

 Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2014

ročník XV, číslo 154

říjen



Detail jednomístného trojplošného stíhacího letounu Fokker Dr. I
mistrně zaznamenal na leteckém dni ve Strakonici Jaroslav
Lechnýř z DRSI/SCL/MIS.

Celou fotoreportáž uveřejňujeme na straně 8.

Změny v Českém Aeroholdingu

V rámci Českého Aeroholdingu, a. s., došlo k personálním změnám. S účinností od 1. 10. 2014 zaujal dosavadní předseda představenstva Letiště Praha, a. s., Jiří Pos pozici v pětičlenném představenstvu Českého aeroholdingu. Členem představenstva zůstal Jiří Kraus, k 1. říjnu 2014 pak byli jmenováni Tomáš Rohlena a Milan Špaček, k 1. listopadu 2014 Jiří Petržilka. Více informací na www.prg.aero/cs v sekci Tiskové zprávy. **red**

Nová VR CZATCA

Profesní a odborová organizace řídících letového provozu České republiky si zvolila novou výkonnou radu. Na valné hromadě,

která se konala 4.–5. října 2014 v Praze bylo ustanoveno, že ve výkonu své funkce v radě pokračují za APP/TWR Praha ing. Michal Štikar jako prezident a dále ing. Vít Novozámský zastupující regionální letiště. Nově zvoleným členem za APP/TWR Praha se stal Jiří Janda. Rozhodnutím již zvolených členů doplní výkonnou radu na funkční období jednoho roku dva zástupci ACC Praha – Radim Eisner a Tomáš Martinec, který bude zastávat pozici viceprezidenta. **red**

Pracovní výročí

V říjnu oslaví své kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., tyto zaměstnanci:

Martin Lindner, Ing., metodický pracovník LNS, DPLR/SMLNS/ORLNS **15 let**

Vratislav Nádeníček, Ing., dispečer FIC, DPRO/SONS/ACC/FIC **15 let**
David Strnad, technický dohled II, DPRO/ATMS/LTS/TCOM **15 let**
Lenka Drgová, sekretářka, DPRO/SPLS/S **15 let**
Tomáš Hájek, vedoucí odborný referent, DRSL/SCL/TPS **20 let**
Michal Křížka, Ing., instruktor na stanovištích II, DPRO/SONS/ACC/IFR **20 let**
Monika Bátková, účetní II, DPERFIN/SFIN/UC **25 let**
Jiří Havel, Ing., vřlp II – WS, DPRO/SONS/ACC/IFR **30 let**

Pavel Kohout, vřlp II – WS, DPRO/SPLS/APP/TWR **35 let**
Jan Mandaus, Mgr., zaměstnanec RCC, DPRO/SONS/RCC **35 let**
Jiří Troníček, instruktor LŠ, DPLR/SLŠ/OVLNS **35 let**
Marie Kráslová, Ing., KTP II, DPRO/SPLS/ARO **40 let**
Karel Svoboda, supervizor na TS I, DRSL/SLRL/LKT-B-ZLT **40 let**
Redakce srdečně blahopřeje!

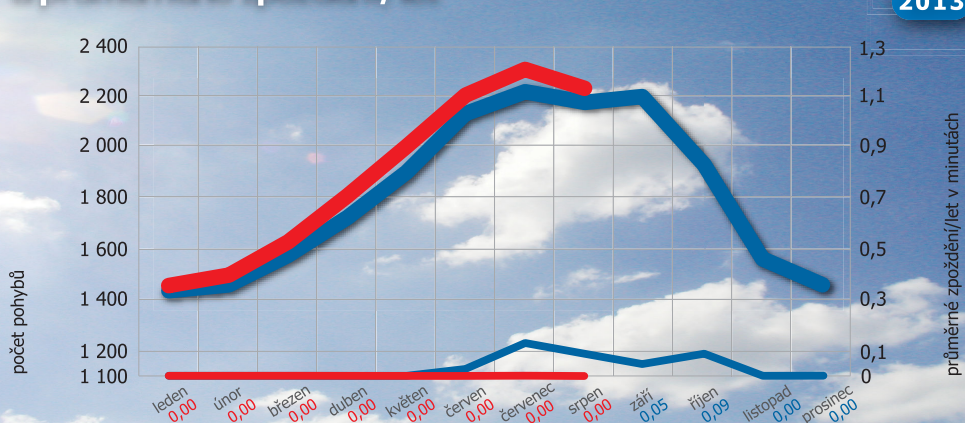
Statistiky provozu

srpen 2014/2013

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



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



Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
	2013	2014	v %	2013	2014	v %	2013	2014	v %	2013	2014	v %
srpen	12 738	12 039	-5,5	3 908	4 269	9,2	2 025	1 982	-2,1	986	781	-20,8

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha				Nárůst provozu v %		Průměrné zpoždění na let v min.	
2013	2014			2013	2014	2013	2014
srpen	67 252	69 292		13/14	3,0	0,13	0,00

Chřipka - očkování

Preventivní očkování proti chřipce v roce 2014 probíhá u závodních lékařů Řízení letového provozu ČR, s. p. V Praze očkuje MUDr. Jiří Matoušek na Letišti Václava Havla Praha (ulice Jana Kašpara 1069/1) v následujících ordinčních hodinách:

Pondělí 7:00 – 15:00 hod.
 (polední přestávka 12:00 – 12:30 hod.)
Úterý 7:00 – 12:00 hod.
Středa 10:00 – 17:00 hod.
 (polední přestávka 12:30 – 13:00 hod.)
Čtvrtek 7:00 – 12:00 hod.
Pátek 7:00 – 12:00 hod.

DPERFIN

Statistiky provozu

Počet pohybů na
 Letišti Václava Havla Praha

SRPEN 2013/2014

Zdroj AI

2013 2014

celkový počet

12 738 12 039

nejvyšší počet/den

(30. 8.) (29. 8.)

506 464

nejvyšší počet/hod.

(30. 8.) (1. 8.)

41 41

Počet pohybů ve FIR Praha

SRPEN 2013/2014 (IFR)

Zdroj AI

2013 2014

celkový počet

67 262 69 292

nejvyšší počet/den

(9. 8.) (29. 8.)

2 361 2 402

nejvyšší počet/hod.

(9. 8.) (26. 8.)

176 178

Nechat svým kolegům dveře otevřené je ctí každého šéfa

Minulý díl rozhovoru s obchodním ředitelem ŘLP ČR, s. p., Miloslavem Halou jsme věnovali představení útvaru, jehož vedoucím se stal v květnu tohoto roku. V druhém díle, který čtenářům nyní předkládáme, jsme se mírně odklonili od prostých faktů a popisu činnosti oddělení a spíše se ptali na jeho osobní názory, které nejednou skýtají i velmi dobrý návod, jak může každý zaměstnanec přispět k udržení podnikové kultury dodržováním několika jednoduchých principů. V závěru pak nejednoho čtenáře možná překvapí, jakou zajímavou zkušenost má Miloslav Hala za sebou.

Když se podíváme do budoucna, co jsou vaše cíle, kterých byste chtěl s obchodním útvarem dosáhnout? Co je vaše motivace?

