

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2013



Řízení letového provozu
České republiky

ROČNÍK XIV

ČÍSLO 136

ÚNOR

**Poslední rozhovor
Michaela Sedláčka** (str. 3)

**FAB CE pod
drobnohledem** (str. 6-7)

**Hodnotící zpráva
CANSO za rok 2012** (str. 5)

**Výcvik pilotů
v CATC** (str. 6)



Konec boeingů u Českých aerolinií, foto JAN MIKYNA, DPRO

Nová šéfredaktorka Stripu

Od 1. února 2013 došlo ke změně ve složení redakční rady podnikového zpravodaje Strip. Dosavadní tiskový referent **Michael Sedláček**, který působil ve funkci šéfredaktora, odchází po více než devíti letech práce v ŘLP do důchodu.

Na jeho práci naváže **Nicole Wowsená Trhlínová**, která dosud pracovala v útvaru strategie a manažerské podpory v oddělení vnějších vztahů jako samostatná odborná referentka. Přejeme jí v nové funkci mnoho úspěchů a rychlé navázání kontaktů s vámi čtenáři, protože jenom tak může získat zpětnou vazbu a nabyté zkušenosti uplatnit při vydávání dalších čísel Stripu.

Redakce

Z tiskové zprávy ŘLP ČR, s. p.

Letový provoz v českém vzdušném prostoru překonal v roce 2012 hranici 700 tisíc pohybů. Vyhodnocení provozní výsledků ŘLP ČR, s. p., potvrdilo stabilizaci mezinárodní letecké dopravy, která se projevila trvalým zájmem leteckých dopravců o využití služeb podniku. Pozitivní skutečností je, že i v době letních provozních špiček byly služby řízení letového provozu poskytovány na nejvyšší úrovni bezpečnosti a v souladu s požadovanou kapacitou.

Celkový počet pohybů ve vzdušném prostoru České republiky za rok 2012 činí 700 455, což představuje ve srovnání s rokem 2011 meziroční pokles o 1,9 % (714 279 pohybů). Provoz byl tradičně nejsilnější v červenci, kdy oblastní středisko řízení letového provozu Praha poskytlo své služby 71 114 pohybům - v denním průměru tedy 2294 letům. Rekordním dnem s historicky nejsilnějším provozem se stal 29. červen 2012, kdy oblastní středisko Praha poskytlo své služby celkem 2535 letům.

Hodnoty průměrného zpoždění na jeden provedený let jako důležitý indikátor kvality a kapacity poskytovaných služeb dosáhly minimálních hodnot (0,008 minuty na provedený let). ŘLP ČR, s. p., se tak pohybuje výrazně pod úrovní 0,15 minuty na provedený let, což je doporučená hodnota stanovená pro český vzdušný prostor Evropskou organizací pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL). V českém vzdušném prostoru byla současně dosažena optimální úroveň kapacity, která činí 156 pohybů za hodinu a přesně odpovídá požadavkům letového provozu ve špičkových hodinách.

„Za nejdůležitější považuji skutečnost, že i přes vysoký objem letového provozu v českém vzdušném prostoru nedošlo v roce 2012 k žádné události, která by znamenala vážné ohrožení bezpečnosti. Současně jsme naše služby poskytovali v požadované kapacitě a naši zákazníci tak nezaznamenali v českém vzdušném prostoru prakticky žádné zpoždění,“ komentoval provozní výsledky ředitel DPRO Ing. Jan Štindl.

red

Statistiky provozu

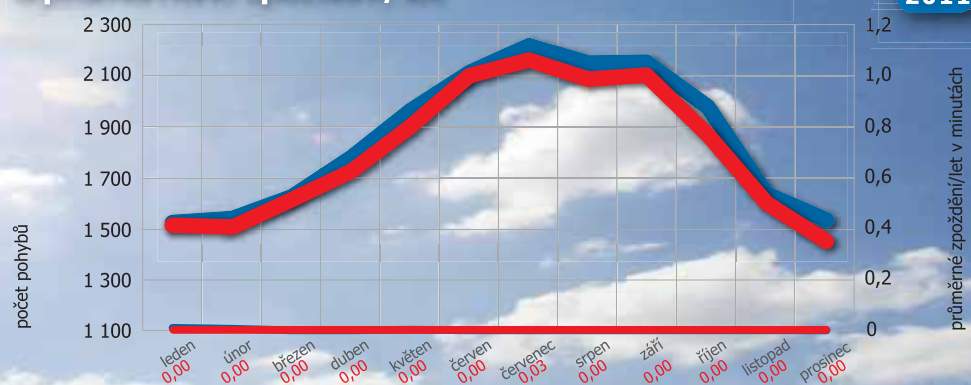
prosinec 2012/2011

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Letiště Václava Havla Praha: Srovnání počtu denních pohybů a průměrného zpoždění/let



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



V únoru 2013 oslaví kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p.:

Jířková Lenka, samostatný odborný referent - DRSL/SCL/TPS **15 let**

Kohoutek Karel, Ing., vedoucí odborný referent specialista - DRSL/SEC **30 let**

Oběma jubilantům srdečně blahopřejeme!

Redakce

Statistiky provozu

Počet pohybů na
Letišti Václava Havla Praha

PROSINEC 2012/2011

Zdroj: AI

2011 2012

celkový počet

10 623 **9 118**

nejvyšší počet/den

(23. 12.) (21. 12.)

449 **366**

nejvyšší počet/hod.

(15. 12.) (28. 12.)

41 **33**

Počet pohybů ve FIR Praha

PROSINEC 2012/2011 (IFR)

Zdroj: AI

2011 2012

celkový počet

47 898 **44 517**

nejvyšší počet/den

(15. 12.) (21. 12.)

1 782 **1 670**

nejvyšší počet/hod.

(15. 12.) (14. 12.)

143 **133**

Počet pohybů na letištích – Česká republika

Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
2011	2012	v %	2011	2012	v %	2011	2012	v %	2011	2012	v %	
prosinec	10 623	9 118	-14,2	1 465	1 295	-11,6	648	631	-2,6	196	244	24,5
2012	151 028	131 618	-12,9	29 808	33 524	12,5	15 751	15 484	-1,7	8 091	6 724	-16,9

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

	2011	2012	Nárůst provozu v %	Průměrné zpoždění na let v min.
prosinec	47 898	44 517	-7,1	0,00

Závěr „kariéry“: Poslední rozhovor Michaela Sedláčka

Hned z kraje konstatuji, že se mou zásadní pracovní náplní po nástupu k ŘLP ČR, s. p., stalo vydávání podnikového zpravodaje Strip. Nosnými náměty rozhovorů, se železnou pravidelností publikovaných na třetí straně Stripu, bylo pochopitelně probírání odborných témat s řídícími leteckého provozu, ale také řeč o mnoha dalších souvisejících činnostech – o logistickém zabezpečení, o přípravě řídicích na velice odpovědné povolání, o stavbě, rekonstrukci a modernizaci objektů, o hardwaru i softwaru... o létání nebo přinejmenším o vztahu k letectví jako oboru. Globální pohledy na problematiku mi pak v rozhovoru poskytli generální ředitelé institucí, jako je ŘLP, ÚCL, Letiště – dnes Václava Havla Praha, České aerolinie, ÚZPLN...

