

 Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2014

ročník XV, číslo 155

listopad



Milé kolegyně, milí kolegové,
vzhledem k blížícím se vánočním svátkům bychom vás rády již počtvrté pozvaly ke stromu přání, na kterém budou i letos zavěšeny obálky skrývající přání **děti z dětských domovů v Unhošti a Krásné Lípě**. Chcete-li rozzářit jejich oči a udělat jim radost tím, že zakoupíte dárek, který by si tolik přály najít pod vánočním stroměčkem, vezměte si obálku blízko vašemu srdci a splňte dětem sen. Přání budou vyvěšena na stromě ve vstupní recepci IATCC od pondělí 10. listopadu. Společně s dětmi z Unhoště se pak v recepci sejdem v pátek 12. prosince v 15:00, kde budeme mít příležitost jim dárky osobně předat a opět si v jejich podání poslechnout výběr z vánočních koled. Ti z vás, kteří se nebudou moci zúčastnit, mohou své zakoupené dárky předat přímo nám v kanceláři GR a my rády zajistíme, aby putovaly do těch správných dětských rukou. Děkujeme.

Pavla Mališová a Tereza Bernatová



Vážené kolegyně, vážení kolegové,
letos bychom opět chtěli podpořit kromě dětí z dětských domovů i opuštěná zvířátka, která nezahřeje lidské pohazení a která jistě chtějí zažít pocit štěstí alespoň o Vánocích. Pojďme proto udělat radost našim čtyřnohým kamarádům a potěšme je nějakou dobrotou pod vánočním stromkem. Jak je známe, určitě nepohrlnou granulemi, konzervou, piškoty ani jiným drobným pamlskem. Za plná břicha při štedrovečerní večeři vám budou vděční obyvatelé **psího útulku ze Štětí s názvem Zájmový záchranný chov odložených psů – „Lesní zátiší“ a kočičího útulku z Lovčic s názvem Kočičí depozitum**. Kartičky se zvířátky budou umístěny na vánočním stromku, který bude zdobit naši recepci od 10. listopadu společně s přáními dětí z dětských domovů. Prosíme zároveň všechny laskavé kolegyně a kolegy, aby své dárčky pro

naše čtyřnohé kamarády shromáždili do 10. prosince z důvodu hromadného odvozu do útulků. Děkujeme.

Tereza Drboutová a Lenka Vaňková

Pracovní výročí

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

Lukáš Čuřík , vedoucí RDO, DPLR/LIS/RDO	15 let
Roman Štefek , supervizor na TS II, DPRO/ATMS/RIS/ASP	15 let
Markéta Toušková , samostatný odborný referent, SRSL/SCL/TPS	15 let
Lubomír Poleščuk, Ing. , instruktor na stanovištích II, DPRO/SONS/ACC/IFR	25 let
Ivana Zbejvalová , účetní II, DPERFIN/SFIN/LP	25 let
Jana Koukalová , vedoucí odborný referent, DPRO/LIS/OLP	30 let

Redakce srdečně blahopřeje!

V minulém čísle jsme v této rubrice chyběně uvedli příjmení Ing. Marie Králové z oddělení ARO. Tímto se jí omlouváme.

Statistiky provozu

**Počet pohybů na
Letišti Václava Havla Praha
ZÁŘÍ 2013/2014**

Zdroj: AI

2013 2014

celkový počet

12 425 12 077

nejvyšší počet/den

(13. 9.) (25. 9.)

468 460

nejvyšší počet/hod.

(6. 9.) (5. 9.)

42 42

**Počet pohybů ve FIR Praha
ZÁŘÍ 2013/2014 (IFR)**

Zdroj: AI

2013 2014

celkový počet

63 678 65 840

nejvyšší počet/den

(20. 9.) (11. 9.)

2 271 2 297

nejvyšší počet/hod.

(12. 9.) (20. 9.)

163 181

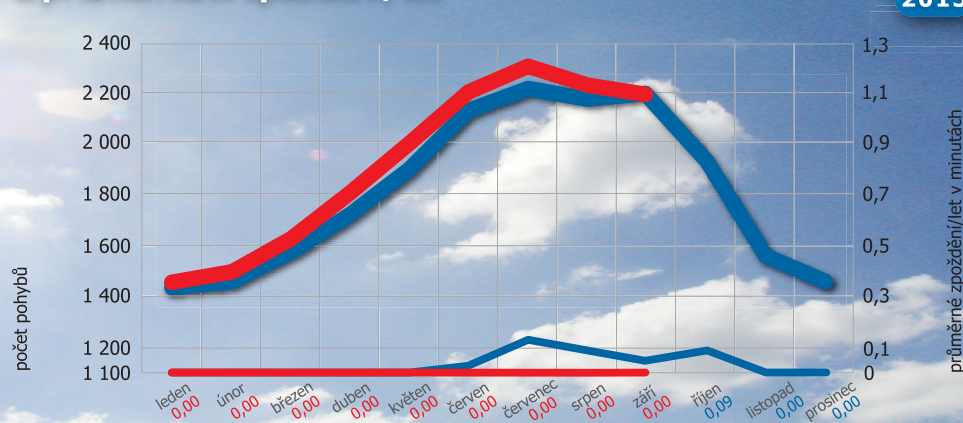
Statistiky provozu

září 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 %
září	12 425	12 077	-2,8	3 833	3 764	-1,8	3 468	2 725	-21,4	652	730	12,0

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha			Nárůst provozu v %		Průměrné zpoždění na let v min.	
2013	2014		13/14		2013	2014
září	63 678	65 840	3,4		0,05	0,00

Nejkrásnější na fotografii je možnost zachycení okamžiku žití člověka a jeho výtvorů

Petr Hrubeš je autorem většiny fotografií na oficiálních tiskovinách ŘLP ČR, s. p. Jeho studio your ARTillery vytvořilo třeba videoklip o profilu podniku nebo navrhl grafický design nových webových stránek. Před koncem roku pro nás zpracovává novoroční přání a tolik oblíbené nástěnné kalendáře. Jeho životní vášní je fotografování. V našem dnešním rozhovoru jsme se proto společně zamýšleli nad tím, co všechno dokáže fotografie vypovědět, a že k jejímu vytvoření nestačí jen správně použít dostupnou techniku a zmáčknout spoušť. Je třeba obětovat i kus vlastního srdce.