Bylo by špatné, kdybych žádnou motivaci neměl. Vypracoval jsem poměrně obsáhlý dokument, který je nazván Koncepce činnosti obchodního útvaru s přesahem možná tři až pět let. Tím cílem, co se v koncepci skrývá, je ještě více zdůraznit nikoliv samotný obchodní útvar, ale společnost jako takovou a přispět k její mezinárodní prestiži i k všeobecnému povědomí u nás. V odborných kruzích je však hodnocená velmi dobře, málokterý podnik v republice patří mezi první pětku v Evropě.

Nemyslím si, že všeobecné povědomí je tím rozhodujícím kritériem pro hodnocení společnosti. Vědět ale to, že když letím na služební cestu nebo na dovolenou, je kromě personálu na palubě, jako jsou piloti a další, někdo, kdo celou tu činnost řídí od prvního okamžiku až do chvíle, kdy z toho letadla vystoupím, je i pro obecnou veřejnost nesmírně cenný. A právě tady si myslím, že je ještě možnost udělat více práce, aby povědomí bylo širší.

Myslíte si, že v zahraničí je obecné povědomí o podnicích řízení letového provozu vyšší?

Nedokážu to změřit, nicméně jedna jakákoliv stávka v dané zemi dává lidem jasný signál, kdo je páнем vzduchu. Stávek letových dispečerů, ať už v Evropě nebo v jiných zemích, se již pár uskutečnilo a způsobilo to kolaps v letecké dopravě, donutilo to cestující čekat na letišti čtyřicet, i osmačtyřicet hodin. V tu chvíli všichni poznají, že tady je obrovská síla a odpovědnost za bezpečnost jejich letu a že ti, kteří se o to starají, mají svá práva. **Využijí ted trochu vašich bohatých zkušeností, které jste doposud nasbíral, a zeptám se vás, jestli v porovnání s ostatními podniky, ať už ve státní nebo soukromé sféře, vás něco zde v ŘLP překvapilo?**

Musím říct, že mě překvapilo neobyčejné a velmi sofistikované technické zázemí ve společnosti. Byl jsem velkou většinou svého pracovního života strávil ve sféře soukromé – byl jsem vychován v tehdejší podniku zahraničního obchodu Strojimport – a mohu říci, že ani systém plánování, ani hierarchie, ani systém řízení, se kterým jsem tenkrát získal svou první zkušenost, mi není cizí. Respektuji existující a zavedenou vertikální strukturu, která se vytváří časem na základě odborných znalostí a zkušeností, a za svou kariéru jsem poznal jednu zásadu – když je fungující systém, tak je potřeba dohlížet na něj jako na celek a není nutné se tolik zabývat jednotlivými činnostmi, které ho tvoří. K tomu je však důležité mít

dostatek informací, abyste věděla, jak celá společnost nebo jednotlivý útvar funguje, a vědět, že tyto informace jsou pravdivé a věrohodné, což se dá vždy ověřit. A jestli je k tomu potřeba jedna košílka navíc a dva podpisy, musíme tak respektovat velikost společnosti a odpovědnost jednotlivých útvarů.

Samozřejmě ne vše lze ve státním podniku přirovnat k rozhodování jednoho vlastníka. Existují zde pravidla nastavená zákonem, normami a směrnicemi, musí je všichni zaměstnanci dodržovat včetně mě. Jestliže má generální ředitel odpovědnost za celou společnost, pak ji nese se vším všudy a každý z nás musí přispívat k tomu, aby jeho práce mohla být efektivní a ne ho zatěžovat zbytečnými. Spousta záležitostí se dá vyřídit vnitřní komunikací, po telefonu nebo osobními schůzkami, avšak je potřeba se smířit i s tím, že existuje koloběh dokumentů závazný pro všechny.

Jaký jste šéf?

Dbám na to, aby všichni dělali svoji práci dobře, a zároveň jim nechávám určitou volnost. Tolik mi nezáleží na tom, jestli pracují od brzkého rána nebo do pozdních večerních hodin, ale není to jen o přítomnosti na pracovišti. To, co mě zajímá, jsou výsledky práce. Myslím, že třeba interval porad jednou za čtrnáct dní je dostatečně krátkou i dlouhou dobou k tomu, aby si každý svoje věci uspořádal tak, že je schopen je prezentovat a já jsem zase tyto výsledky schopen v daném intervalu kontrolovat.

Pro mě je důležité, aby dokumenty, které od nás odcházejí, byly výsledkem práce, kterou děláme. Neměla by se v nich vyskytovat žádná chyba, měly by být správně adresovány a formulovány, protože jsou naší vizitkou. Uvnitř našeho útvaru i mezi útvary dalšími je potřeba komunikovat, což obnáší i nepříjemná a negativní témata, ovšem i to je nutné, především proto, aby se předcházelo zbytečným konfliktům. Na druhou stranu rád deleguji a kontrolovat, jestli to, co jsem delegoval, je opravdu vykonáváno. Dávám tak příležitost i ostatním, aby se realizovali, nejsem ten typ šéfa, který si chce všechno dělat sám. Proto je tu tým lidí, kteří zodpovídají každý za svou činnost, a informace o výsledcích naší práce si navzájem vyměňujeme. Věříme, že pak budou vidět i ve finančních výsledcích našeho podniku.

Nikdo z nás není dokonalý, chybu může udělat každý. Jestliže ta chyba je citelná i pro ostatní zaměstnance, je potřeba se za ni omluvit, vysvětlit, jak k ní došlo, a trochu si nasypat popel na hlavu. Protože pokud to neuděláte, tak i přesto to zaměstnanci vědí a cítí a budou se na vás dívat s despektem. Jestliže ta chyba není vidět, je potřeba si z ní vzít poučení a ře-

něme si upřímně, je lepší se poučit z cizích chyb než z těch vlastních.

Většina obchodních věcí se rodí a trvá delší dobu, výsledky se mohou projevit za rok, někdy za půl roku a někdy také za dva. Obchod stojí na osobních kontaktech s partnery a ne vždy se podaří takový kontakt navázat rychle. Nepochybně to vyžaduje kus diplomacie a kus umění – umění poslouchat a naslouchat partnerům a vcítit se do jejich situace. Někdo může rozhodnout sám, někdo potřebuje souhlas svého nadřízeného, někdo musí vypsát výběrové řízení – to jsou všechno vlivy, které na naši činnost působí. Nefunguje to tak, že bychom se rozhodli, že budeme dělat obchod třeba s Čínou, ale pokudé záleží na obou stranách, aby se dohodly.

Chťete se vždy věnovat dopravě?

Pro mě doprava je a vždycky byla nedílnou součástí obchodu a může představovat až 20–30 procent hodnoty toho, co prodáváte. To jsem konekců sám zažil, kdy jsme v rámci exportu hodně vyváželi do zemí Severní a Jižní Ameriky a doprava vždy hrála důležitou roli. Já sám jsem toho nacestoval opravdu dost, ale spíš mě bavila ta obchodní stránka s tím spojená – obchodní vztahy a navazování kontaktů. Doprava se stala něčím, co mě začalo zajímat v souvislosti se společnostmi, ve kterých jsem pracoval.

Vím o vás, že v rámci vašeho působení ve Strojimportu jste získal i velmi cennou zkušenost v zahraničí.