O výše zmíněných tématech jsem ovšem zprvu nevěděl zloha nic, a až právě ze zmíněných rozhovorů se vzdělanými a obeznanými odborníky, kteří mají informace v malíčku, jsem si postupně rozšiřoval obzory. Pro můj poslední rozhovor do Stripu (při vši skromnosti – nakonec já přece vím nejlépe, na co se chci zeptat) jsem se rozhodl, že se soustředím především na tvorbu Stripu. Co o takové problematice vědí zaměstnanci, kteří se s postupy v polygrafické výrobě zrovna denně nesetkávají? Téměř nic! Navíc si uvědomuji, že kromě pořádání výstav zaměstnanců – fotografů „3L“ (Lidé, letadla, létání) byly ostatní aktivity vyplývající z mé pracovní náplně rutinní činností a jejich popisování by v rozhovoru těžko někoho zaujalo. Třeba takové zajišťování denního monitoru médií. Je sice pro podnik i tiskového referenta nezbytné, ale co o něm říci dál? Nebo vedení fotoarchivu, pořizování fotografií a jejich poskytování médiím i spolupracujícím organizacím. Kdo by o tom chtěl číst? Doufám, že rozhovor o tvorbě Stripu může těm, kteří dočetli až sem, rozšířit obzory. A propos, vždycky jsem prosil autory odborných textů, aby je psali tak, že jimi sdělované skutečnosti pochopí i čtenáři, kteří se v dané problematice příliš neorientují. Pokusím se tuto zásadu dodržet i u sebe.

Můžeš tedy popsat, jak jsi začínal v ŘLP ČR, s. p.?

O svých začátcích bych napsal asi toto. Jak vyplývá z úvodu, za více než devět let jsem pro Strip vyzpovídal několik desítek zaměstnanců. Oni většinou už od studií tihli k letectví, aktivně létali nebo mají do dnešních dnů pilotní průkaz. Já jsem pravý opak, i když vzpomínám, že jako teenager jsem letěl Il-18 z Berlína do Prahy. K letectví mě to ovšem nepřitáhlo. Raději jsem vystudoval uměleckoprůmyslovou školu a následných 36 let se snažil uplatnit v mnoha neletectvických profesích. Například jako aranžér, skladník, meteorolog (zde první kontakt s řízením leteckého provozu – v sedmdesátých letech minulého století jsem navazoval první kontakty s approach, protože před každým vypuštěním meteorologického balónu naplněného vodíkem jsem mu-

sel dostat ujištění, že nad Prahou-Libuší nehrozí kontakt s letadlem), umývač černého nádobí, řidič, garážmistr, redaktor, grafik, vedoucí vydání v týdeníku Marketing & media. V každém z uvedených zaměstnání jsem byl vždy jakýmsi malým kolečkem ve stroju. Třeba jako grafik jsem nemohl mluvit do textových částí periodika, jako vedoucí vydání jsem zase naopak měl



curriculum vitae

MICHAEL SEDLÁČEK

narozen: 1947

rodina: manželka a jsem 2x táta,
2x děda

volný čas: využívání chalupy
v Českého ráje

oblíbený film: od Miloše Formana,
Federica Felliniho

oblíbený citát: jako Jan Neruda - já
ledačím už byl v tom božím světě
a čím jsem byl, tím jsem byl rád

minimální vliv na grafickou podobu novin. Když jsem nastoupil do ŘLP jako tiskový referent, jehož pracovní náplní je i vydávání Stripu, de facto se mi splnil velký sen. Samozřejmě jsem se opět stal kolečkem v systému, ale tentokrát kolečkem s trochu lepšími parametry. Spojil jsem dohromady několik profesí – novinář, fotograf, grafik, art director, šéfredaktor. Za velkou přednost této pestré sumy činností považuji, že jsem se konečně v práci nemusel cítit jako cvičená opice, což s sebou běžně přináší monotematická pracovní náplň (například sondážník, tj. vypouštěč sond u meteorologů).

Ted' konkrétně k otázce. Začátky u ŘLP se mi jeví poněkud krušné. Naprostá neznalost problematiky mi nic neulehčovala. Absolvoval jsem sice „nalejváru“ u ředitelů všech divizí, ale ze záplavy pro mne zcela nových informací jich moje mozky závitky udržely jenom část, takže jsem tehdy ocenil vstřícnost všech jednotlivých ředitelů, že budu-li potřebovat, mohu se na ně znovu obrátit. V případě divize provozní jsem toho následně využil mnohokrát. Za skutečný začátek mé „kariéry“ v letectví bych určil dobu, kdy jsem zjistil, že podnik neřídí letecký, ale letový provoz. To jsem považoval za první velké vítězství a znalost problematiky. Postupně jsem ovšem vstřebával i jiné informace. Ale zkratky a pře-

zdívky... Skoč si pro ajdýčko do Bílého domu! Připadal jsem si značně méněcenný, ale uklidňoval jsem se, že ti, co mě tam posílají, zase nevědí jak se pédeefka Stripu posílají přes ftýpko na CTP. Každá profese má svoje. Postupně jsem se prokousával a lepšil ve znalostech letové problematiky a trůfám si říct, že dnes už asi vím, co znamená počet IFR letů ve FIR Praha.

Jak jsi pokračoval po základním osvojení letové tematiky?

Po mírném zvládnutí zmíněné tematiky jsem se mohl soustředit na obsah a formu samotného Stripu. Rozhodl jsem se změnit jeho poněkud kostrbatý systém výroby, který spočíval v tom, že po napsání nebo zajištění textů bylo třeba ještě získat fotografie od profesionálních fotografů, nakreslit maketu s umístěním článků a fotografií tak, aby zhruba zaplnily jednotlivé stránky. S texty na disketě a maketou v ruce jsem se vydal do tiskárny, kde fotografie převedli do digitální formy a v grafickém programu „zalomili“ Strip. Tj. v grafickém programu QuarkXPress slečna sazečka (od slova sazba, ne cibule sazečka) umístila titulky, texty a fotografie podle mé makety. Co se nevešlo nebo se nedostávalo, bylo nutné na místě okamžitě vyřešit. S vytištěnou maketou, jejíž jednotlivé stránky se už zhruba podobaly časopisu, jsem se vydal na druhý konec Prahy za jazykovou korektorkou. Její gramatické i stylistické opravy se pak – znovu u slečny v tiskárně – zapracovaly a všechno se znovu prohlédlo, aby bylo co nejméně tiskových i grafických chyb. Pro mě konečná fáze výroby. Pak už došlo na tiskovou přípravu, tisk, vazbu. A hotové číslo Stripu se po dvou dnech výroby mohlo z tiskárny expedovat do ŘLP.

Jak přichází Strip na svět dnes?