Vášim celoživotním posláním je vytvářet užité fotografie. Existuje návod, jak dobrou fotografii vyrobit?

Ještě jsem na něj nikde nenarazil, ale myslím si, že je důležité, aby fotografie byla dobrá především pro samotného autora. Dobrý fotograf je spokojený fotograf. Trocha sebevědomí je také nutná, ale jakmile dosáhnete určité hladiny, zpravidla se začnete rozhlížet kolem sebe, jak moc jste dobří, a zákonitě vyvstane otázka, zdali je toto sebevědomí adekvátní výsledku. Následně vyhodnocení bývá dost obtížné, je důležité vědět, pro koho dílo vzniká, jestli je jen pro vás, nebo se pouštíte do konkrétního zadání nebo zakázky. Je také dobré se svěřit někomu nezávislému a daleko zkušenějšímu, který ve vás odhalí talent nebo vás jen popláca po zádech s tím, že budete jeden z deseti milionů fotografů na světě, jejichž rukopis od sebe není prakticky rozeznatelný.

Úskalím může být, že takovému začínajícímu fotografovi jeho bezprostřední okolí všechno pochválí. Dostane se tím do jakési bubliny, ve které začne tvořit, a teprve pak se utká s vnějším světem, aby zjistil, jestli může obstát.

Co kromě nezbytné dávky talentu dobrý fotograf musí mít?

Fotograf, který se rozhodl se touto krásnou činností živit, musí mít vlastní představu, jak ukázat a předvést své dílo. Ta se však může lišit od té, kterou má zadavatel. Je na něm, zdali má dostatek argumentů, „popere se“ a přesvědčí, nebo si vybere cestu nejmenšího odporu a vyhoví zadavateli ve všem.

Před dvaceti, třiceti lety to bylo poměrně snazší. Každý fotograf byl vyprofilovaný, měl svůj přístup, používal třeba specifická ohniska nebo materiál a své výrazové prvky, na jejichž základě si ho mohli klienti přímo vyžádat. Doby, kdy si fotograf prosadil svou myšlenku, které věřil, a dokonce si ho klienti právě pro tuto myšlenku a autorský přístup vybrali, jsou ale minulostí. Dnes hraje roli především tvrdý marketing. Stále se žádá, abychom přinášeli něco nového a neotřelého, ale zároveň chceme do fotografie otisknout něco z vás, něco s čím jste spokojeni a co nese vaše osobní sdělení. Jako profesionál čtíte svůj přístup a odevzdáváte práci, která vás bude reprezentovat, a zároveň chcete splnit zadání či objednávku. To bývá někdy kolizní, snažíte se zachovat informaci, kterou má fotografie předat, zachovat v ní „jiskru“ a ještě být spokojený.

Vkládáte do každého výtvoru část vaší fotografické duše a energii, jenže proti vám často stojí málo času, komplikované zadání a přání klienta. V tu chvíli jsou dvě možnosti. Ta první je ideální, protože splníte zadání, máte z celé práce radost, a tím jsou obě strany s výsledkem spokojené. V druhém případě můžete naopak rezignovat, splnit termín a vyřešit vše kompromisem.

Stalo se vám, že jste riskoval třeba i střet se samotným zadavatelem kvůli názoru na výsledek?

Ano, bylo to pro jednu finanční společnost, která očekávala to současné klíště, kde se zase objeví pán ve středních letech s telefonem u ucha nebo s notebookem v ruce, jak běží po schodech, nebo podané ruce na znamení uzavřeného obchodu. Bohužel toto klíště dnes ovládá svět a pro fotografy a grafiky to znamená, že tímto motivem nic nezkaží. Já si ale myslím, že je daleko lepší se s tímto stereotypem zkusit poprat a zabojovat za svůj odlišný názor.

Každý úkol má své řešení, ale je jen na fotografovi, zdali tomu chce dát navíc něco ze sebe a za svým nápadem si pevně stojí, anebo je rád, že má splněno a nemusí se tím dále zabývat. Pro mě například letadla a obor letových navigačních služeb nabízí takové množství sdělení, že je to v porovnání s ostatními obory, například s investičními společnostmi, velmi inspirativní. Pro banku jsou vizuály daleko obtížnější zpracovatelné. Posuďte sama, jak jinak zobrazíte štěstí, ke kterému vám mohou dopomoci bankovní produkty, než šťastným mladým párem či rodinou a pěkným domkem v pozadí? Opět je to již několikrát zmíněné klíště, ale ani já se nechci smířit s tím, že platí staré známé – „svět chce být klamán, tak ho klamme“.

Čím vás osobně fotografie tak přitahuje?