Je to tak, v osmdesátých letech jsem byl vyslán na obchodní oddělení do Nairobi, které v té době bylo ještě celkem bezpečné. Tam mě čekaly čtyři roky v roli obchodního atašé. Vzpomínám si, že když jsem se rozhodoval, tak moje žena tenkrát neregagovala s příliš velkým nadšením, ale postupně se s tím smířila a naše dvě děti v Nairobi zčásti vyrostly a myslím si, že jim to rozhodně neublížilo.

Tenkrát mě překvapilo, že většinu byznysu tam dělají Indové, kteří tam přišli v době, kdy Keňa patřila ještě do skupiny britských kolonií. Bylo znát, že tam, kde vládli Britové, byl pořádek, vzdělání a kultura. Když se vrátíme do historie, tak v roce 1906, když začali stavět železnici z Mombasy do Kampaly, přivezli právě Britové pracovní sílu z Indie a jejich družá nebo třetí generace už byla velmi vzdělaná a kultivovaná. Tihle lidé se západním vzděláním se pak pro nás stávali obchodními partnery. Jednání s nimi bylo vždy velmi příjemné a náš export do této země byl poměrně bohatý. Vyváželi jsme obráběcí stroje, auta, vysokozdvizné vozíky i závlahová zařízení, ale i takové speciality jako petrolejové lampy.

To je velmi zajímavé, takovými zážitky se nemůžete pochlubit každý. Co vám to přineslo?

Takové zkušenosti měla spousta mých kolegů, kteří pracovali na obchodním oddělení. Pozitivních zkušeností bylo dost – třeba že člověk má poměrně velkou míru nezávislosti a osobní odpovědnosti a reprezentuje nejen společnost, která jej tam vyslala, ale i samotnou zemi, ze které pochází. To v té době byla složitá záležitost – stále jsme byli považováni za komunistickou výspu Sovětského svazu. Setkal jsem se tam ale i s obráceným rasismem, kdy vám pracovníci na státních úřadech dávali jasně najevo, že tato země a úřady jsou jejich a bílé obyvatelstvo není příliš vítáno. To byla jedna z mála negativních zkušeností.

Co považujete za stěžejní dovednosti pro výkon své pozice?

Je jich několik a naprostou většinu z nich jsem si osvojil na základě mých zkušeností z dřívějška. Nejcněnější je vždy dodržovat princip korektního jednání s obchodními partnery, protože bez toho se v obchodu člověk nemá možnost prosadit. Další je princip systematickosti, pod který spadá například jednoznačné rozdělování úloh a cílů v rámci kolektivu. Pokud vaši kolegové a podřízení neznají společné cíle a nemají jasné zadání, nemůžete jako vedoucí očekávat přesný výsledek jejich práce. Je také třeba udržet si určitý nadhled nad jednotlivými maličkými problémy, které vás mohou potkat. Nenechám se jen tak snadno nepřijemně překvapit, či dokonce rozhodit, a snažím se udržovat si dobrou náladu, přestože ke mně přicházejí i nepřijemné zprávy. Každý si samozřejmě v sobě nese i své vnitřní problémy, kterými ho život častuje a musí je řešit. Neměly by mít přímý vliv na výkon jeho povolání, ale zcela se od nich oprostít také nelze. Proto je zapotřebí to v kolektivu řešit citlivě a podat pomocnou ruku nebo poskytnout radu a doporučení, jak může dotyčný postupovat nebo kde může hledat pomoc. Neskrývám, že i já občas potřebuji pomocnou ruku od svých kolegů ve vedení nebo na pracovišti. Jsem v podniku krátce a to množství nových informací i postupů je někdy náročné zvládnout. Za to bych jim rád poděkoval.

Podělíte se s námi na závěr o nějakou zábavnou zkušenost nebo historku?

Jeden z momentů, které asi ne úplně každého v životě potkají, bylo, když jsem jednou ráno přišel na Ministerstvu do své kanceláře a v sekretariátu stála tajemnice ministra. Pod paží měla ohromný stoh dokumentů a povídá mi: „Pane náměstku, jedete na jednání vlády místo pana ministra.“ Hrklo ve mně doslova jak ve starých hodinách, měl jsem asi tak deset minut na přípravu. Vše našťastí dopadlo dobře, ovšem nutno podotknout, že to bylo jedno z nejvíce překvapení v mém profesním životě. **text nwt**

Objektiv



Dny NATO v Ostravě & Dny Vzdušných sil Armády České republiky patří pravidelně k nejnavštěvovanějším dvoudenním akcím v republice. I letošní čtrnáctý ročník konaný o víkend 20.–21. září toho byl důkazem, za oba dny se v letištním areálu vystřídal celkem 225 000 diváků, což je na úrovni nejvyšší návštěvnosti v historii akce v roce 2011. Dynamické ukázky ve vzduchu byly spolu s těžkou armádní technikou na zemi tím nejlepším, čím disponuje Česká republika a její spojenci na poli bezpečnosti. Akce se zúčastnilo šestnáct států.

Hlavní hvězdou byl konvertoplán amerického letectva CV-22B Osprey pro speciální jednotky (na fotu), který celou akci symbolicky zahájil svým přiletem již v pátek. Mezi další divácky velmi oceňované ukázky patřil třeba zákrok speciální pořádkové jednotky Policie ČR a polské Straži Graniczne ve vlaku.

Dánské, řecké a nizozemské letectvo předvedlo efektní letové srovnání nadzvukových strojů F-16, švédská historická letka zase schopnosti přímých předchůdců moderního Gripenu – AJ-37 Viggen a Saab 35C Draken. Podobnou lahůdkou byl průlet letounů české produkce L-29, L-39 a L-159. Velmi atraktivním se stalo i vystoupení finského letectva se strojem F-18 Hornet.

Organizátoři připravili v tomto ročníku i jednu významnou novinku, a tou je představení armády jednoho partnerského státu v širším měřítku. Letos se jím stalo Polsko, a tak měli diváci možnost sledovat průřez polským nadzvukovým letectvem, tedy MiG-29, F-16, Su-22, ale také viděli tank Leopard 2, vozidlo „Humvee“ speciálních sil nebo obrněnce Rosomaka. Letecký víkend v Ostravě pak uzavřela ukázka Zteče 7. mechanizované brigády AČR.

Dny NATO v Ostravě & Dny Vzdušných sil Armády České republiky navštívil letos poprvé také prezident České republiky Miloš Zeman.

red, foto Lubomír Světnička, Jagello 2000



Opět po roce se také na hradecké letiště vrátilo burácení silných leteckých strojů. Další ročník mezinárodní letecké show CIAF proběhl ve dnech 6.–7. září a premiéru si na něm odbyla belgická akrobatická skupina Red Devils Královského belgického vojenského letectva s letouny Marchetti SF260. Naopak derniéra čekala skupinu The Flying Bulls, která se na letošním ročníku představila naposledy se stroji Zlin Z-50LX (na fotu).

K vidění dále byla lotyšská skupina Baltic Bees se svými pěti stroji někdejší československé výroby L-39 nebo dva stroje ruské výroby řady Mi z vrtulníkové letky základny v Náměšti nad Oslovou předvádějící záchranu katapultovaného pilota v týlu nepříteli.

red, foto Tomáš Otruba, CZECH AIRSHOW AGENCY, s.r.o., www.otrubaphoto.cz



FAB Central Europe



Dohoda o spolupráci mezi FAB CE a BLUE MED FAB podepsána

V pátek 29. srpna bylo v Praze podepsáno Memorandum o spolupráci mezi poskytovateli letových navigačních služeb, kteří se podílí na realizaci projektů funkčních bloků vzdušného prostoru. Hlavním cílem spolupráce je optimalizace těchto služeb ve střední a jižní Evropě v zájmu účinné koordinace při utváření evropského systému řízení letového provozu.