Po schválení obsahové náplně nového čísla redakční radou se kromě tisku a práce korektorky odvíjejí veškeré činnosti „doma“ v podniku. Texty musí stejně jako dříve samozřejmě někdo napsat (pověření autoři nebo šéfredaktor), potom už se ale jednotlivé stránky i s titulky a fotografiemi skládají na monitoru přímo v grafickém programu počítače šéfredaktora (odpadá slečna sazečka a cesta na druhý konec Prahy do tiskárny, ale také stresové situace a zbytečné chyby). Jednotlivé texty putují mailem ke korektorce. Ta vyznačí chyby a vrátí mailem texty zpět. Následně šéfredaktor opravy provede, opět na monitoru počítače.

Digitální fotografie si pomoci fotoaparátu Canon EOS požizuje šéfredaktor nebo mu je dodávají autoři textu, a to rovněž digitálně (odpadá skenování v tiskárně). Fotografiemi přispívají také někteří zaměstnanci ŘLP například do rubriky Fotografie (nejen) z dovolené nebo Zapisník z cest (tentokrát...) a výherci v soutěži „3L“.

Výhodou tohoto systému práce je, že třeba v případě nutnosti zařadit aktuální zprávu to lze operativně provést během několika minut. Další výhodou je i relativní dostatek

času a klidu na provedení řádné kontroly celého Stripu tak, aby v něm bylo co nejméně chyb, nejlépe žádných. A to se doufám daří.

Zmínil jsi „3L“.

Záměrem této soutěže s názvem Lidé, letadla, létání – „3L“ pořádané pro amatérské fotografy-zaměstnance ŘLP bylo od začátku navázání spolupráce mezi redakcí (neskromně řečeno vlastně mnou) a všemi v podniku, kteří fotografují. V prvních ročnících se přihlášení dali spočítat téměř na prstech jedné ruky a jen díky většímu počtu fotografií od každého autora se v soutěži sešlo něco přes 40 snímků. V roce 2012 už dodalo k posouzení odborné komisi 29 autorů celkem 270 fotografií. Neskrývám potěšení, že se zapojilo hodně zaměstnanců, a jen vrozená skromnost mi nedovolí pochválit se, že je to moje zásluha. Na druhé straně, když se ale člověk nepochvaluje sám...

Dlužíš vysvětlení zkratk pédeef, eftýpko a CTP.

Abych tedy čtenářům nezůstal dlužen vysvětlení výše, v trochu impertinentní souvislosti mnou zmíněných zkratk. Definitivní podoba jednotlivých stránek Stripu se převeze do formátu pédeef (PDF je zkratka anglického názvu Portable Document Format – přenosný formát dokumentů) pro ukládání souborů, které mohou obsahovat text i obrázky, přičemž tento formát zajišťuje, že se takový dokument na všech zařízeních, která s ním následně pracují, zobrazí stejně. Pro tisk se požizuje PDF ve vysoké kvalitě na rozdíl od náhledových pdf sloužících třeba pro umístění jednotlivých čísel Stripu na nástěnkách intranetu nebo na posílání veselých dokumentů za účelem pracovního rozptýlení zaměstnanců. Druhá zkratka ftýpko (FTP – File Transfer Protocol) slouží pro přenos souborů mezi počítači pomocí chráněné počítačové sítě, kde lze posílat soubory zvlí velikostí několika megabytů. A konečně CTP (Computer to plate) je tiskařská technologie sloužící v našem případě pro vytištění Stripu. Tento způsob přípravy tiskových forem je dnes v offsetovém tisku (tisk z plochy) nejběžnější.

Co tě čeká dál?

Odchod do starobního důchodu. Copak do důchodu, ale starobního! Představte si, že něco je cítit starobou! Česká správa sociálního zabezpečení sice používá terminologii podle jazykové příručky Ústavu pro jazyk český Akademie věd ČR, ale já, protože nebo přestože jsem v životě s češtinou pracoval, si nemohu ze synonym vybrat ani tvar ve výslužbě nebo v penzi. Jsem maximálně ochoten být seniorem, tedy příslušníkem starší věkové kategorie. A jako takový jsem přijal nabídku na externí spolupráci v redakční radě Stripu pro letošní rok. Takže zatím žádná loučení.

MICHAEL SEDLÁČEK
foto JAROSLAV LECHNÝŘ,
DRSL/SCL/MIS

Objektiv



Po téměř 21 letech končí u Českých aerolinií **éra letounů Boeing**. Za celou dobu se zde vystřídalo celkem 30 strojů B737 v modifikacích 400 a 500, 15 od každé z nich. Podle dopravce je současné provozování boeingů i airbusů finančně náročné a malý společností se nevyplatí. Společnost se nyní bude specializovat na airbusy.

nwt, foto JAN MIKYNA



Šestý ročník **Semináře pro zástupce všeobecného letectví** se konal v sobotu 12. ledna 2013. U této příležitosti se v konferenčním sále IATCC Praha sešlo více než 120 účastníků reprezentujících Aeroklub České republiky, Leteckou amatérskou asociaci a výcvikové organizace (FTO). Akcí tohoto typu ŘLP ČR, s. p., tradičně prokazuje svoji vstřícnou politiku ke všem skupinám uživatelů vzdušného prostoru.

Program semináře zahrnoval prezentace zástupců ŘLP ČR, s. p., a hostů z Úřadu pro civilní letectví, Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod a Akademie věd České republiky. Všechny prezentace jsou umístěny na internetových stránkách Letecké informační služby (<http://lis.rlp.cz>).

Z pozitivních ohlasů účastníků je zřejmé, že šestý ročník semináře splnil očekávání. Dík proto patří všem, bez kterých by se seminář nemohl uskutečnit.

MAREK DOČKAL/LIS, foto JAROSLAV LECHNÝŘ



Turecko plánuje postavit v Istanbulu největší letiště na světě. Náklady na projekt odhaduje vláda na více než sedm miliard eur (179,1 miliardy Kč) a letiště by mělo být schopné odbavit ročně až 150 milionů cestujících. Celkem bude mít šest vzletových a přistávacích drah.