Nejkrásnější věc na fotografii je zobrazení člověka, kdy jsem schopen zachytit jeho momentální náladu nebo jiskru v oku. Je to pro mě nejvěrnější pocta samotnému vynálezu fotografie. Rýhy života i kresba ve tváři je něco, co by se nemělo opouštět. Hodně mě naplňuje a zároveň i živí psychologický portrét. Nechci vytvářet jen nahodilé fotky s vhodným světlem, ale především s duší člověka. Někdy je to obtížné, protože lidé se pózy nedokáží zbavit. Pro úspěch je však zásadní, aby si fotografovaná osoba s fotografem dobře rozuměla, aby byli naladěni na stejnou vlnu a mohl vzniknout dobrý portrét.

V dnešní době se na fotografii bohužel často velmi spěchá, ale vzpomínám si na dobu, kdy ještě nebyly digitální fotoaparáty a pro časopisy a magazíny jsem fotil ještě na dia pozitivy. Čekání na výsledek po vyvolání filmu bylo mnohokrát takovým žalučným nervozitou. Fotografové ale tehdy měli plnou důvěru ke kompletní realizaci zakázky. Sami si postavili scénu, vybrali modely a pracovali podle vlastního tempa.

Nedávno jsem potřeboval vyfotografovat skupinu manažerů. To je zvláštní situace, na místě jsou stylisté a různí poradci a každý má pocit, že k tomu musí něco říct. Všichni totiž chtějí přispět svým vlastním osobním názorem a tím ovlivnit konečný snímek, což nevyhnutelně spěje i k drobným výměnám názorů. Občas proto takovým týmům seriózně nabízím, že jim přichystám techniku a nastavím světlo, ale ať už si snímky na místě vyrobí sami. Pokud nemohu do výsledné fotografie vložit kus svého přesvědčení a názoru, ztrácí to pro mě smysl.

Pro ŘLP však více než portréty fotografujete letadla.



Fotografování letadel a vůbec celého oboru řízení letového provozu je pro mě už dlouhá léta srdeční záležitost. Co mě neustále fascinuje, je celý ten složitý systém navigace a fakt, že funguje bezchybně a letadla se ve vzduchu prostě nesrazí. Každé slovo řídicího letového provozu má svou váhu. Při realizaci zakázek, které vyžadují fotografování této profese v akci, se vždycky snažím, aby z fotky byl znát nejen můj hluboký obdiv k této profesi, ale aby sdělovala všem, jakou zodpovědnost řídicí letového provozu mají a jaké sofistikované systémy při tom ovládají. Vyžaduje to zcela odlišný přístup než třeba zachycení letadla.

I po letech je v tomto oboru pro mě stále velký prostor, jak se jako fotograf mohu zlepšit. Zadání většinou obsahuje i požadavek, aby byl výsledek trochu jiný než roky předešlé, ovšem nosné téma fotografií zůstává stejné a pochybuji, že je žádoucí na tom něco měnit. Já mohu třeba jinak využít světelné podmínky a výsledný snímek trochu „okořenit“, ale základní prvky musí zůstat nezměněny – a to lidský faktor na jedné straně a stroj na straně druhé.

Souvisí to třeba i s nástěnným kalendářem, který jsme pro ŘLP ČR zpracovávali. Ačkoliv se jedná o sérii fotografií, které jsou navzájem propojeny a spolu tvoří určitý příběh, mým

záměrem vždy je, aby každá z nich mohla existovat i sama o sobě a ilustrovat hlavní myšlenku práce řídicích letového provozu.

Dokončení v příštím čísle zpravodaje.

text nwt, foto Petr Hrubeš

vizitka

PETR HRUBEŠ

narozen: 16. ledna 1963

rodina: svobodný, dcera Anna

vzdělání: Střední polygrafická škola

a Institut výtvarné fotografie

ve volném čase se věnuje: chalupaření a všemu, co s ním souvisí a rád podnikám dobrodružné výpravy za hranice všedních dnů

vždy se rád podívám na: Muže v černém, Magnolii, Pulp Fiction a téměř cokoli, kde hraje Robert de Niro, především na Lovce jelenů

vždy si rád přečtu knihu: Malevil od Roberta Merleho

vždy si rád poslechnu: U2 a Pink Floyd

co si často říká: Fotíme dokud svítí.

jako malý jsem chtěl být: karosářem



Ohlédnutí za letní sezónou

Jako obvykle s koncem letního letového řádu je tady ohlédnutí za letošní letní sezónou z pohledu provozu na stanovištích ACC a APP/TWR Praha. Vstupovali jsme do ní s řadou významných změn, které teprve čekaly na prověření nejsilnějším letním provozem. Ať už to byla zásadní změna sektorizace ACC, která se po svém zavedení na podzim loňského roku stala předmětem vášnivých diskusí i oprávněné a konstruktivní kritiky, nebo květnové předání odpovědnosti za řízení lety pod hladinou 100 na regionální letiště. Ve stejném AIRAC termínu došlo i k převzetí odpovědnosti za traťové vojenské lety, které jsou kompatibilní s „civilním“ provozem, označované jako OAT-C (OAT Compatible), od vojenského oblastního střediska (MACC), které tím ukončilo svoji činnost. Ani stanoviště TWR nebylo ušetřeno změn, když více než dva měsíce probíhala celková rekonstrukce stanoviště vynucená nutností obnovy dosluhující klimatizace a vzduchotechniky. Provoz byl po celou tuto dobu řízen z prostoru původní staré věže o dvě patra níže. O tom, že výhled ani prostředí nebyly zrovna komfortní, se všichni, kteří na TWR slouží, přesvědčili na vlastní kůži. Bylo dobře, že se podařilo rekonstrukci TWR zkoordinovat s uzavěrou RWY 12/30, a tak výrazně omezený výhled jihovýchodním směrem tolik nevadil. Provoz byl přenesen zpět do nově zrekonstruované TWR těsně před vrcholem sezony v noci z 5. na 6. června. Vyladění klimatizace a vzduchotechniky tak, aby prostředí na TWR bylo snesitelné za všech venkovních podmínek, nějaký čas trvalo a průběh letní sezony ukázal, že je i nadále co zlepšovat.