V duchu iniciativy Evropské unie v rámci jednotného evropského nebe (SES) bude spolupráce mezi poskytovateli letových navigačních služeb sloužit k dosažení lepší efektivity řízení letového provozu a zároveň ke snížení nákladů na leteckou dopravu. Spolupráci mezi dvěma funkčními bloky FAB lze považovat za strategickou – obě strany si budou vzájemně vyměňovat technické a provozní informace stejně jako poznatky a zkušenosti z oblasti odborné přípravy.

Dohoda Inter-FAB uzavřená mezi poskytovateli letových navigačních služeb středoevropského funkčního bloku vzdušného prostoru FAB CE (Rakousko, Bosna a Hercegovina, Česká republika, Chorvatsko, Maďarsko, Slovensko a Slovinsko) a poskytovateli BLUE MED FAB sdružující Kypr, Řecko, Itálii a Maltu směřuje především k aktivnímu rozvoji letecké dopravy plánovanému v rámci projektu jednotného evropského nebe za podpory Evropské komise a dále ke snaze tento vývoj společnými silami usnadnit. Pokud spolu jednotlivé bloky vzdušného prostoru úspěšně spolupracují s cílem zajistit optimální využití evropského vzdušného prostoru, mohou se letové trasy využívané v letecké dopravě zkrátit a tím dojde k následnému snížení provozních nákladů jednotlivých subjektů, jakož i snížení emisí CO₂ v atmosféře.

Oba dva funkční bloky vzdušného prostoru budou v rámci dohody usilovat o provádění bezpečnějších, nákladově efektivnějších a dlouhodobě udržitelných letových navigačních služeb se zvýšeným důrazem na výkon. Komunikace mezi dotčenými poskytovateli služeb a členskými státy, které by měly v dohledné době také smluvně stvrdit vzájemnou spolupráci, bude založena na platformě Inter-FAB Cooperation vzniklé jako stále pracovní ujednání mezi dvěma funkčními bloky vzdušného prostoru.

Posílená spolupráce mezi oběma subjekty splňuje požadavky obsažené v právních předpisech SES zaměřující se především na proces transformace evropského řízení letového provozu. Zástupci BLUE MED FAB i FAB CE očekávají, že v budoucnu dojde k uzavření nových podobných dohod s dalšími sousedními bloky vzdušného prostoru, a proto budou pokračovat ve svém úsilí zapojit do svých iniciativ nejen sousedící státy v rámci Evropské unie, ale i mimo ni.

red, foto nwt



Kornél Szepessy, předseda FAB CE CEO Committee (vlevo) a Carmel Vassallo, předseda BLUE MED ANSP Committee při podpisovém aktu

Kodex zaměstnance a Interní protikorupční program

Dne 1. 10. 2014 vstoupila v účinnost nová norma ŘLP ČR, s. p., č. AA/14/DPERFIN/001 nazvaná *Kodex zaměstnance státního podniku Řízení letového provozu České republiky* a s tím související směrnice č. 01/14/DPERFIN/021 *Interní protikorupční program státního podniku Řízení letového provozu České republiky*. Oba tyto dokumenty byly vydány za účelem naplnění úkolu vycházejícího z usnesení vlády ČR č. 752 ze dne 2. října 2013 k Rámcovému resortnímu protikorupčnímu programu.

Vypracování výše uvedených dokumentů byla v našem podniku pověřena pracovní skupina tvořená ze zástupců všech divizí a útvarů. Vzhledem k tomu, že se jedná o zcela novou a zásadní aktivitu v rámci ŘLP, požádali jsme ing. Ivetu Krchovou, vedoucí pracovní skupiny, aby nám přiblížila charakter obou těchto materiálů a vysvětlila práva a povinnosti z nich vyplývající.

Proč bylo nutné zavést Interní protikorupční program?

Jeho zavedení byla povinnost, která pro nás vyplynula z pokynu Ministerstva dopravy. To vypracovalo Resortní interní protikorupční program Ministerstva dopravy a jeho osnova je závazná pro všechny organizace, které jsou ministerstvu podřízené, tedy i pro náš podnik. Resortní protikorupční program je uveřejněn v celém svém znění na internetových stránkách www.mdcrcz.

Program obsahuje pět základních bodů, které jsou uvedeny i ve směrnici. Jsou to: vytváření a posilování protikorupčního klimatu, transparentnost, řízení korupčních rizik a monitoring, postupy při podezření na korupci a vyhodnocení protikorupčního programu.

Jaký je vztah mezi Kodexem a Interním protikorupčním programem?

Kodex zaměstnance je základní normou ŘLP ČR, s. p., kterou lze důležitostí přirovnat například k pracovnímu řádu. Obsahuje v sobě ustanovení, která lze zčásti nalézt jak v pracovním řádu, tak i v zákoníku práce. Tyto tři dokumenty se tak do jisté míry prolínají. Kodex zaměstnance je v podstatě soubor zásad, kterými by se měl řídit každý zaměstnanec našeho podniku.

Interní protikorupční program je dokument, který ve svém úvodu definuje pojem korupce, vysvětluje, jaké chování lze považovat za korupční jednání, a v neposlední řadě odkazuje na příslušná paragrafová znění trestního zákoníku, která se takového jednání týkají.

Jakým způsobem je možné oznámit podezření na korupční jednání a co se děje pak?

Existují v podstatě dvě základní cesty – oznámení odeslat elektronickou formou na zřízenou protikorupční e-mailovou adresu korupce@ans.cz nebo formou listinného oznámení, tedy dopisu řediteli útvaru provozní bezpečnosti. Přístup k těmto oznámením bude mít ředitel útvaru provozní bezpečnosti a vedoucí oddělení auditu. Dále lze oznámení předat přímo orgánům činným v trestním řízení. Zjednodušeně se dá říci, že poslední uvedený a obvyklý způsob oznamování byl na základě interního protikorupčního programu rozšířen o další možnosti.

U interního způsobu oznámení se po celou dobu velmi pečlivě dbá na zachování presumpce nevinny a na ochranu osobních údajů, ale zároveň i na ochranu oznamovatele takového podezření.

Oba vedoucí zaměstnanci musí nejprve zjistit, zdali je předmětné oznámení relevantní. Vyhotoví ze šetření zprávu a tu předloží generálnímu řediteli ŘLP ČR, s. p. Je však důležité zdůraznit, že interní šetření oznámeného podezření na korupci v žádném případě nenahrazuje postupy orgánů činných v trestním řízení. Jedině ty směřují totiž zahájit proces prokazování podezření na trestný čin, kterým korupce bezpochyby je.

Co si můžeme představit pod pojmem vyhodnocení protikorupčního programu?

ŘLP ČR, s. p., musí pravidelně každý rok zveřejňovat zprávu, která tento program za uplynulé období hodnotí. Hodnotící zpráva musí být zpracována a uveřejněna vždy do 30. září daného roku.

Proč je pro ŘLP existence interního protikorupčního programu a potažmo i Kodexu zaměstnance důležitá?