V současnosti Istanbul disponuje dvěma letišti - Atatürk, které odbaví 45 milionů cestujících za rok, a Sabiha Gökçen s asi 15 miliony cestujícími za rok.

nwt, foto internet

Členové parlamentu hosty v CATC

Ve čtvrtek 24. ledna 2013 se pod garancí ŘLP ČR, s. p., konalo v prostorách Výcvikového střediska Českých aerolinií jednání **Podvýboru pro vědu, výzkum, letectví a kosmonautiku Parlamentu ČR (PVVLK)**. Čtrnáctou schůzí tohoto podvýboru v současném volebním období řídil Ing. Pavel Hojda (KSČM) – více o složení a činnosti PVVLK na www.psp.cz

Zástupci podniku informovali přítomné senátory a poslance o výsledcích a vývoji podniku v roce 2012 a o stavu plnění evropských výkonnostních ukazatelů. Velký zájem, podpořený možností osobně vyzkoušet letové simulátory, zaznamenala mezi přítomnými členy podvýboru prezentace projektu Aviation Academy jako moderního a centralizovaného výcvikového střediska pro letecký personál v České republice.

rkf

Zajímavosti z Letiště Václava Havla Praha

Letiště v Ruzyni ztratilo osm procent cestujících, jejich zájem o Prahu ale trvá

Celkový počet cestujících, které v roce 2012 odbavilo Letiště Václava Havla Praha, v meziročním srovnání poklesl, jeho branami prošlo 10,8 milionu cestujících, tedy o 8,3 procenta méně než v roce předchozím. Pod hranici jedenácti milionů bylo letiště naposledy v roce 2005. Pokles se však týká tzv. transferových cestujících, tedy těch, pro které bylo pražské letiště pouze přestupním místem. Naopak počet tzv. lokálních pasažérů, kteří z Prahy odlétali nebo do české metropole přiletěli, vzrostl o téměř 2 %. S takovým vývojem se počítalo, jelikož největší obchodní partner, České aerolinie, kvůli procesu optimalizace sítě ztratil čtvrtinu cestujících a jeho podíl na celkovém provozu letiště se přiblížil třiceti procentům. Přesto zůstávají ČSA pražskou jedničkou. O cestující ale přišel i druhý Travel Service a jeho značka Smart Wings, meziroční propad je pětinnový. Naopak významně rostly například easyJet, Lufthansa či British Airways.

V průběhu roku 2012 do Prahy létalo 49 dopravců na pravidelných linkách do celkem 132 destinací. Nejvíce cestujících směřovalo do Velké Británie, Německa, Francie, Ruska a Itálie. Do top pětky letišť, kam se létalo nejčastěji, patří Paříž/Charles de Gaulle, Moskva/Šeremetěvo, Frankfurt, Londýn/Heathrow a Amsterdam. Největší nárůst cestujících zaznamenalo právě letiště Heathrow, odbavili zde na linkách do Prahy celkem 402 319 pasažérů, což je o celých 17,6 % více než v loňském roce.

Nejvíce cestujících během jednoho měsíce letištěm prošlo v srpnu, kdy odbavilo 1 201 725 pasažérů. Rekordním dnem byl 29. červen, kdy odletělo či přiletělo celkem 47 041 cestujících. Průměrně Letiště Václava Havla Praha odbavilo zhruba 30 tisíc pasažérů a 359 přistání a vzletů denně.

Zajímavé je srovnání vývoje pasažérských statistik s vývojem na ranveji. Startů a přistání ubývalo loni rychleji, o téměř třináct procent. Platí tak dál trend, že na letiště létají větší a lépe obsazená letadla. Obrát k růstu celkových výkonů se očekává již letos, meziročně se bude jednat o cca 2 % zvýšení počtu přepravených cestujících. Nejvíce nových linek i navyšování frekvencí u stávajících spojení očekává ruzyňské letiště v letním letovém řádu.

Generální oprava hlavní letištní dráhy bude hotová už letos v září

Hlavní dráha na ruzyňském letišti je v provozu od roku 1963, tedy padesát let, a je o devět let starší než dálnice D1. Pravidelné jarní a podzimní údržbové opravy již nestačí, a proto byla v roce 2012 realizována 1. etapa opravy generální. Trvala tři měsíce, zahrnuje opravu zhruba 900 metrů z celkové délky 3715 metrů. Druhá etapa byla naplánována na rok 2013 a závěrečná třetí na 2014. Nyní se i na základě výsledků výběrového řízení a také s ohledem na technická doporučení přistoupilo ke sloučení obou etap do jedné, která bude realizována v letošním roce v termínu od 15. května do 30. září. Vítězným dodavatelem generální opravy se stala firma STRABAG, a. s.

Oproti loňskému přitom nebude možné ranvej používat ani ve zkrácené variantě. Letadla tak budou muset startovat a přistávat na vedlejší dráze, která je k hlavní kolmá, letiště proto počítá s omezením nočního provozu.

Na letišti v Ruzyni budou opět létat i včely

Před dvěma lety spustila správa pražského letiště ekologický projekt zaměřený na chov včel na zatravněných plochách v sousedství přistávacích a vzletových drah. Pro umístění byla vybrána vhodná odlehlejší oblast v jižní části areálu a vzhledem ke specifickým daným lokalitou úlu se zvolil klidný, nerojivý druh včel s potlačenou bodavostí. Hlavním cílem bylo získání nových informací o čistotě prostředí v bezprostředním okolí vzdušných přístavů.

V loňském roce zde poprvé pracovníci letiště stáčili med a celkem ho bylo asi 50 kilogramů. Jeho chemický rozbor zaměřený zejména na obsah aromatických uhlovodíků a těžkých kovů z leteckého provozu, jako je kadmium a vanad, dopadl velmi dobře. Kvalita medu, stejně jako pylových plástů byla výborná. Ne náhodou proto „letištní“ produkt získal i certifikát Český med. Ten potvrzuje, že výrobek splňuje požadavky potravinářské legislativy a vyhovuje normě českého svazu včelařů. Jednou z možností, jak med zužitkovat, je podávat ho cestujícím v letadlech startujících z Prahy.

nwt

CANSO - hodnotící zpráva za rok 2012

Základním posláním světové organizace sdružující poskytovatele letových navigačních služeb (Civil Air Navigation Services Organisation – CANSO) je zastupovat a hájit jejich zájmy a pozice na globální i regionální úrovni. V roce 2012 došlo z pohledu ŘLP ČR, s. p., k několika významným událostem spojeným právě s touto organizací, jejíž je ŘLP ČR, s. p., členem od roku 1996.

Za jednu ze stěžejních událostí lze považovat rozhodnutí o uspořádání historicky prvního celosvětového kongresu s názvem „World ATM Congress“, který se uskuteční ve španělském Madridu ve dnech 12. až 14. února 2013. Tento kongres, pořádaný organizací CANSO ve spolupráci s americkou asociací ATCA, bude spojen i s výstavou řady zástupců

poskytovatelů služeb řízení letového provozu, dodavatelského průmyslu a dalších významných organizací působících v ATM. Stane se tak konkurencí stávající konference a výstavy „ATC Global“ každoročně pořádané v Amsterdamu.

Další významnou událostí bylo pořádání jednoho z pravidelných jednání celosvětové pracovní skupiny CANSO v Praze. Konkrétně šlo o jednání skupiny „ATM Environment Workgroup“ zaměřující se na ochranu životního prostředí před negativními vlivy letecké dopravy. Členy této skupiny jsou i zástupci z řad výrobců letadel a letecké techniky, např. Boeing či Airbus. Díky tomu, že ŘLP ČR, s. p., kvalitně zajistilo organizaci tohoto jednání, pomohlo tím k dalšímu šíření dobrého jména našeho podniku.

Členství v organizaci CANSO bylo rovněž přínosem i během schvalovacího procesu vnitrostátních plánů výkonnosti v rámci evropského systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb. Po předložení revidované verze výkonnostního plánu České republiky a ne zcela pozitivním hodnocení ze strany Evropské komise, podpořilo CANSO pozici ŘLP ČR, s. p., při následných jednáních s Komisí.