Traťový provoz v letních měsících opět překonal dosavadní rekordy. Počty pohybů v jednotlivých měsících byly počínaje dubnem na historických maximech a meziroční nárůsty se pohybovaly mezi třemi a čtyřmi procenty. Vrcholem sezóny byl opět měsíc červenec s průměrným denním počtem pohybů 2317 a hodinovými maximy přes 170 pohybů. Kapacita ACC Praha, stanovená zpětně Evropskou organizací pro bezpečnost leteckého provozu EUROCONTROL, se meziročně zvýšila ze 157 na 162 pohybů za hodinu. To vše při zcela zanedbatelném zpoždění v řádu jednotek vteřin na let z důvodu regulace provozu v některých dnech se silnými frontálními bouřkami. V měsíci srpnu jsme pocítili, jak je letecká doprava citlivá na mezinárodní politickou a bezpečnostní situaci. Po tragické události na východní Ukrajině se rozložení provozu v českém vzdušném provozu významně pozměnilo. Provoz velkých dopravních letadel mezi Evropou a Středním a Dálným východem změnil své trasy. Část letů přestala naším prostorem létat úplně a část létá po kratších tratích a opouští FIR Praha na naší jižní hranici. Výsledkem je, že přes pokračující nárůst počtu pohybů jsme zaznamenali v měsících srpnu a září pokles provozních výkonů měřených v přeletových jednotkách, které přímo ovlivňují příjmy podniku.

Trochu překvapivý byl i poměrně výrazný dopad ukončení provozu MACC na pracoviště FIC, kdy zrušení vojenského sektoru TEREN znamenalo zásadnější nárůst počtu VFR letů využívající informační službu z FIC. Vytížení frekvencí na FIC se zvýšilo v průměru o 40 % a počet VFR letů s podaným FPL o 30 %.

Po loňském oživení provozu na Letišti Ruzyně v letních měsících jsme předpokládali, že by to mohl být náznak trvalejší změny trendu. Bohužel se tak nestalo, a především z důvodu další významné redukce počtu letů ČSA došlo k meziročnímu poklesu zpět na hodnoty roku 2012. Nejsilnějším měsícem byl na letišti červen s průměrným denním počtem 397 IFR pohybů. I přes celkový pokles provozu se však stanoviště TWR, díky výrazné kumulaci provozu v ranní špičce, dostávalo ojediněle za hranice své kapacity, která byla v letošním létě téměř trvale mírně snížena. Důvodem snížené kapacity na 38 pohybů za hodinu byly jednak přetrvávající problémy se systémem elektronických stripů, a především pak rozsáhlé výluky na klíčových pojízdných drahách H a G se současným uzavíráním většího počtu stojanů při opravách odbavovacích ploch. V ranní provozní špičce se především v červenci často opakovala situace, kdy bylo naplánováno až 22 pohybů během 20 minut. V takovém případě se pak vedoucí směny musel rozhodnout mezi regulací přiletového provozu pomocí řízení toku (ATFM), nebo rozložení provozu pomocí využití delších příletových tratí, případně vyčkáváním a úpravou odletové sekvence. Situaci vedení SPLS projednalo s letištěm i hlavními dopravci a v závěru letní sezony už se dařilo zvládat ranní špičku bez zpoždění.

Právě uplynulá letní sezona tak potvrdila, že všechny změny se podařilo víceméně včas stabilizovat, i když to v některých případech nebylo vůbec jednoduché. Například již zmíněná sektorizace ACC prošla úpravami rozděleními do několika etap, které se postupně realizovaly v měsících prosinec až květen. I úpravy systémů a postupů v souvislosti se zrušením vojenského oblastního střediska (MACC) a převzetím OAT-C letů čeká stále dotažení některých problémů, které se v provozu stále objevují.

Všem, kteří se o úspěšné zvládnutí letního provozu zasloužili, bych rád poděkoval. Toto poděkování samozřejmě patří nejen provoznímu personálu, ale i všem, kteří se na přípravě změn a zvládnutí letní sezony podíleli, ať už z pozic metodiků, administrátorů, specialistů technických systémů, pracovníků letecké informační služby nebo i dalších profesí.

Jan Štindl, ŘDPRO

Objektiv



Dvanáctý ročník jednání leteckých dopravců a odborné letecké veřejnosti se zástupci ŘLP ČR, s. p., se konal v úterý 21. října od 10:00 v konferenčním sále IATCC. Zástupci z řad leteckých dopravců se tentokrát sešli v trochu komornějším počtu, než tomu bývá zvykem. Tento den totiž nově vstupovala v platnost plošná nařízení bezpečnostní rady státu ohledně zpřísnění kontrol na letištích kvůli epidemii eboly. I tak byl konferenční sál z větší části zaplněn a schůze mohla proběhnout beze změny na programu. Jako první zahájil svou prezentaci generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas a informoval přítomné účastníky o provozních a hospodářských výsledcích podniku v období 2013–2014. Následovala prezentace ředitele ÚSMP Luboše Hlinovského o cenové politice podniku pro rok 2015 a o výkonnostním plánu v oblasti služeb řízení letového provozu a jeho úspěšném naplňování ze strany ŘLP. Zajímavé vystoupení o projektu civilně-vojenské integrace doplněné atraktivní grafikou měl VOVV Richard Klíma a také Václav Voráček (na snímku), který funguje nejen jako řídící letového provozu na ACC Praha, ale také jako metodický pracovník ATS. Jeho prezentace na téma Free Route Airspace a zavedení H24 DCT tratí, ve které se věnoval vývoji za poslední období včetně plánu pro nejbližší budoucnost, zaujala hlavně precizními technickými údaji a zároveň samotným přístupem přednášejícího, díky kterému rozuměli této provozní problematice všichni přítomní v konferenčním sále. V druhé části si účastníci jednání vyslechli prezentace o problematice výskytu vulkanického popela, zavádění CPDLC a benchmarkingu služeb řízení letového provozu Martina Podešvy z ÚSMP/MK. Setkání se mimo jiné zúčastnil i generální ředitel Úřadu pro civilní letectví Josef Rada a Zdeněk Jelínek z Odboru civilního letectví MD ČR.