Oba dokumenty směřují za prvé k lepší informovanosti všech zaměstnanců ohledně korupce a nabádají ke snaze se případného korupčního jednání vyvarovat. Za druhé zpracování takových dokumentů a jejich zavedení ukazuje na vysokou úroveň a firemní kulturu, vypovídá o profesionalitě, se kterou se přistupuje i k takto citlivým záležitostem. Navíc z personálního hlediska existence takového dokumentu zároveň ukazuje, jaký typ zaměstnanců je v ŘLP ČR, s. p., jednoznačně preferován.

Kde jste hledali inspiraci pro vytvoření obou norem?

Především v rámci podniků a společností v České republice. Překvapilo nás i kolik nestátních firem má Kodex zaměstnance zavedený a řídí se jím. Hodně jím disponují například nemocnice nebo banky.

Kde všude je možné nalézt informace o Kodexu zaměstnance a Interním protikorupčním programu?

Celé znění obou norem je zveřejněno na podnikovém intranetu v sekci Podnikové normy, která je přístupná všem zaměstnancům. Na veřejné webové prezentaci ŘLP ČR, s. p., je v sekci O nás nově zřízena záložka Protikorupční program, jejíž obsah tvoří úplné znění směrnice. Tím ŘLP ČR, s. p., zároveň naplnilo povinnost, která mu byla ministerstvem dopravy uložena. Kodex zaměstnance je možné navíc zhlédnout jakou součást informačního videa o podniku na prezentační LCD obrazovce umístěné v recepci administrativní budovy IATCC. Tam slouží jak samotným zaměstnancům ŘLP, tak i příchozím externím návštěvníkům. **red**

Inspirovat

„Letečtví generuje mnoho pracovních míst a přispívá k růstu ekonomiky prostřednictvím globální sítě. Úspěch letecké dopravy napomůže konkurenceschopnosti celého evropského kontinentu. Skutečně největší překážky, kterým evropské letecké společnosti čelí, jsou vytvářeny na úrovni národních vlád. Aerolinie musí platit vysoké daně a neustále se potýkají s novými a novými regulacemi. Navíc fungují v podmínkách chronicky komplikovaného a roztržitého systému řízení letového provozu, každodenně trpí nedostatečnou kapacitou klíčových letišť a musí platit nesmyslně vysoké částky za používání infrastruktury. Je nejvyšší čas to změnit. Jednotné evropské nebo SES znamená pro budoucnost evropského kontinentu klíčový prvek, avšak postup je neuvěřitelně pomalý a náklady na realizaci projektu jsou obrovské. Vlády členských zemí EU musí transformovat organizace řízení letového provozu z ospalých monopolů na efektivní, zákaznický orientované subjekty, které budou hodnotnými členy celého systému letecké dopravy.“

Tony Tyler, generální ředitel IATA, vyjádřil na červencové konferenci o evropském civilním letečtví ve Vídni jménem asociace evropské vlády a národní regulační úřady, aby posílily konkurenceschopnost evropské letecké dopravy pomocí opatření zaměřených na vylepšení globální konektivity.

„Tahle práce má svou vznešenost. Nezkrotné nadšení, když letadlo bezpečně přistane po bouři. Radost, když se snášíte k zemi z temnoty noci nebo bouře ke sluncem zalitému Alicante nebo Santiagu. Překypující pocit, když se vracíte zpátky ke svému místu v životě na téhle záračné zahrádce jménem Země, kde jsou stromy a ženy a malé útulné bary dole v přístavech. Který pilot by neměl touhu začít zpívat v radosti, když přiškrtní motor a namíří své letadlo k letišti a nechává za sebou chmurné valy mraků?“

Antoine de Saint-Exupéry, z knihy *Noční let* vydané poprvé v roce 1931

„Nikdy nemůžeš letět, když na svých křídlech táhneš těžká zavazadla minulosti. Opoustej se od ní a poletíš.“

Steve Maraboli (*1975), americký spisovatel a rozhlasový komentátor

„I kdybyste se v osmdesátých letech narodil na palubě amerického letadla a za celý život z něj nevystoupil, potkala by vás první letecká nehoda ve věku 2300 let. A pořád byste měl devětaprocentní šanci na přežití.“

Les Lautman, bezpečnostní manažer v Boeing Commercial Aircraft Company v roce 1989

Připravila nwt

Kdo se stal nejtišším dopravcem za letošní rok?

Osmý ročník soutěže hodnotící ohleduplnost leteckých dopravců k životnímu prostředí na Letišti Václava Havla Praha již zná svého vítěze. Stala se jím národní letecká společnost Nizozemská KLM Royal Dutch Airlines. Jako druhá v pořadí se umístila letecká společnost EasyJet a třetí aerolinie, které bylo naměřeno nejméně hluku se staly British Airways. Naopak nejhorší výsledek si odnesla norská nízkonákladová společnost Norwegian Air Shuttle a ruský Aeroflot.

Soutěží se pražský vzdušný přístav snaží motivovat letecké společnosti k šetrnějšímu přístupu k přímému okolí letiště. Pravidelné vyhodnocování měření hluku, dodržování letových tratí nebo naplněnost letadel probíhalo v nejinenzivnějším letovém období, tedy od poloviny června do poloviny září, mezi deseti leteckými dopravci, kteří se na pražském letišti objevují

nejčastěji. Jsou Aeroflot Russian Airlines, Air France, British Airways, České aerolinie, Lufthansa, EasyJet Airline, KLM, Norwegian Air Shuttle, SWISS a Travel Service.

K vyhodnocení soutěže byl použit monitorovací systém ANOMS8, který kontinuálně měří hluk z leteckého provozu. Zahnuje 13 stacionárních a 2 mobilní měřicí stanice, které jsou umístěny ve vybraných lokalitách v okolí letiště tak, aby měření mělo dostatečnou vypovídací hodnotu. Systém je provozován od 1. 1. 2008 a nepřetržitě monitoruje hladinu akustického tlaku včetně průvodních meteorologických podmínek. Naměřené údaje se přenášejí na server, kde dochází ke korelaci hlukových událostí s jednotlivými lety a jejich uložení. To pak slouží i pro vyhodnocení samotné soutěže o nejtisšího dopravce.

red s využitím tiskové zprávy *Letiště Praha*

Golf pro Leontinku 2014 s účastí ŘLP



Ve středu 1. října se odehrál již třetí ročník golfového turnaje, tentokrát nesoucí název **ŘLP ČR Golf Cup pro Leontinku**. Na herně zákeřném osmnáctijamkovém hřišti Casa Serena u obce Roztěž nedaleko Kutné Hory změřili všichni soupeři své síly s cílem propojit byznys, příjemně a aktivně strávený čas a chuť charitativně podpořit nadaci Leontinka v rámci projektu Golf pro Leontinku 2014. Nadace pomáhá dětem a studentům se zrakovým postižením a jejím posláním je umožnit těmto dětem integraci do společnosti, vzdělání a společenských, sportovních i volnočasových aktivit. Tento turnaj byl zároveň úplně posledním v rámci celé benefiční golfové tour.