Celkové zhodnocení a popis dalších aktivit CANSO s podílem ŘLP ČR, s. p., včetně doplňujících informací o samotné organizaci CANSO naleznete v „Hodnotící zprávě za rok 2012“. Dokument je k dispozici na intranetových stránkách ÚSMP v sekci **CANSO - Hodnotící zpráva**.

LUKÁŠ ŘEZNÍČEK, ÚSMP/MK

ICAO 12th Air Navigation Conference

Ve dnech 19. až 30. listopadu 2012 uspořádala mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO v pořadí dvanáctou **celosvětovou leteckou navigační konferenci** v prostorách hlavního sídla ICAO v kanadském Montrealu. Tento druh konference se koná přibližně jednou za 10 let a stanovuje strategii v oblasti letecké navigace na další dekády. Naposledy se konala v roce 2003, kdy byl schválen globální provozní koncept uspořádání letového provozu (ICAO Doc 9854).

V letošním roce navštívilo konferenci 1032 účastníků zastupujících 173 delegací ze 120 zemí včetně 30 mezinárodních organizací. Kromě zástupců z řad Ministerstva dopravy a Úřadu pro civilní letectví zastupovali zájmy České republiky i Ing. Jan Klas (GR) a Ing. Luboš Hlinovský (ŘÚSMP).

Hlavním výstupem konference bylo bezesporu schválení metodologie ASBU

(Aviation System of Block Upgrades), jež představuje základní rámec ustanovený organizací ICAO pro dosažení globální harmonizace a interoperability v oblasti uspořádání letového provozu – ATM (Air Traffic Management). Koncept ASBU definuje jednotlivé soubory výkonnostních a kapacitních modulů modernizující prostředí ATM. Tyto moduly jsou rozděleny do čtyř bloků, jejichž implementace je plánována v rozmezí let 2013 až 2028 (Blok 0 = 2013, Blok 1 = 2018, Blok 2 = 2023, Blok 3 = 2028+). Jsou určeny pro tyto oblasti: Airport Operations, Globally Interoperable Systems and Data, Optimum Capacity and Flexible Flights a Efficient Flight Path. Zároveň ASBU nabízí určitou flexibilitu pro jednotlivé státy či regiony v podobě implementace pouze těch modulů, které jsou potřebné pro dosažení provozních zlepšení v reakci na místní specifické podmínky

v podobě hustoty letového provozu či provozních potřeb. Tzv. přístup „one size fits all“ zde není aplikován. V rámci vzdušných prostorů jednotlivých států, resp. regionů tak nemusí být nutně zavedeny všechny moduly ASBU či jejich části.

Tato modernizace systému ATM se promítá do revidovaného plánu GANP (Global Air Navigation Plan, ICAO Doc 9750), jehož návrh delegáti jednotlivých států na konferenci rovněž předběžně schválili. GANP představuje hlavní globální strategický plánovací dokument, podle kterého bude probíhat plánování a implementace metodologie ASBU během příštích 10 až 15 let. Konečná podoba dokumentu bude schválena na přelomu září a října 2013 u příležitosti 38. zasedání Valného shromáždění ICAO za účasti všech členských států.

ÚSMP/MK

Zlatá Zátoka 2013 v Ledči nad Sázavou

Řízení letového provozu ČR, s. p., letos opět pořádá **rekreačně-sportovní letní dětský tábor** s možností základního vodáckého výcviku pro děti od sedmi let do ukončení povinné školní docházky. Srdečně zveme nejen děti

zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., ale i jejich kamarády a spolužáky. Zájemci o letní dětskou rekreaci zašlou obratem **kompletně vyplněnou předběžnou přihlášku** na adresu: Řízení letového provozu ČR, s. p., divize personální a finanční, Navigační 787, 252 61 Jeneč.

Formulář naleznete na nástěnce **podnikového intranetu** v rubrice Rekreace.

Pro podrobnější informace můžete kontaktovat paní Marii Pražákovou, divize personální a finanční ŘLP ČR, s. p., telefon: 220373239, fax: 220372066, e-mail: prazakova@ans.cz.

Cena

pro děti zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. **2250 korun**
pro ostatní děti **4600 korun**

Termíny jednotlivých turnusů:

- I. sobota 29. června – sobota 13. července 2013
- II. sobota 13. července – sobota 27. července 2013
platí pouze pro ŘLP ČR, s. p.
- III. sobota 27. července – sobota 10. srpna 2013
- IV. sobota 10. srpna – sobota 24. srpna 2013



DPERFIN, foto mis

Inspiromat

„Poptávka po osobní přepravě loni výrazně stoupla navzdory špatným zprávám o ekonomice. Do roku 2013 vstupujeme s opatrným optimismem. Podnikatelská důvěra je na vzestupu. Situace v eurozóně je stabilnější než před rokem a Spojené státy odvrátily fiskální útes.“

Tony Tyler, šéf Mezinárodního sdružení pro leteckou dopravu (IATA); poptávka po nákladní letecké přepravě se loni snížila o 1,5 procenta kvůli poklesu světového obchodu. V letošním roce však IATA počítá s jejím oživením.

„Letos na Ukrajině zdvojnásobíme počet letadel.“

Daniel de Carvalho, mluvčí Wizz Air; maďarský dopravce oznámil, že má velký zájem zaplnit místo na evropském nebi po Aerosvitu a u ukrajinských úřadů žádal o povolení létat do celkem osmnácti evropských měst z Kyjeva.

„S tímto vývojem jsme počítali v našem plánu, v němž jsme zohlednili fakt, že náš největší obchodní partner, České aerolinie, procházel procesem optimalizace své sítě. Co se ekonomických výsledků týká, tam jsme velmi pozitivní, protože dlouhodobý a stabilní nárůst point to point cestujících má příznivý dopad do výnosů společnosti, stejně tak jako nárůst v oblasti neleteckého komerčního obchodu.“

Jiří Pos, ředitel Letiště Praha, a. s.; letiště loni odbavilo 10,8 milionu cestujících, což byl meziročně pokles o osm procent.

„Velice si vážíme toho, že jsme zvítězili mezi leteckými společnostmi ve výběrovém řízení na zajišťování charterových letů pro Hotelplan Suisse a získali důvěru jednoho z největších švýcarských touroperatorů.“

Roman Vik, generální ředitel Travel Service; firma získala významný zahraniční kontrakt od švýcarských cestovních kanceláří.

„Kvůli nákladům zejména na údržbu nemá cenu udržovat flotilu dvou druhů proudových letadel, jež jsou typové a kapacitně stejné.“

Daniel Šabík, tiskový mluvčí ČSA; České aerolinie se rozloučily s flotilou boeingů.