Kompletní dokumentaci z jednání je možné si stáhnout na podnikových webových stránkách www.rlp.cz v sekci Tiskové středisko a podsekci Zajímavá prezentace.

text a foto nwt

Smlouva mezi ŘLP ČR, s. p., a THALES podepsána



v souladu se zákonem o veřejných zakázkách č. 137/2006 Sb., a to formou jednacího řízení s uveřejněním, které navázalo na předchozí soutěžní dialog. Společnost THALES patří mezi největší výrobce systémů pro řízení letového provozu v Evropě i na světě a představuje pro ŘLP ČR, s. p., garanci stabilní a dlouhodobé spolupráce spojené s nejmodernější technologickou inovací.

Nejvýznamnějšími hledisky pro hodnocení a výběr společnosti byly výše ceny, naplnění stanovených uživatelských požadavků na funkce systému (téměř 2700 uživatelských požadavků ze strany ŘLP ČR, s. p.) a časový harmonogram realizace samotné zakázky. Cena za nový systém, kterou předložila společnost THALES (35 500 000 EUR), i kvalita předloženého technického řešení zakotvené ve smlouvě je pro nás zárukou, že nový systém bude do provozního nasazení uveden v podobě, která splní všechny definované požadavky zákazníka.

Podpisem smlouvy se projekt dostává do své aktivní realizační fáze. V souladu se smlouvou je společnost THALES povinna do 32 měsíců po jejím podpisu předat nový systém ŘLP ČR, s. p., a to po úspěšných testech přímo na provozních stanovištích zákazníka. ŘLP ČR, s. p., v rámci smlouvy získává pro svoji potřebu také kompletní zdrojové kódy, které umožní podniku flexibilnější úpravu nového systému podle budoucích požadavků provozu a vývoje legislativního prostředí v Evropě.

„*Náš podnik prostřednictvím této smlouvy získá novou špičkovou generaci systému, který je definován kvalitním zadáním expertů našeho podniku. Nový systém má ambice být modelovým řešením pro 21. století, a tím naplnit očekávání uživatelů českého vzdušného prostoru na bezpečnost i kapacitu,*“ uvedl po podpisu smlouvy Ing. Klas. Realizace projektu NEOPTERYX a zajištění nového hlavního systému pro řízení letového provozu v českém vzdušném prostoru je z hlediska budoucích závazků ŘLP ČR, s. p., klíčová. Jedná se zejména o naplnění požadavků Evropské komise v rámci programu Jednotného evropského nebe na vysokou technickou způsobilost a související certifikaci evropských poskytovatelů služeb řízení letového provozu.

z tiskové zprávy ŘLP, foto nwt

Systém motivačních rozhovorů v ŘLP ČR, s. p.

Jako každý systém v řízení lidských zdrojů, tak i systém hodnocení zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., je neustále rozvíjen a měněn. Způsob hodnocení zaměstnanců, který se v našem podniku provádí již pět let, prošel v letošním roce transformací na nový systém, na Motivační rozhovory.

V tomto novém systému se klade důraz zejména na dialog mezi zúčastněnými stranami rozhovoru. A proč právě dialog? Protože dialog je to, co posiluje vztahy na vyšší úrovni, vede k lepší atmosféře na pracovišti, vzájemné důvěře a tím i k vyšší efektivitě při plnění úkolů.

Zaměření na dialog není jedinou ze změn v systému. Smyslem změn je zvýšení motivace zaměstnanců a rozvoj vzájemné komunikace mezi nadřízeným a podřízeným, a to napříč celým podnikem, neboť tento nový systém se vztahuje na všechny zaměstnance našeho podniku. Další podstatnou změnou je zjednodušení a „odmechanizování“ formuláře původního systému hodnocení, který je větší míře podněcuje účastníky rozhovorů používat volnou řeč.

Podrobněji se s celým systémem motivačních rozhovorů můžete seznámit ve směrnici č. 01/14/DPERFIN/017 Motivační rozhovory v ŘLP ČR, s. p., která bude účinná od 1. 1. 2015.

S účinností nové směrnice dochází také ke změně realizace rozhovorů za rok 2014. Realizace nového systému motivačních rozhovorů na rok 2014 bude nepovinná, proběhne pouze jako pilotní projekt. Povinná je od roku 2015.

Rozhovory za rok 2014 se mohou:

- realizovat dobrovolným použitím nového systému motivačních rozhovorů (tj. dle směrnice č. 01/14/DPERFIN/017 Motivační rozhovory v ŘLP ČR, s. p.) v termínu od 1. 10. 2014 do 31. 1. 2015,
- nebo realizovat použitím systému hodnocení zaměstnanců (tj. dle směrnice č. 01/12/DPERFIN/035 Hodnocení zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.) v termínu od 1. 1. 2015 do 30. 4. 2015
- nebo nerealizovat vůbec.

