se pak také znásobilo vysokou teplotou a neuvěřitelným vlhkem. Naštěstí v klimatizovaném hotelu, kde se rovněž konala konference, byl už jen zápach z plísňe, nikoli horko a vlhko.

Hlavní témata

Letošní konference se zaměřila na tři hlavní témata – Nová role techniků RLP, Safety a Security jako základní kámen naší profese, Technická profese ve stínu ekonomické krize. Hned po uvítacím ceremoniálu, kterého se zúčastnil také indický ministr dopravy, se započalo s přednáškami představitelů hlavních organizací, které mají co do činění s letectvím. Ministr dopravy Indie zdůraznil nezadržitelný nárůst provozu v Asii, a hlavně v Indii, kde se již nyní investují nemalé prostředky nejen do infrastruktury, ale zvláště do technického vybavení, modernizace stávajících a instalace nových technologií napříč celým ATM odvětvím. Prezident IFATSEA pan Boulet prezentoval nevyhnutelnou integraci nových systémů do řízení letového provozu, se kterým budou souviset vysoké požadavky na provozní technologie a bude kladen větší důraz na roli technického personálu, na jehož bedrech bude více než kdy dříve ležet tíha zodpovědnosti za bezpečnost letového provozu. Dále prostřednictvím videoprezentace promluvila zástupkyně ICAO, která hovořila o legislativním začlenění techniků RLP mezi profese, jež hrají v bezpečnosti řízení letového provozu nemalou roli. Tento legislativní proces začlenění technické profese do Annexu 1 již probíhá a měl by definovat odpovědnost, znalosti, odpovídající výcvik a certifikaci těchto pracovníků, podobně jako je tomu u pilotů a řídicích letového provozu.

Technická pracovní skupina

V dalších částech byla konference rozdělena do dvou pracovních skupin – technické a profesní. První prezentovala především novinky a změny v jednotlivých státech, ať už se jedná o první certifikované letiště na světě s provozovaným systémem GBAS (Ground Based Augmentation System sloužící pro přesné přístrojové přiblížení za použití satelitní navigace a pozemních referenčních stanic) pro CAT IIIA na letišti v Brémách (Německo, pan Thorsten Wehe) nebo systém GAGAN (GPS-Aided Geo-Augmented Navigation) v Indii, který by měl být indickou obdobou evropského SESAR. Zahrnuje v sobě mimo jiné vytvoření vlastního satelitního navigačního systému se třemi vlastními geostacionárními družicemi na oběžné dráze a osmi referenčními pozemními stanicemi pro dosažení přesnosti v řádech jednotek metrů. Na pořadu dne byly také prezentace současného stavu jednotlivých FAB v Evropě, včetně výsledků probíhajících jednání v tzv. Social Dialog, kde byly prezentovány výsledky zástupců techniků v jednotlivých FAB.

V neposlední řadě byly panem Wehe z Německa (ředitel IFATSEA pro region Evropa) prezentovány finální verze pracovních dokumentů z dílny organizace EASA (European Aviation Safety Agency) a ICAO, kde je technický personál již definován současně s požadavky na znalosti a výcvik, tj. licencování včetně tzv.

odní konference IFATSEA v Dillí



Grandfather rule, které stávajícím technikům garantuje přidělení příslušných kvalifikačních stupňů (v našem podniku obdoba typové kvalifikace) podle současné pracovní praxe. Nyní se budou dokumenty prodírat byrokracií Evropského parlamentu a Evropské komise. Zmínka padla také o stavu projektu SESAR a role techniků v jeho jednotlivých fázích.

Profesní pracovní skupina

V profesní skupině byly diskuze zaměřeny především na stresové prostředí technického personálu v RLP, které negativně působí na výkonnost, chybovost a zdraví jednotlivých zaměstnanců. Tímto mnohdy opomíjeným problémem u techniků se zabývají rozsáhlé studie především v USA, které byly na konferenci prezentovány společně s odpovídajícími návrhy řešení a doporučeními. Příkladem byla rovněž přednáška pana Sethilvela z indického ÚCL (AAI – Airports Authority of India), který v domácím prostředí poukazoval na kladení stále větších požadavků nejen na znalosti techniků, ale také na jejich výkonnost. Je to důsledek neustálého technologického pokroku, složitosti nových zařízení a jejich obsluhy či nových předpisů. V neposlední řadě má nemalý vliv také redukce počtu technických pracovníků, kterou pak výše zmiňované změny doprovázejí. Je zvládnutí stresu byla, pro někoho trochu zábavně, přizvána také pravá indická guru, která nás provedla krátkou pětiminutovou meditací, již lze se stresem bojovat i na pracovišti.