„Za loňský rok jsme zaznamenali nárůst počtu odbavených cestujících zhruba o 15 tisíc oproti roku 2011, což je pozitivní krok vzhledem k tomu, že v únoru přestala létat pravidelná linka do Vídně a podařilo se ji obnovit až v listopadu.“

Pavel Schneider, ředitel mošnovského letiště

Připravila DV

CATC se představuje

Výcvik pilotů

V dnešním dílu bychom vás rádi seznámili s jednou z hlavních činností výcvikového střediska CATC, kterou je výcvik a školení letových posádek vícepilotních letadel. Spektrum nabízených výcviků je velmi široké. Jedná se o typové výcviky, udržovací a v neposlední řadě také o specializované kurzy a výcviky.

Významnou část naší práce tvoří typový výcvik, takzvaný Type rating course. Nabídka typů letadel, na kterých je možné absolvovat přeškolení u CATC, se zcela pochopitelně odvíjí od typů provozovaných ČSA, respektive ostatními provozovateli v naší republice. Jedná se o ATR, A320 a B737 classic i next generation.

Bez ohledu na typ letounu se každý výcvik skládá z několika částí. Piloti nejdříve projdou rozsáhlým teoretickým školením, které se týká letounu a jeho systémů, dále se učí standardní postupy provádění letu (SOP – standard operating procedures), výpočty výkonů a použití nouzových a záchranných prostředků. Posádky mají k dispozici moderní počítačové vybavení a postupové trenažery, na kterých probíhá převážná část školení pod dohledem zkušených instruktorů jednotlivých typů. Vše je zakončeno přezkoušením dosažených znalostí v jednotlivých oblastech. Každé takové přezkoušení má charakter postupové zkoušky a bez úspěšného složení nelze pokračovat ve výcviku. Po dokončení teoretického bloku následuje praktická část, kterou je samotný výcvik na letových simulátorech.



V této části jsou využívány všechny simulátory našeho výcvikového střediska. Zde již piloti aplikují teoretické znalosti postupů do praxe. V prvních lekcích se učí základní pilotáž a ovládání letounu za normálních podmínek. Jedná se o vzlety, přistání, přístrojová a vizuální přiblížení, manévry TCAS, GPWS, zábrany pádu, nezvyklé polohy atd. V další fázi se cvičí řešení závad jednotlivých systémů letounu a nouzových situací. Simulátorový výcvik je zakončen závěrečným přezkoušením – zkouškou dovednosti. Zde musí posádka prokázat, že je schopna bezpečně a efektivně zvládnout normální i nouzové situace v každé fázi letu. V případě, že to zákazník požaduje, následuje výcvik pro provoz za nízkých dohledností (tzv. LVO training).

Posledním krokem před získáním typové kvalifikace je výcvik na skutečném letadle, tzv. Base training. Při něm piloti provedou několik vizuálních okruhů. U pilotů, kteří mají předchozí zkušenosti na vícepilotních dopravních letounech, je možné na některých typech tento výcvik nahradit jednou lekcí na simulátoru, která se nazývá Zero flight time training.

Počet lekcí, délka a struktura simulátorového výcviku se samozřejmě pro jednotlivé typy liší. Na A320 probíhá výcvik na FTD a FFS. U B737 se celý výcvik provádí na FFS, ale v prvních lekcích bez zapnutého pohybového systému, v takzvaném režimu Fix base simulator. Poněkud komplikovanější je situace u typu ATR. Výcvik v CATC se provádí na FTD. Jelikož naše výcvikové středisko nedisponuje FFS simulátorem, uskutečňuje se tato část v zahraničí, například v Helsinkách, Paříži nebo ve Vídni. Délka výcviku se pohybuje od pěti týdnů na A320 do dvou měsíců na ostatních typech.

Jako ve všech oblastech letectví, tak i u létajícího personálu je třeba po určité době provádět opakovací výcvik, resp. přezkoušení. Piloti ČSA u nás provádí dvakrát ročně simulátorový výcvik v celkovém rozsahu 16 hodin. Zde jsou přezkušováni zkušenými examinátoři z řešení nestandardních a nouzových situací a zároveň je jim prodloužena typová kvalifikace. Obnovení nebo prodloužení typové kvalifikace se samozřejmě provádí i pro ostatní provozovatele a externí zákazníky.

Kromě typového výcviku nabízíme našim zákazníkům také širokou škálu specializovaných kurzů a školení. Pro posádky bez zkušeností na vícepilotních letounech je to kurz spolupráce ve vícečlenné posádce MCC (Multicrew cooperation course). Zde se naučí po teoretické i praktické stránce (v letovém simulátoru) vše potřebné k tomu, aby zvládli přeškolení na dopravní letadlo.

Pro všechny provozovatele i individuální zákazníky poskytujeme možnost školení postupů LVO, RVSM, MNPS-NAT, RNP, RNAV atd. V poslední době provádíme velké množství školení instruktorů a examinatorů typové kvalifikace TRI/TRE (Type Rating Instructor/Examiner) pro provozovatele z České republiky i ze zahraničí. Novinkou, která se v naší nabídce objeví již zanedlouho, bude možnost komplexní přípravy k výběrovému řízení u leteckých společností.

Na závěr je třeba říci, že kvalita výcviku u CATC je přes naši velikost na světové úrovni. Díky kvalitně zpracovaným výcvikovým programům a především díky kvalitnímu sboru instruktorů a examinatorů, kteří odvádí svou práci na více než sto procent, můžeme splnit většinu požadavků našich zákazníků.

ZDENĚK ONDŘÁČEK, zodpovědný instruktor A320, CATC, foto **PETR SOJKA**, CATC

FAB CE

V minulém vydání Stripu jsme vás informovali o hlavních událostech uskutečněných v projektu FAB CE v roce 2012. Tento projekt je jednou ze stěžejních aktivit ŘLP ČR na mezinárodním poli, mající strategický význam pro budoucí orientaci našeho podniku v evropském ATM prostředí. Ne všichni čtenáři našeho podnikového časopisu jsou však srozuměni s tím, co vlastně funkční blok vzdušného prostoru je, proč vzniká a co je jeho cílem. Následující článek bude zaměřen na zodpovězení základních otázek souvisejících s tvorbou funkčního bloku vzdušného prostoru: co je FAB CE a proč vlastně vzniká, kdo se tohoto projektu účastní, kde - geografické vymezení -, kdy má vzniknout, i další časové souslednosti, a v neposlední řadě také odpověď na otázku, jak bude FAB CE fungovat.