V případě jakéhokoliv dotazu nebo pomoci při přípravě rozhovorů se obraťte na DPERFIN/SPER/RLZ (linka 2068, shz@ans.cz). Veškeré informace v elektronické podobě naleznete také na intranetu Sekce personální v záložce *Lidské zdroje*.

Dušan Ingeli, DPERFIN/SPER/RLZ

Inspirovat

„Největší priority v mezinárodním civilním letectví v nadcházejících desetiletích prakticky všechny vycházejí z předpokladu zdvojnásobení kapacity naší sítě. Možný dramatický nedostatek pilotů, mechaniků, dispečerů řízení letového provozu, jemuž zřejmě budeme brzy čelit, stejně jako nutnost urychlit vzdělávání a certifikace pro tyto letecké odborníky a nové vedoucí pracovníky – to jsou klíčové oblasti, které vedení ICAO chápe jako zásadní pro zachování životaschopnosti do budoucna a udržitelnosti naší celosvětové sítě.“

Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, předseda Rady ICAO

„Jednou z mých největších životních radostí je být pilotem. Když se vznášíte oblohou, dává vám to obrovský pocit svobody. Tam seshora máte jiný náhled. Vidíte věci, které ze země nejsou tak zřejmé.“

Sonny Perdue, americký politik a pilot

„Příběh, jak se letectví stalo běžným způsobem dopravy, je příběh toho, jak se svět stal malým.“

William Langewiesche, americký spisovatel a pilot

„Člověk, kterému jde o létání, se nestará o vzdálená místa kdesi za obzorem, středem jeho zájmu je samotná obloha; nejde mu o to, aby se vzdálenost zkrátila na hodinu letu, jemu záleží na jeho neuvěřitelném stroji - na samotném letadle.“

Richard Bach, z knihy Dar křídel

„Autopilot je vynikající kamarád, ale je to trochu jako s ohněm. Dobrý sluha, ale zlý pán. Bez autopilotů bychom dnes rozhodně nedokázali létat v takových prostorech, jako je Atlantik nebo Evropa, jednoduše tam, kde jsou snížené rozestupy a vyžaduje se vysoká přesnost. Umožňují nám létat s minimálními rozestupy na velkých mezinárodních letištích. Autopilot v podstatě nahrazuje další členy posádky, kteří kdysi na palubě letadla bývali. Umí velmi přesně a daleko dokonaleji než piloti počítat výkony letadla, optimalizovat. Bez něj to dneska nejde. Jde o to naučit piloty, aby nepropadali přílišné důvěře v tento systém. Piloti jsou tam od toho, aby tohoto svého kamaráda velmi dobře hlídali a v okamžiku, kdy začne provádět nějaké „bríkle“, ho vypli a začali letadlo řídit tak, jak je to naučili pánové Blériot a bratři Wrightové.“

Karel Mündel, kapitán, bývalý šéf Technické komise Českého sdružení dopravních pilotů

Připravila nwt

Pro zájemce jsou od začátku listopadu k dispozici nástěnné kalendáře ŘLP ČR, s. p., pro rok 2015. Lze si je vyzvednout ve skladu MTZ oproti schválené výdejce, položka číslo 735 535 120 125. Cena za jeden kus činí 433,- Kč bez DPH. Oddělení vnějších vztahů dále připravilo i novoročenky v české, anglické a česko-anglické verzi. Jejich tištěná podoba je v současné době rozdělována mezi sekretariáty jednotlivých divizí, v elektronické podobě je umístěna na podnikovém intranetu ke stažení.

red

Poskytovatelé letových navigačních služeb států FAB CE učinili významný integrační krok vytvořením společné právní entity

Generální ředitelé poskytovatelů letových navigačních služeb České republiky (ŘLP ČR), Chorvatska (Crocontrol), Maďarska (Hungarocontrol), Rakouska (Austrocontrol), Slovenska (LPS) a Slovinska (Sloveniacontrol) podepsali dne 17. října 2014 ve slovinském Brniku zakládací smlouvu společné právní entity – společnosti FABCE Aviation Services, Ltd. Přistoupení poskytovatele LNS Bosny a Hercegoviny (BHANSa) se očekává v blízké budoucnosti po souhlasu tamních vnitrostátních úřadů.

FABCE Aviation Services, Ltd., je teprve druhým podnikem svého druhu v Evropě, tím dalším je NUAC (Nordic Unified Air Traffic Control) sdružující poskytovatele LNS Dánska a Švédska. Založení společnosti představuje významný krok při naplňování cílů evropské legislativy Single European Sky.

Hlavním úkolem nově vzniklé entity je podpora při implementaci funkčního bloku vzdušného prostoru v regionu střední Evropy, konkrétně především profesionální podpora řízení a vedení jednotlivých dílčích projektů, usnadnění společného nákupu zboží a služeb a s tím souvisejícího zadávání veřejných zakázek, expertní podpora v jednotlivých doménách a v neposlední řadě také administrativní podpora implementace FAB CE. V dlouhodobém horizontu je další příležitostí například budování společné infrastruktury.

První úvahy generálních ředitelů o založení společného podniku zazněly v roce 2012, tehdy mj. jako reakce na komplikovaný systém společného přeshraničního pojižování zboží a služeb jednotlivými poskytovateli. Po téměř dvou letech náročné práce především v oblasti právní a finanční se podařilo tuto vizi proměnit ve skutečnost. Rozhodnutím ředitelů podpořeném právní a finanční analýzou byla společnost zaregistrována ve Slovinsku, kde bude mít také sídlo, a bude tedy podléhat slovinskému právnímu řádu.