Hra byla zahájena úderem desáté hodiny, kdy byl výstřelem z kanónu proveden první odpal. Ačkoli to při deštivém ranním příjezdu na hřiště nevypadalo, po celou dobu turnaje nezapršelo a všichni si tak užili příjemný golfový den. Mnozí si navíc odnesli i výborné výsledky – za zmínku stojí první místo ve společné kategorii (HCP37-54) pro Kateřinu Drábkovou z ACC, která se s hřištěm s přehledem poprala. Nedílnou součástí turnaje bylo vyhlášení vítěze Jamkovky GR, kterou tentokrát vybojoval žák ŘLP David Monhart a získal tak Putovní pohár na tento rok.

Tematickou tečkou za celým golfovým dnem byl seskok tří parašutistů před klubovnu. Všichni to zvládli na výbornou a přímo na kříž! Letošní golfová sezona se pomalu chýlí ke konci, a proto bych ráda pozvala všechny příznivce zeleného sportu na Jamkovku 2015. Věřím, že se nás sejde zase o trochu více.

*text Tereza Bernatová, ÚGŘ/KGŘ,
foto Petr Rossler, www.ARfoto.cz*

Závodníci z ŘLP třetí na nočním běhu Prahou 2014

Od posledního běhu s účastí statečných reprezentantů ŘLP už nějaký ten měsíc uplynul a s radostí musíme konstatovat, že kromě květnové tradiční štafety maratonu se nám usazuje v našem běžeckém programu také podzimní nebo lépe řečeno zářijový závod.

Pro tento rok jsme vybrali Birell Grand Prix Praha, který všem zúčastněným nabízí jedinečnou a nevšední atmosféru noční Prahy na trase dlouhé deset kilometrů. Tento závod se konal již po devatenácté a jeho vysokou úroveň potvrzuje i fakt, že obdržel zlatou známku kvality Mezinárodní atletické asociace (IAAF). Na startu se v sobotu 6. září objevilo více než třicet národností a Řízení letového provozu se zde představilo celkem v pěti týmech. Každý z nich se skládal ze tří běžců, kteří absolvovali stejnou trať a jejichž časy se na konci závodu sečetly. Start byl ohlášén na 19:30 z Václavského náměstí a trasa vedla přes zajímavá místa našeho hlavního města jako například Štefánikův most, nábreží Edvarda Beneše, Bubenské nábreží, nábreží Kapitána Jaroše nebo ulici U Železné lávky.

Nejllepší tým ve složení Kelly Nimmer, Roman Heřmánek a Radek Hodač, který reprezentoval náš podnik pod názvem „Řízení letového provozu 1“, se umístil na úžasné celkové 3. místě s časem 1 h 57 min 40 s. Ani naše další týmy nezůstaly pozadu a obsadily postupně 8., 10., 22. a 43. místo.

Za zmínku určitě také stojí i individuální výkon Zuzany Tomáškové na pětikilometrové trati. Svým výkonem se totiž umístila na 121. místě s časem 25:56 a byla jedinou ženskou zástupkyní našeho podniku.

Více informací o tomto závodě včetně vybraných fotografií je pro zájemce uveřejněno na nástěnce u posilovny v administrativní části budovy IATCC.

Všem běžcům děkuji za účast a těším se na další závod pod křídly ŘLP, kterým by měl být opět pražský maraton!

Radek Hodač DPLR/SRPI/OPM

Tým: ŘLP 1	Celkové pořadí: 3.	
Běžec	Čas běhu	Pořadí
Kelly Nimmer	00:37:41	64
Roman Heřmánek	00:38:17	79
Radek Hodač	00:41:22	199

Tým: ŘLP 3	Celkové pořadí: 8.	
Běžec	Čas běhu	Pořadí
Matěj Nesvadba	00:44:15	401
Jaroslav Bureš	00:44:14	434
Kamil Šticha	00:46:59	741

Tým: ŘLP 2	Celkové pořadí: 10.	
Běžec	Čas běhu	Pořadí
Petr Takač	00:44:36	497
Marek Pražan	00:45:03	554
Martin Hrstka	00:46:01	650

Tým: ŘLP 4	Celkové pořadí: 22.	
Běžec	Čas běhu	Pořadí
Martin Lehký	00:47:37	784
Michal Hrubý	00:48:46	959
Daniel Novák	00:54:27	1957

Tým: ŘLP 5	Celkové pořadí: 43.	
Běžec	Čas běhu	Pořadí
Marek Dargaj	00:53:19	1838
Ondřej Pelinka	00:57:05	2371
Lukáš Řezníček	00:58:58	2567

Standardi



Ve dnech 8.–11. července 2014 se v České republice uskutečnila následná standardizační inspekce Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) pro oblast ATM/ANS. Čtyřčlenný inspekční tým EASA byl veden Vladimírem Foltínem (EASA) a dále se na inspekci podíleli členové týmu Augustin Klus (EASA), José Luis Mozo González (NSA Španělska) a Paweł Marszałek (NSA Polska). Za ČR inspekci koordinoval ředitel odboru navigačních služeb ÚCL (ONS/ÚCL).

Nejdříve je vhodné zmínit, že standardizace je jedním z hlavních úkolů EASA stanovených jeho základním nařízením (nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008). Přesněji, právní základ k provádění standardizačních inspekcí je konkrétně stanoven článkem 24 tohoto základního nařízení a pracovní postupy k jejich realizaci jsou definované nařízením Komise (EU) č. 628/2013. Hlavním cílem standardizačních inspekcí je sledovat uplatňování základního nařízení a prováděcích pravidel příslušnými vnitrostátními úřady a podávat zprávy o výsledcích Komisi. Jedná se zpravidla vždy o kontrolu, zjišťující jakým způsobem jsou implementovány jednotlivé právní předpisy EU pro oblast civilního letectví v dotčeném členském státě a jak je tato implementace dozorována příslušným úřadem. Z toho také vyplývá, že červencová kontrola v ČR byla prováděna nejen na ÚCL, ale také u tří vybraných poskytovatelů letových navigačních služeb – ŘLP ČR, s. p., Letiště Vodočchody a. s., a ČHMÚ. Pro úplnost zbývá ještě doplnit, že ob-

Historie Řízení I malý seriál postřeh

Knihu ing. Závodského jsem velmi rád pročítal ve druhé polovině devadesátých let. Fascinovala mě historie oboru i podniku stejně tak jako změny, které v té době probíhaly. Od té doby uplynulo téměř dvacet let a kniha jako by upadla v zapomnění. Nápad Richarda Klímy z podzimu roku 2012 navázat na knihu ing. Závodského tudíž přišel velmi vhod. ŘLP ČR, s. p., je podnik, který si zaslouží mít svoji historii zmapovanou a popsanou.

Otázkou bylo jak tento nápad zrealizovat. Oslovil jsem několik současných i bývalých kolegů, o kterých jsem byl přesvědčen, že by na takovémto projektu byli ochotni spolupracovat. Tým složený ze všech klíčových profesí byl sestaven záhy. Petr Materna, Jaroslav Vlasák, Ivan Krákora, Richard Klíma a já jsme začali se sběrem informací a sepisováním prvních textů na konci roku 2012. Později se k nám přidal i Ivan Uhlíř.

Poměrně rychle jsme se shodli i na koncepci a základních principech budoucího textu. Původní text pana Závodského bude v téměř nezměněné podobě tvořit první část knihy. Vynecháme pouze poslední kapitoly, která popisuje první část devadesátých let. Nový text pokryje dvacetileté období do roku 2010,

začíná inspekce EASA

dobná inspekce proběhla v ČR již v roce 2012, tedy v roce, kdy vstoupilo v platnost rozšíření standardizačních inspekci o doménu ATM/ANS.