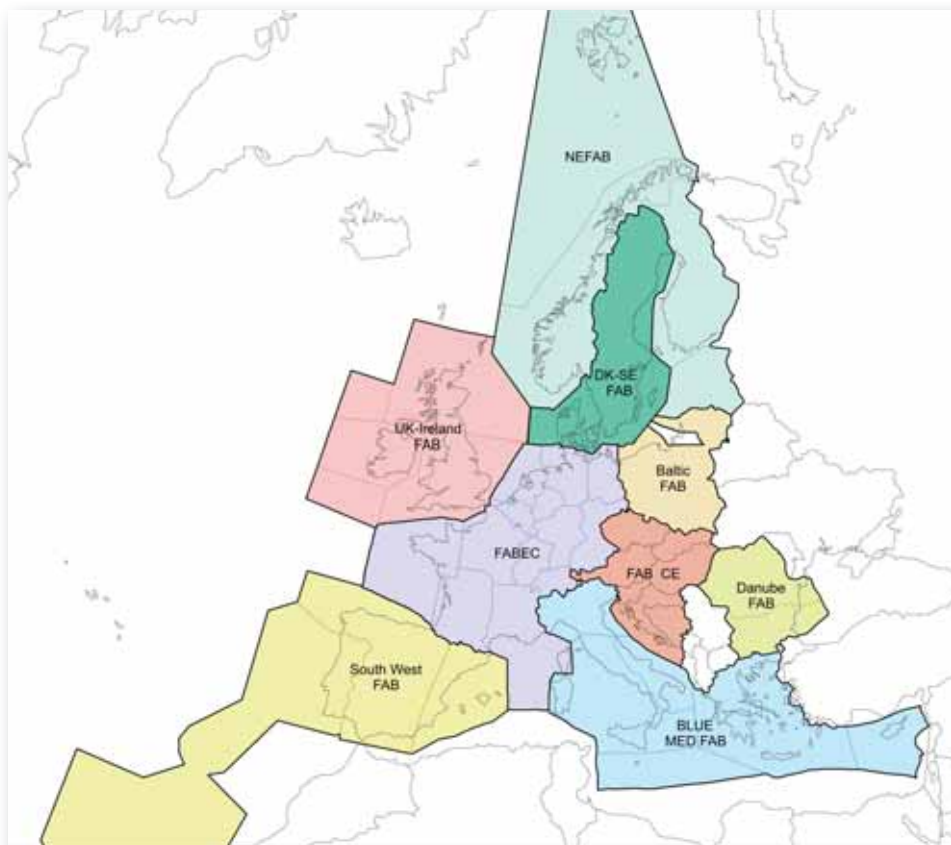
Co je FAB?

Funkční blok vzdušného prostoru (z angl. Functional Airspace Block – FAB) je společný blok vzdušných prostorů několika sousedících států, jehož uspořádání je založeno na provozních požadavcích uživatelů tohoto prostoru. Současná podoba evropského ATM prostředí vychází spíše z geografického vymezení jednotlivých států nežli ze skutečných provozních požadavků jeho uživatelů. To znamená, že jednotlivé tratě často kopírují hranice států a tvoří tedy optimální letové trajektorie – nejkratší spojnice z bodu A do bodu B. To je dáno zejména historickým vývojem evropského ATM prostředí, velkou mírou jeho fragmentace, technickými možnostmi let minulých a samozřejmě také ekonomickými faktory. Funkční bloky vzdušných prostorů tedy představují větší logické celky, jejichž uspořádání vychází ze skutečných provozních požadavků a potřeb uživatelů.

Proč se FAB tvoří?

Důvodů pro optimalizaci evropského ATM prostředí formou tvorby FAB je hned několik. Primárním důvodem jsou samozřejmě potřeby a požadavky leteckých dopravců jakožto hlavních uživatelů vzdušného prostoru v Evropě. Ty vycházejí především ze srovnání evropského a amerického ATM prostředí. V USA jsou celkové náklady na jeden provedený let zhruba poloviční, a to při srovnatelných podmínkách – podobná rozloha území, počet řídicích letového provozu, počet velkých letišť a průměrná délka jednoho provedeného letu. Samozřejmě je potřeba vzít v úvahu různorodost těchto regionů v oblasti politické, hospodářské, sociální a kulturní, nicméně rozdíl mezi náklady na létání v Evropě a v USA je markantní. Navíc bylo již od konce minulého století zřejmé, že s plánovaným nárůstem poptávky po využívání vzdušného prostoru v Evropě byla z dlouhodobějšího hlediska tehdejší koncepce evropského ATM neudržitelná. Snaha Evropské komise o potřebnou změnu byla podpořena balíčkem legislativních nařízení s názvem Single European Sky (Jednotné evropské nebe), jehož hlavním cílem je harmonizace a defragmentace evropského ATM vedoucí ke zvýšení výkonnosti, tj. zvýšení kapacity, efektivity, k systematickému zvyšování bezpečnosti a snížení negativních dopadů letectví na životní prostředí. Součástí nařízení Single European Sky je mj. tvorba funkčních bloků vzdušného prostoru v Evropě. Tato nařízení mají v členských státech EU sílu zákona a Evropská komise má dokonce legislativní nástroj pro přijetí nápravných opatření v případě jejich neplnění.

pod drobnohledem



Kdo se účastní projektu FAB CE a jaké je geografické vymezení?

Projekt na vytvoření funkčního bloku vzdušného prostoru v regionu střední Evropy (FAB Central Europe) je projektem sedmi států – České republiky, Slovenska, Rakouska, Maďarska, Slovinska, Chorvatska a Bosny a Hercegoviny, jejich poskytovatelů letových navigačních služeb (RLP ČR, LPS SR, Austrocontrol, Hungarocontrol, Slovenia Control, Crocontrol a BHANSA), dále dozorových orgánů (úřady pro civilní letectví), vojenských složek letectví těchto států a některých dalších institucí. Určitou část podpory tomuto projektu zajišťuje agentura EUROCONTROL a projekt je finančně podporován Evropskou unií prostřednictvím strukturálních fondů pro dopravu. Již z výše zmíněného výčtu účastníků je zřejmá složitost projektu FAB CE. Navíc ne všechny z účastnických zemí jsou členem Evropské unie, ne všechny jsou členem NATO atp.

Geografickým vymezením FAB CE je tedy vzdušný prostor výše uvedených zemí, avšak zatímco Česká republika, Rakousko a Maďarsko vložili do tohoto projektu celý svůj vzdušný prostor, zbylé státy jen jeho část v podobě horního vzdušného prostoru. Území FAB CE je obklopeno dalšími iniciativami FAB, na západě je to FABEC (Německo, Švýcarsko, Francie a Benelux), na jihu BlueMED (Itálie, Řecko, Malta a další středomořské státy), na východě Danube FAB (Bulharsko, Rumunsko a některé balkánské země) a konečně na severu Baltic FAB (Polsko a Litva).

Jaké je časování projektu a kdy bude FAB CE zprovozněno?

Po studii proveditelnosti, která proběhla v letech 2006–2008 a jejímž hlavním výstupem byl FAB CE Master Plan, podpořený analýzou nákladů a přínosů a bezpečnostní analýzou, se mezi lety 2008–2010 uskutečnila tzv. přípravná fáze pro následnou implementaci. Samotná implementace probíhá od roku 2010 a jednotlivé implementační kroky jsou plánovány až za horizont roku 2015.

Samotné zprovoznění funkčního bloku vzdušného prostoru lze potom chápat ve dvou rovinách – v rovině politické a v rovině provozní.