Jednatel společnosti byl jmenován Ivan Hubert, který však nadále zůstává kmenovým zaměstnancem ŘLP ČR. „Po dvou letech přípravných prací byla založena společnost, která bude sloužit především jako prostředek profesionální podpory při implementaci projektu FAB CE, jehož hlavním cílem je zlepšení efektivity ATM v regionu střední Evropy. Přestože je společná entita samostatným a svébytným subjektem, je zřejmé, že nemůže fungovat bez úzké spolupráce jednotlivých podílníků, tedy poskytovatelů letových navigačních služeb. Nezbytným krokem je vytvoření stabilních struktur pro efektivní výkon činnosti společnosti. To bude vyžadovat plné nasazení a vzájemnou důvěru všech zúčastněných stran,“ řekl jednatel FABCE Aviation Services, Ltd., Ivan Hubert.

Založení společné právní entity lze chápat nejen jako významný krok pro implementaci projektu FAB CE, ale rovněž v celoevropském kontextu pro naplňování cílů Jednotného evropského nebe.

Pavel Janda, ÚSMP/MK, foto Sloveniacontrol



Generální ředitelé společně po podpisu zakládací smlouvy. Zleva Vlado Jurić, zástupce BHANSa, Heinz Sommerbauer, výkonný ředitel Austrocontrol, Dragan Bilac, generální ředitel Crocontrol, Miroslav Bartoš, ředitel LPS SR, š. p., Patrick Bernard z Evropské komise, Franc Željko Županić, ředitel Sloveniacontrol, Kornél Szepessy, CEO Hungarocontrol a Jan Klas, generální ředitel ŘLP ČR, s. p.

Průzkum kultury be

Cílem tohoto článku je odpovědět na otázky, které jistě vstanou na mysli mnohého čtenáře při spatření plakátu se skupinkou surikat. Jaký je účel tohoto průzkumu? Proč bych se jej měl/měla účastnit? Co průzkum zahrnuje? A co vlastně znamená samotné slovní spojení „kultura bezpečnosti“?

Začněme od kultury bezpečnosti – tento termín se poprvé objevil v 80. letech minulého století v souvislosti s katastrofou v chemické továrně v Bhópálu, zničením raketoplánu Challenger či havárií v jaderné elektrárně v Černobylu. Za společný jmenovatel uvedených událostí je v řadě odborných studií označována špatná kultura bezpečnosti.

Kultura bezpečnosti představují postoje a hodnoty sdílené v daném podniku, které se týkají provozní bezpečnosti (safety). Jinými slovy: kultura bezpečnosti ukazuje, jak je provozní bezpečnost důležitá pro daný podnik, do jaké míry je brána v úvahu a především:

- jaký je přístup managementu k provozní bezpečnosti,
- jak se management účastní procesů řízení provozní bezpečnosti,
- jaké mají pracovníci možnosti ovlivnit postoje a procesy organizace týkající se provozní bezpečnosti,
- jaké systémy hlášení v podniku existují.

Kulturu bezpečnosti nelze vytvořit nebo zrušit – existuje v povědomí lidí, avšak nelze ji institucionalizovat. Zároveň je jedním ze zásadních faktorů pro úspěšnost podniku, pokud jde o provozní bezpečnost. Lze říci, že v současnosti je vysoká úroveň kultury bezpečnosti důležitým předpokladem zvyšování provozní bezpečnosti. Přitom charakter a stav kultury bezpečnosti v daném podniku může hodně napovědět, kam je třeba soustředit úsilí a naopak odkud lze čerpat energii k zajištění a zlepšení provozní bezpečnosti.

Historie Řízení malý seriál postřeh

Skončení pracovní činnosti a odchod do důchodu je asi pro každého člověka příležitostí k bilancování toho, co se mu v jeho profesním životě povedlo, co se mu povedlo méně, ale i toho, co se mu nepovedlo vůbec. Za těch mých čtyřicet tři let strávených na letišti v Praze se mi takových věcí nahromadila celá řada a jejich třídění do uvedených kategorií je hodně subjektivní... To, co já někdy považoval ve své práci za úspěch, mohli jiní hodnotit úplně opačně, ale takový už je život a zcela objektivní kritéria hodnocení naší činnosti neexistují. Mně ale navíc pomohla v třídění vzpomínek tak trochu náhoda. Mé bilancování přerušil koncem roku 2012 telefon. Na jeho druhém konci byl můj dlouholetý kolega Luboš Hlinovský, který mi nabídl spolupráci při zpracování knižní podoby podrobnější historie řízení letového provozu v ČR zaměřenou na období let 1990–2010. Vedení podniku chtělo tímto krokem navázat na knihu Historie řízení letového provozu v České republice vydanou v roce 1998, jejímž autorem byl Ing. Karel Závodský. Tato publikace mapuje historii civilního letectví a letových provozních služeb přibližně od roku 1910 až do počátku devadesátých let

zpečnosti v ŘLP ČR, s. p.

Standardizovaným nástrojem měření kultury bezpečnosti pro členskou země EUROCONTROL je Safety Culture Survey. Tento průzkum je prováděn specialisty EUROCONTROL ve spolupráci s London School of Economics and Political Science, která zajišťuje zpracování dat. Safety Culture Survey je prováděn v jednotlivých zemích u poskytovatelů letových navigačních služeb v nejvýše pětiletých intervalech. Celé měření je plně hrazeno EUROCONTROL.

Cílem průzkumu je získání přehledu o celkovém chápání provozní bezpečnosti v ŘLP ČR, s. p., na všech úrovních a napříč všemi organizačními jednotkami. Výstupy z průzkumu umožní přijmout opatření ke zlepšení provozní bezpečnosti v našem podniku.