Co je nového u sponzorů

Samozřejmě pak byly prezentace novinek jednotlivých sponzorů, z nichž nejzajímavější měla společnost Rohde&Schwarz, jejíž zástupci předvedli radio-komunikační systém na bázi IP, který je v našem podniku již v testovacím provozu. Dále například zástupce společnosti SAAB ze Švédska prezentoval sys-

tém Remote Tower (video ke shlédnutí na YouTube – <http://www.youtube.com/watch?v=Gqv8EECMXJM>), který umožňuje z jednoho místa řídit letový provoz na více letištích s malým provozem. Tento systém je již ve Švédsku v řádném a certifikovaném provozu na regionálním letišti Ängelholm, které je tak plně řízeno z letiště Malmö.

Závěr jednání a cesta domů

Nakonec bylo na plenárním zasedání i přes nevoli francouzské delegace zvoleno staronové vedení svazu a po slavnostním ukončení v sídle indického ÚCL,

kde se někteří delegáti nechali strhnout chytlavým tancem punjabi, jsme se v noci vydali zpět na cestu DEL-VIE-PRG (což už není tak vtipná zkratka, jako na cestě tam...). Jídlo na palubě věru indické nám ještě několik dní nedalo na tuto chaotickou zemi plnou kontrastů a lidí zapomenout. Ani nevíte, jaký je to krásný pocit vystoupit na ruzyňském letišti z letadla a moci se zhluboka nadechnout čistého a voňavého vzduchu. Namasté!

VAO, CZATSEA/NAVCOM
foto IVO PŘÍPLATA, CADIN

Program Divadla Na Fidlovačce

9. 11. PÁ 19.30	Poslední doutník	28. 11. ST 19.30	Jeptišky
10. 11. SO 15.00	Šumař na střeše	29. 11. ČT 19.30	Julie, ty jsi kouzelná!
11. 11. NE 15.00	Lucerna	30. 11. PÁ 19.30	Proutník pod pantoflem
12. 11. PO 10.30	Lucerna	1. 12. SO 19.30	Julie, ty jsi kouzelná!
	19.30	2. 12. NE 15.00	Divotvorný hrnec
13. 11. ÚT 19.30	Neruší, prosím	3. 12. PO 19.30	Techtle mechtle
14. 11. ST 19.30	Hotel mezi dvěma světy	4. 12. ÚT 19.30	Řeči, řeči
15. 11. ČT 19.30	My Fair Lady	5. 12. ST 10.30	Dům čtyř letor
16. 11. PÁ 19.30	Shapira		(veřejná generálka)
17. 11. SO 15.00	Julie, ty jsi kouzelná!		19.30
18. 11. PO 19.30	Hostinec „U kamenného stolu“		Proutník pod pantoflem
	Jen žádný sex prosím,	6. 12. ČT 19.30	Dům čtyř letor
	jsme přece Britové!		(premiéra)
	aneb Všichni v tom jedou	7. 12. PÁ 19.30	Jeptišky
20. 11. ÚT 19.30	Řeči, řeči	8. 12. SO 15.00	Dům čtyř letor
21. 11. ST 19.30	Proutník pod pantoflem		19.30
22. 11. ČT 19.30	Techtle mechtle		Dům čtyř letor
23. 11. PÁ 19.30	Poslední doutník	10. 12. PO 19.30	My Fair Lady
24. 11. SO 15.00	My Fair Lady	11. 12. ÚT 10.30	Dům čtyř letor
	19.30		19.30
	My Fair Lady		Shapira
26. 11. PO 19.30	Šumař na střeše	12. 12. ST 19.30	Dům čtyř letor
27. 11. ÚT 19.30	Techtle mechtle	13. 12. ČT 19.30	Hotel mezi dvěma světy
		14. 12. PÁ 19.30	Jeptišky

Předvánoční setkání zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Vánoční setkání je v životě podniku vnímáno jako významná příležitost, při které se mohou všichni zaměstnanci sejit a současně si v době vrcholících vánočních příprav v příjemné atmosféře odpočinout. Oddělení vnějších vztahů proto přípravě programu a pojetí celého večera věnuje velkou pozornost a reaguje také na události, které v tomto roce nejvíce ovlivnily další vývoj našeho podniku.

I z těchto důvodů se vánoční setkání zaměstnanců podniku v tomto roce neuskuteční na Žofíně, ale v pátek 14. prosince 2012 od 18:30 v prostorách výcvikového střediska Českých aerolinií (CATC), jehož akvizice byla úspěšně završena na konci září 2012.

Prostory CATC, které obsahují nejmodernější simulátorovou techniku pro výcvik pilotů i ostatního leteckého personálu, tak pro všechny zaměstnance představují jedinečnou možnost seznámit se s těmito atraktivními technologiemi, a dokonce si je, podle připravované programové koncepce vánočního setkání, i vyzkoušet. Z kapacitních důvodů a s ohledem na vstupní režim do neveřejné části letiště bude letos bohužel pozvánka platit pouze pro zaměstnance podniku bez partnerů a partnerek, doufáme však, že vysoká kvalita pohoštění a možnost zábavy tuto skutečnost vyrovná.