V politické rovině jde o vytvoření příslušných mezinárodních dohod a řady dalších dokumentů. Nařízením Single European Sky byl termínem stanoveným pro politické zprovoznění FAB prosinec 2012. Projekt FAB CE dodal během druhé poloviny roku 2012 Evropské komisi všechny požadované dokumenty – od mezinárodní Dohody o vytvoření funkčního bloku vzdušného prostoru, ratifikované parlamenty všech zúčastněných zemí, přes civilně vojenské dohody, dohody národních regulačních orgánů až po dokumenty popisující konkrétní spolupráci na úrovni poskytovatelů letových navigačních služeb. Potvrzením zprovoznění FAB ze strany Evropské komise bude uveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie. Projekt FAB CE, jakož i většina ostatních evropských FAB iniciativ však v tomto věstníku zatím uveřejněny nejsou.

Provozní fungování FAB lze chápat jako okamžik, od kterého FAB přináší konkrétní hmatatelné výsledky a zlepšení nejen pro poskytovatele letových navigačních služeb, ale především pro letecké dopravce a další uživatele vzdušného prostoru. Po roce 2015 chceme aplikovat v celém vzdušném prostoru FAB CE tzv. Free Route Concept, vycházející z cílů definovaných iniciativou SESAR, tedy zjednodušeně řečeno velmi flexibilní využívání vzdušného prostoru podle provozních požadavků jeho uživatelů. Další plánovanou aktivitou projektu FAB CE pro horizont 2015+ je tzv. Seamless Operations. Zde se jedná o úzkou spolupráci mezi letišti, letištními, terminálními a oblastními složkami řízení letového provozu při poskytování služby přiletávajícím a odlétávajícím letadlům.

Věřím, že se nám prostřednictvím tohoto článku podaří přiblížit našim čtenářům odpověď na otázku, co je to funkční blok vzdušného provozu a proč vlastně vzniká. O tom jak vzniká, pomocí jakých procesů, jaká je úloha České republiky, podniku Řízení letového provozu ČR, a zejména jeho zástupců v tomto projektu, si povíme v některém z příštích vydání časopisu Strip. Více informací o projektu FAB CE naleznete na oficiálních internetových stránkách www.fab-ce.eu nebo intranetových stránkách ÚSMP. Vaše případné dotazy rádi zodpovíme, můžete je pokládat telefonicky nebo mailem na adresu jandap@ans.cz

Pavel Janda, ÚSMP/MK

Program Divadla Na Fidlovačce

19. 2. ÚT	10.30	Hostinec U kamenného stolu	26. 2. ÚT	19.30	Hotel mezi dvěma světy
	19.30	Techtle mechtle aneb Když to jde, je to super... když ne, je to ještě lepší	27. 2. ST	19.30	Balada pro banditu
20. 2. ST	19.30	My Fair Lady	28. 2. ČT	19.30	Dům čtyř letor
21. 2. ČT	19.30	Dům čtyř letor	2. 3. SO	19.30	Jeptišky
22. 2. PÁ	19.30	Jen žádám sex prosím, jsme přece Britové!	3. 3. NE	15.00	Lucerna
		aneb Všichni v tom jedou	4. 3. PO	19.30	Techtle mechtle aneb Když to jde, je to super... když ne, je to ještě lepší
23. 2. SO	15.00	Proutník pod pantoflem	5. 3. ÚT	19.30	Šumař na střeše
	19.30	Proutník pod pantoflem	6. 3. ST	19.30	Dům čtyř letor
25. 2. PO	19.30	Techtle mechtle aneb Když to jde, je to super... když ne, je to ještě lepší	7. 3. ČT	19.30	My Fair Lady
			8. 3. PÁ	19.30	Proutník pod pantoflem
			9. 3. SO	15.00	Divotvorný hrnec
			11. 3. PO	19.30	Dům čtyř letor

XII. ročník soutěže



Redakce Stripu vyhlašuje XII. 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 26. dubna 2013.

redakce, foto JAKUB ULJARCZYK, SLŠ

English corner

Camping Trip

A literate father with his educated son went on a camping trip. They set up their tent and fell asleep. Some hours later father wakes his son up and asks: „Look up to the sky and tell me what you see?“ „I see millions of stars“ the son replies.

„And what does that tell you?“

„Astronomically, it tells that there are millions of galaxies and planets.“

Father slaps the son hard and says: „Idiot, someone has stolen our tent!“

Blondes and airplanes

A blonde rings up an airline. She asks: „How long are your flights from America to England?“

The woman on the other end of the phone says, „Just a minute...“

The blonde says: „Thanks!“ and hangs up the phone.

Definition of Diplomacy

Q: What's the definition of diplomacy?

A: The ability to tell a person to go to hell in such a way that they look forward to the trip.

God and the man

A man visits God and says: „God, do you mind if I ask you a few questions?“ God says: „No, ask me anything at all.“ So the man says: „God, you've been around for a very long time so for you, how long is a thousand years?“

God replies: „For me, a thousand years is only five minutes.“

The man then says: „That's interesting God. And for you, how much is a million dollars?“

God replies: „For me, a million dollars is only five cents.“

The man says: „Really? Well then God, could you lend me five cents please?“

God looks at the man, smiles and says: „Of course my son. Just wait five minutes!“

Turkey

A woman walks into a butcher's shop just before closing time and asks:

„Do you have any turkey?“

The butcher opens his fridge, takes out his only turkey and puts it on the weighing scales. It weighs three kilograms.

The woman looks at the turkey and at the scales and asks: „Do you have one that's a bit bigger than this one, please?“

The butcher puts the turkey back into the fridge and then takes it out again, but this time when he puts it on the scales he keeps his thumb on the turkey. The scales now show four kilograms.

„That's wonderful," says the woman, "I'll take both of them, please.“

Připravila LH

Zajímá nás Vaše spokojenost



Jsme PerfectCanteen – společnost, která provozuje kantýnu v místě vašeho zaměstnání, v budově Řízení letového provozu ČR. Protože chceme poskytovat služby na vysoké úrovni,

požádali jsme vás v listopadu o vyplnění krátkého dotazníku.

V době oběda jsme proto oslovili 334 strážníků, z nichž nám dotazník vyplnilo více než 30%. Děkujeme.

Výsledky výzkumu jsou velmi pozitivní. Například nabízená kuchyně získala průměrnou známku 1,76. S obsluhou jste spokojeni na krásnou známku 1,63. Poměr ceny a kvality jídel většina strážníků označila známkou 2 a celkově vyšla průměrná známka 2,01. Na 80 % strážníků je spokojeno s nabídkou nápojů.

Rádi bychom vás ujistili, že díky tomuto pozitivnímu hodnocení neusneme na vavřínech, ale naopak ... budeme se o to více snažit vyjít Vaší spokojenosti vstříc.

Nyní například pracujeme na zlepšení sortimentu doplňkového prodeje tak, jak jste v dotazníku žádali. A také se můžete těšit na jídla, která jste si přáli v nabídce denních menu.

Děkujeme za váš zájem a přejeme vám dobrou chuť.

Filip Sajler

za celý tým PerfectCanteen s.r.o.