V rámci státního podniku ŘLP ČR koordinoval veškeré aktivity spojené s realizací inspekce EASA ředitel Útvaru provozní bezpečnosti (ÚPB), který je současně za státní podnik hlavním partnerem ÚCL při řešení bezpečnostní problematiky a dohledu ÚCL. Příprava inspekce probíhala již v průběhu loňského roku a vyvrcholila v první polovině roku letošního. V rámci přípravy byly postupně vypořádány všechny nálezy z inspekce EASA, realizované v ČR v roce 2012. V průběhu této doby proběhla celá řada koordinačních aktivit mezi ředitelem ÚPB a ředitelem ONS/ÚCL k zajištění důkazů prokazujících implementaci právních předpisů EU státním podnikem ŘLP ČR. Stejně tak ÚCL začlenil problematiku prověřování účinnosti nápravných opatření k nálezům EASA z roku 2012 do svých programů regulatorních auditů provozní bezpečnosti a inspekci u poskytovatelů letových navigačních služeb. Takovým soustředěným úsilím se podařilo nejen vypořádat všechna zjištění z roku 2012, ale současně připravit včas důkazní materiály pokrývající celou oblast ATM/ANS, a tím i rozsah plánované inspekce.

Rozsah inspekce byl definován jednak již zmíněným základním nařízením EASA (NEPaR (ES) č. 216/2008) a dále potom čtyřmi prováděcími nařízeními Komise (EU) č. 1034/2011, č. 1035/2011, č. 805/2011 a č. 923/2012. S cílem zajistit komplexní systémový přístup k provozní bezpečnosti zohledňovali inspektoři EASA implementace všech čtyř základních nařízení jednotného evropského nebe (SES – NEPaR (ES) č. 549/2004, č. 550/2004, č. 551/2004 a č. 552/2004), včetně prováděcích nařízení Komise (EU) č. 691/2010 (dnes č. 390/2013), dále nařízení Komise (ES) č. 482/2008, č. 255/2010, č. 2150/2010

a č. 73/2010. Do prověřovaného rozsahu byla zahrnuta také Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2003/42/ES ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví.

I přes skutečnost, že v závěru inspekce identifikoval inspekční tým EASA státního podniku ŘLP ČR dva nové nálezy, jsou vnímány závěry inspekce velmi pozitivně, resp. potvrzující, že ŘLP ČR, s. p., poskytuje své služby bezpečným, účinným, soustavným a udržitelným způsobem.

S ohledem na výše uvedené bych rád využil této příležitosti a poděkoval všem zainteresovaným pracovníkům ŘLP ČR, s. p., za přípravu, a to jak personálu a důkazních materiálů, tak i za odpovědný přístup při realizaci inspekce. Inspektoři EASA i přítomní inspektoři ÚCL velmi kladně hodnotili zejména profesionální přístup, přehlednou orientaci v problematice ATM/ANS se zaměřením na implementaci příslušných nařízení EU a prováděcích směrnic ÚCL, a to v rámci všech auditovaných součástí Řízení letového provozu České republiky, včetně sekce letecké školy (CANI).

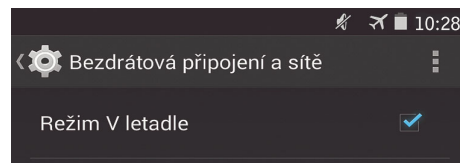
**text Josef Kopp,
ředitel odboru navigačních služeb, ÚCL**

Další pokrok v používání elektronických přístrojů na palubě letadla

Opět je řeč o Evropské agentuře pro bezpečnost letectví, ovšem tentokrát v trochu jiné souvislosti. V pátek 26. září totiž oznámila, že evropské aerolinky již mohou cestujícím povolit používání přenosných elektronických přístrojů po celou dobu letu. Jedná se tak o zatím poslední regulační opatření, které by mohlo umožnit nabízení telekomunikačních služeb nebo wifi připojení systémem „gate-to-gate“.

Dosud museli cestující přepnout přístroj do tzv. režimu

letadla kvůli obavám z toho, že by tyto elektronické přístroje mohly rušit rádiové nebo elektronické systémy v letadle. EASA nyní uvedla: „Nový pokyn umožňuje aerolinkám povolit, aby osobní elektronické přístroje zůstaly zapnuté, aniž by bylo nutné je přepnout do režimu letadla.“



Teď záleží na rozhodnutí jednotlivých leteckých společností, zda svým cestujícím umožní používat jejich chytrý telefon, tablet nebo laptop za letu, nicméně je to otázka spíše měsíců než dní, protože společnosti musí prověřit, že jejich užívání skutečně nemá vliv na systémy. Kromě toho může docházet i k rozdílnému přístupu v rámci jedné letecké společnosti v závislosti na typu letadla. EASA proto upozorňuje, že nařízení jednotlivých aerolinií mohou být i přísnější a že cestující musí vždy a za všech okolností dodržovat pokyny letecké posádky.

V současnosti nabízí přístup do vlastní wifi sítě v letadlech přes třicet aerolinek, pokud nepočítáme americký kontinent, kde je tato služba využívána podstatně více než v Evropě (např. Lufthansa, Air Lingus, Aeroflot, British Airways, Emirates, TAP Portugal a další). Ceny se pohybují od cca 10 € za hodinu a cestující v byznys třídě mají službu zdarma. Naopak norská letecká společnost Norwegian už od letošního března nabízí wifi připojení na lety v rámci Evropy zcela zdarma.

V Evropě a Asii je hlavním poskytovatelem služeb společnost OnAir. V dohledné době má být spuštěna nová satelitní síť GX, speciálně pro letecké společnosti, která by měla zrychlit připojení ze současných max. 3 Mbit/s na budoucích 30 až 50 Mbit/s.

V rámci své snahy informovat cestující co nejefektivněji o nových změnách vydala EASA některé často kladené otázky na toto téma v podobě fiktivního rozhovoru přímo s přenosným elektronickým zařízením. Ten můžete nalézt na webové adrese <http://easa.europa.eu/ped>.

red s využitím tiskové zprávy EASA

Letového provozu po roce 1989

od autorů nového vydání knihy

období bude rozděleno do čtyř pětiletí. Pětiletí bude vždy popsáno z pohledu čtyř profesí – řidičů letového provozu, technika, ekonoma a manažera. Každý svým stylem, každý svým úhlem pohledu. Důraz na fakta nikoli na jména. Některé události tudíž mohou být popsány na několika místech, ale vždy trochu jinak. Pokud tedy čtenář objeví v knize něco takového, jedná se o autorský záměr.

S knihou, respektive s fakty a podklady, nám pomáhala řada kolegů. Rád bych na tomto místě ale speciálně zmínil Stanislava Černého, který nám poskytl svůj rozsáhlý fotografický archiv. Jemu i ostatním, kteří nás podpořili, patří veliký dík. Fotografie využijeme nejen v knize, minimálně se s některými z nich setkáte v budoucnosti na stránkách Stripu.

Věřím, že si kniha najde své čtenáře i kritiky, těším se i na jejich ohlasy.