Osobní pozvánku s programem vánoční party obdrží všichni zaměstnanci podniku na začátku prosince. Stejně jako v minulých letech bude po ukončení setkání zajištěna autobusová doprava z letiště směr Praha a Kladno. **OVV**

Zápisník z cest (tentokrát) Oldřicha Staňka

Po Indickém Himálaji na motocyklu Royal Enfield

Loňských 1700 km horskými stezkami Nepálu v sedle motocyklu Royal Enfield bylo tak nádherných, že nabídka na podobné dobrodružství v Indii v letošním roce se nedala odmítnout. Brněnská cestovní kancelář Rajbas pro nás připravila náročnou dvacetidenní trasu dlouhou 2200 km. Z toho asi 1000 km po zpevněných vozovkách s asfaltovým povrchem různé úrovně a zbytek po horských stezkách vystřílených ve skalních masivech, úzkých na jedno auto a s okrajem spadajícím do kilometrových hloubek bez jakéhokoliv zabezpečení. Nezkoušený Evropan by vsadil krk na to, že tam projde pouze karavana jaků, ale Indové tam protlačí i autobus se střechou plnou lidí. Občas se to nepovede a pak následuje krutý pád do hlubiny s jediným možným výsledkem. Ale dá se na to zvyknout a po několika stech krkolomných kilometrech už na to nemyslíte. Projeli jsme Indické státy Himálčapraděš, Ládkh, Jamu a Kašmír.

Z hlubokých kaňonů řeky Satluj a Spiti jsme stoupali vstříc horám a navštěvovali jedinečné buddhistické a hinduistické kláštery Sarahan, dále v Kalpě, v Tabě a další. Překonali jsme sedlo Kunzum Pass ve výšce 4550 m a užili si horských stezek a brodů ledovcových potoků. Ve městě Lehu – hlavním městě státu Ládkh – jsme si trochu oddychli při návštěvě buddhistických chrámů Shey a Hemis a nabrali sílu na obávané sedlo Khardung La. Dále jsme pokračovali údolím posvátné řeky Indus na již muslimský Kargil a akčními

silnicemi do Šrínagaru, tolik oblíbeného hippies v šedesátých letech. Pak už jen 300 km skok do Jamu, odevzdání motorky a celonoční jízda vlakem zpět do Dillí.

Byla to náročná cesta, množství kulturních zážitků a poznání a další motorkářská zkušenost.



Dlouhé dny jsme neklesali pod výšku 3000 m, několik dní a nocí jsme pobývali ve výškách 4500 m a překonali jsme legendární sedlo Khardung La ve výšce 5606 m. Podle Indů je to nejvyšší sedlo na světě dostupné motorovými prostředky, zatím jen po skalní stezce. Užili jsme si obrovských teplotních rozdílů i jízdy na všem, co si může motorkář představit jen v divokých snech. Viděli jsme nádherné scenérie, které dokážou vytvořit jen nespoutané přírodní živly. Bylo nás pouze

šest včetně indického mechanika, který měl plné ruce práce s udržením Enfieldů v provozu. Stál při nás Buddha i Alláh, a tak jsme kromě lehčích pádů neměli žádný vážný malér. V neklidném Kašmíru, kde stále doutná konflikt mezi Indií a Pákistánem, to ani nemusel být malér způ-

sobený motorkou. Tam se jelo od jednoho check pointu k druhému a armáda nás bedlivě kontrolovala. Ale i tak zůstávají krásné vzpomínky a chuť do dalších dobrodružství.

Křídla jsou sice zaprášená, ale připravená k dalšímu letu.

Z několika tisíc foto a mnoha hodin videí není snadné vybrat jen to jediné pro tento příspěvek. Ale bude-li mezi motorkáři v ŘLP zájem, připravím rozsáhlejší prezentaci.

English Corner

In a Restaurant

A man asked for a meal in a restaurant. The waiter brought the food and put it on the table. After a moment, the man called the waiter and said: "Waiter! Waiter! There's a fly in my soup!" "Please don't speak so loudly, sir," said the waiter, "or everyone will want one."

The Frog & The Engineer

An engineer was taking a walk when a frog spoke to him and said, "If you kiss me, I'll turn into a beautiful princess." He picked up the frog and put it in his pocket.

The frog spoke again and said, "If you kiss me and turn me back into a beautiful princess, I'll become your girlfriend." The engineer took the frog out of his pocket, smiled at it and put it back into his pocket.

The frog spoke again and said, "If you kiss me and turn me back into a princess, I'll become your wife." The engineer took the frog out of his pocket again, smiled at it and put it back into his pocket.

Finally, the frog said, "What is the matter? I'm a beautiful princess. Why won't you kiss me?"

The engineer said, "Look, I'm a busy engineer. I don't have time for a girlfriend or a wife, but a talking frog.....wow that's cool!"

The Biggest Lie

Two boys were arguing when the teacher entered the room. The teacher says, "Why are you arguing?"

One boy answers, "We found a ten dollar bill and decided to give it to whoever tells the biggest lie."

"You should be ashamed of yourselves," said the teacher, "When I was your age I didn't even know what a lie was." The boys gave the ten dollars to the teacher.

Cartoon