V ŘLP ČR, s. p., se již zaměstnanci mohou uvedeného průzkumu účastnit. Od 3. listopadu je pro ně k dispozici online dotazník v českém jazyce na webové adrese <https://tinyurl.com/CzechANS2014>. Pro účastníky průzkumu ho připravila jedna z nejlepších britských univerzit London School of Economics and Political Science. Poslední den, kdy bude možné dotazník využít, bude pátek 28. listopadu.

Celý časový harmonogram, předběžně navržený ze strany agentury EUROCONTROL, je následující. Jako první byla uspořádána série úvodních setkání, na kterých zástupce EUROCONTROL Nigel Makins projekt představil a seznámil účastníky s jeho základní myšlenkou. V pondělí 3. listopadu se konaly tři schůzky, jedna dopoledne v Karlových Varech a dvě odpoledne v IATCC v Jenči. Následující den pak Nigel Makins navštívil LNS v Brně a v Ostravě. Po uzavření dotazníku budou data zpracována a na březen příštího roku je plánováno několik workshopů zaměřených na interpretaci výstupů z průzkumu. V květnu by měly být k dispozici již finální výsledky včetně individuálních doporučení navržených pro ŘLP ČR, s. p.

A proč je dobré se průzkumu zúčastnit? Průzkum umožňuje zjistit slabé a silné stránky týkající se provozní bezpečnosti – každý má možnost relativně „bezbolestnou“ důvěrnou formou vyjádřit svůj pohled a zpřesnit tak popis aktuální kultury bezpečnosti v podniku. Tento popis pak bude základem nezávislé analýzy provedené již zmíněnou London School of Economics and Political Science, z níž vyplynou doporučení pro zlepšení. Účast v průzkumu je tak velmi vítána – je vkladem všech zúčastněných (nejen ve smyslu účasti v průzkumu) ke zlepšování bezpečnosti poskytovaných služeb.

ÚPB/OBK, grafika EUROCONTROL

letového provozu po roce 1989

ú od autorů nového vydání knihy

minulého století, ale právě podrobnější historie činností po roce 1990 v knize chybí. Nabídka na takovou spolupráci byla pro mě docela lákavá, a tak jsem rád souhlasil. Stejně jako já souhlasili i všichni ostatní, kteří dostali stejnou nabídku popsat dvacetiletou historii podniku svými očima. Asi právě fakt, že pokračování již dříve vydané historie ŘLP bude pojata jako osobní pohled čtyř zástupců různých profesí na jednu z nejdůležitějších epoch podniku, byl pro nás ten rozhodující. Právě po roce 1989, roce význačných politických událostí, následovaly překotné a zcela zásadní změny ve všech oblastech civilního letectví. Stejně důležité změny probíhaly i uvnitř našeho podniku, a tak ryze osobní, subjektivní pohled podnikového ekonoma, představitele vedení podniku, technika ZLT a řídícího letového provozu bude určitě zajímavou výpovědí o pocitech každého z nás.

Bylo dohodnuto, že dvacetileté období rozdělíme do čtyř „pětiletých“, které budou tvořit základní kapitoly nové části knihy. Je asi pochopitelné, že právě ta první kapitola, která se vztahuje k období 1990 - 1994, byla pro mě asi ta nejproblémovější. Důvodů je hned několik. Od roku 1990 uplynulo již víc než dvacet let a právě období prvních let po roce 1990 bylo ve znamení význačných změn rozdělení vzdušného prostoru, změn provozních postupů a instalace nových ATM systémů a technologií. Navíc kompletní rekonstrukce budovy technického bloku, přemístění stanovišť APP a ACC Praha do zcela jiných prostor budovy, přechod na nový radarový systém, ale od ledna 1993 také rozdělení podniku na ŘLP ČR a ŘLP SR. Pátrání ve vlastní paměti i v některých podnikových dokumentech přineslo řadu důležitých skutečností, které se počátkem devadesátých let staly, problém byl ale v jejich správném časovém zařazení (časová souslednost mi dělala často problémy i v angličtině...). Změn bylo ale v tomto období skutečně tolik, že dalo velkou práci vybrat ty nejdůležitější, o kterých se v textu zmínit a v neposlední řadě určit, která z nich proběhla dříve a která až následně.

Při psaní svého textu jsem se snažil vrátit se v duchu do doby, kterou jsem právě komentoval, a připomenout si co nejvíc podrobností popisovaných událostí. V každém případě ale můj text odpovídá tomu, jak jsem události viděl a vnímal já. Každý, kdo bude knihu číst, bude mít možná trochu jiný pohled na popisované události, možná by vybral úplně jiné věci, o kterých by psal, a některé části textu by formuloval trochu jinak. To už by ale byla úplně jiná kniha...

Jaroslav Vlasák

Vážení čtenáři, možná jste již zaznamenali ve vašem okolí podobné letáky, jako je ten, co uvádíme níže. Účelem tohoto způsobu interní komunikace je připomenout s určitou nadsázkou pravidla a normy nastavené v Řízení letového provozu České republiky, s. p., a přimět tak ty, se kterými spolupracujeme, k hlubšímu zamyšlení nad jednáním svým i svých kolegů.

Slovo PROFESIONALITA a PROFESIONÁL zde hraje zásadní roli. Pokud se slovo rozsype na jednotlivá písmena, přeskládáním změní význam stejně jako práce profíka, který ztratil smysl pro profesionalitu.

Zdeněk Nováček, náměstek ředitele divize pro SONS



Kdo není

PROFESIONÁL

hází

LANO

jiné

PROFESI.



**Řízení letového provozu
České republiky**

**Profesionalita letí.
Bez ní nic neletí.**