Luboš Hlinovský, ŘUSMP

Pro každého autora nebo spoluautora knihy přichází v celém procesu tvorby díla jeden z nejtěžších okamžiků ve chvíli, kdy je třeba vyřešit začátek a konec. Z oblíbeného českého filmu o básnících pak pochází známé konstatování, které v našem případě platilo bez výjimky, a to, že všechno mezi tím je radostná a plodná tvorba. Domnívám se, že stejně nebo minimálně velmi podobné pocity jako já zažívali na začátku a konci své tvůrčí činnosti i moji kolegové z autorského týmu, kteří se rozhodli navázat na profesionálně zpracovanou první část knihy pojednávající o historii řízení letového provozu z pera ing. Závodského.

Každý z autorů zpracovával svoji část s ohledem na svoje odborné zaměření a vlastní dlouhodobé osobní zkušenosti, které získal v popisovaném období. Zejména v mém případě se tato skutečnost jevila jako nevýhoda (pouhých 14 let pracovního poměru oproti matadorům

s třicetiletou či mnohem delší praxí), ale na druhou stranu mi poskytla možnost získat obrovské množství nových poznatků a zajímavostí o vývoji našeho podniku i evropského systému ATM.

Zvolená metoda práce všem členům autorského týmu již od začátku zajistila jistou míru sebecenzorského přístupu, která nás směřovala vždy pouze k popsání problému nebo vývoje, se kterým jsme se přímo setkali, a nedovolila nám příliš se zabývat tématy, která popisoval jiný autor. Výsledná korektura textové podoby knihy a její bezproblémové projednání a schválení všemi členy týmu pak bylo jenom potvrzením toho, že se nám naše společná práce podařila.

Domnívám se proto, že se nám se ctí podařilo navázat na první část knihy ing. Závodského, a společně s ostatními členy autorského týmu věřím, že ke stejnému závěru dojdou i její čtenáři.

Richard Klíma, VOVV

Strakonice on Air napotřetí

Uspořádat dnes jednorázově letecký den není až zase tak velký problém. Ale položit základy nové tradici, každý rok posunout laťku kvality i počet návštěvníků o kousek výš, to už je pro organizační tým důvod přifuknout si večer lahodným mokem. A taky po-



akrobatický pilot Petr Kopfstein se svým speciálem Extra 300SC

děkovat všem, bez nichž by to prostě nešlo.

Nešlo by to bez party kamarádů z letiště, kteří jako dobrovolníci pomáhají, kde se dá. Nešlo by to bez našich manželů a kamarádek, které nezištně a s pochopením pro koníček svých chlapů přiloží ruku k dílu. Nešlo by to bez pilotů a jejich posádek, kteří dávají přednost létání na leteckém dni před časem stráveným třeba s rodinou. A každopádně by to nešlo bez sponzorů, díky nimž může získat program akce svou konečnou tvář. Společností, které si uvědomují, jak důležité je podpořit leteckou činnost i na regionální úrovni, totiž dnes zase tak moc nenajdete. A přece právě tady, na malých letištích, jsou zpravidla za-

seta první semínka budoucích úspěšných kariér dopravních pilotů, leteckých konstruktérů a techniků, a také třeba řídících letového provozu. A právě podnik Řízení letového provozu ČR, s. p., se již potřetí stal klíčovým partnerem naší skromné oslavy létání. Děkujeme.

Jaké to tedy letos ve Strakonici bylo? Třešničkami na dortu odpoledního letového programu se bezpochyby stala divácky oblíbená letecká akrobacie. Nejprve ta bezmotorová v podání Miloše Ramerta, při jehož krásném tichém vystoupení s akrobatickým brusem MDM-1 FOX třídy Unlimited, podmalovaném nesmrtelnou melodií z filmu Tenkrát na západě, celé letiště s očima otočenými k nebi ztichlo jak (kdysi) žáci při vstupu ředitele školy do třídy. Vyvrcholením druhé části programu se pak stalo vystoupení úřadujícího mistra republiky v letecké akrobacii třídy Unlimited a jednoho z našich zástupců ve Světovém šampionátu Red Bull Air Race Petra Kopfsteina.

Ale ani tahle dvě špičková čísla by ke spokojenosti návštěvníků nestačila a k úspěchu leteckého dne přispěli všichni, kteří se v rámci letových ukázek vznesli k obloze nad strakonickým letištěm, ať už přiletěli z daleka nebo patřili k místním strakonickým pilotům. Z Plzně přilétl Radim Voita s krásným hřmotným Stearmanem, Láďa Ábel z Trutnova předvedl nádhernou repliku Jaku-3, líbil se i místní zmenšený Tiger Moth otce a syna Bláhových. Dostalo se i na moderní techniku jako vírník Cavalon, WT-9 Dynamic nebo Cirrus Sr-22. Návštěvníky potěšilo oblíbené sestřelování balónků i seskoky parašutistů z populární „Anduly“.

Stejně důležité ale byli i ti, kteří přispěli k dopolednímu programu pro dospělé a především děti, ať už se jednalo o hasiče, veterány nebo raketáky z dvacáté páté protiletadlové raketové brigády. Již podruhé se pak nejoblíbenější atrakcí pro děti staly soutěže s leteckou tematikou pořádané Míšou Machartovou a Aero Juniors Klubem z Hosína. Těm všem také patří veliký dík.

Náš letecký den je malý, ale co je malé, to bývá i hezké. Začínáme včas a neslibujeme nemožné. Přijďte se k nám za rok podívat!

za pořadatelský tým
Michal Beran,
foto Jaroslav Lechnýř,
DRSL/SCL/MIS



Boeing A-75N1 Stearman - N43GK

Language corner

Grey Hair

A young child walked up to her mother and stared at her hair. As mother scrubbed on the dishes, the girl cleared her throat and sweetly asked: "Why do you have some grey strands in your hair?" The mother paused and looked at her daughter. "Every time you disobey, I get one strand of grey hair. If you want me to stay pretty, you better obey." The mother quickly returned to her task of washing dishes. The little girl stood there thinking. She cleared her throat again. "Mother?" She sweetly asked again. "Yes?" Her Mother replied. "Why is Grandma's hair all grey?"

Little Johnny

Little Johnny watched, confused and fascinated, as his mother smoothed cold cream on her face. "Why do you do that, mommy?" he asked. "To make myself beautiful", said his mother, who then began removing the cream with a tissue. "What's the matter?" asked Little Johnny. "Giving up?"

Flight Attendants

All too rarely, airline attendants make an effort to make the in-flight *safety lecture* and their other announcements a bit more entertaining. Here are some real examples that have been heard or reported:

1. On a continental flight with a very *senior* flight attendant crew, the pilot said: "Ladies and gentlemen, we've reached cruising altitude and will be turning down the cabin lights. This is for your comfort and to enhance the appearance of your flight attendants."
2. On landing the stewardess said: "There may be 50 ways to leave your lover, but there are only 4 ways out off this airplane."
3. As the plane landed and was coming to a stop at Washington National, a lone voice came over the loudspeaker: "Whoa, big fella."
4. After a particularly rough landing during thunderstorms in Memphis, a flight attendant on a Northwest flight announced: "Please take care when opening the overhead compartments because, after a landing like that, sure as hell everything has shifted."
5. "In the event of a sudden loss of cabin pressure, masks will descend from the ceiling. Stop screaming, grab the mask, and pull it over your face. If you have a small child traveling with you, secure your mask before assisting with theirs. If you are traveling with more than one small child, pick your favorite."

Připravila nwt