

 Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2014

ročník XV, číslo 156
prosinec





Panevropská společnost pro kulturu, vzdělávání a vědecko-technickou spolupráci Comenius pořádala již devatenáctý ročník „Českých 100 nejlepších“. V pátek 28. listopadu 2014 proběhlo ve Španělském sále Pražského hradu slavnostní vyhlášení ankety soutěže „Českých 100 Nejlepších 2014“ za účasti více než 700 významných a vážných hostů včetně například předsedy Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky, ministrů vlády, náměstků ministrů, senátorů a poslanců a zahraničních velvyslanců.

Součástí byla také dopolední konference na tradiční téma „Klíčové faktory úspěchu“, kde o své ne vždy jednoduché cestě za úspěchem inspirativně hovořily zajímavé osobnosti.

Zbývá dodat, že Řízení letového provozu České republiky se i pro letošní rok 2014 opět zařadilo vysoko v sestaveném žebříčku nejlepších a nejúspěšnějších tuzemských společností.

text Comenius/red, foto Comenius

Personálie

Od 1. 1. 2015 vstupuje v účinnost organizační změna – v divizi plánování a rozvoje letových navigačních služeb bude vytvořena sekce právní a veřejných zakázek, funkci náměstka ředitele divize plánování a rozvoje LNS pro sekci právní a veřejných zakázek bude vykonávat pan **JUDr. Zbyněk Fibich**. **DPERFIN**

Pracovní výročí

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

Ivo Josífek,
sřlp I,
DRSL/SLRL/LKTB – LPS **15 let**
Pavel Krpata,
sřlp II,
DPRO/SPLS/APP/TWR **15 let**
Iva Rýdlová,
administrátor IS II,
DPRO/LIS/S **15 let**
Jan Šimon,
vřlp II – WS,
DPRO/SPLS/APP/TWR **15 let**
Věra Pechrová,
uklízečka,
DRSL/SCL/TPS **20 let**

Redakce srdečně blahopřeje!

Statistiky provozu

Počet pohybů na
Letišti Václava Havla Praha
ŘÍJEN 2013/2014
Zdroj AI

2013 2014

celkový počet

11 253 10 723

nejvyšší počet/den

(11. 10.) (3. 10.)

422 428

nejvyšší počet/hod.

(9. 10.) (17. 10.)

39 37

Počet pohybů ve FIR Praha

ŘÍJEN 2013/2014 (IFR)
Zdroj AI

2013 2014

celkový počet

59 592 60 728

nejvyšší počet/den

(1. 10.) (2. 10.)

2 114 2 249

nejvyšší počet/hod.

(8. 10.) (3. 10.)

162 168

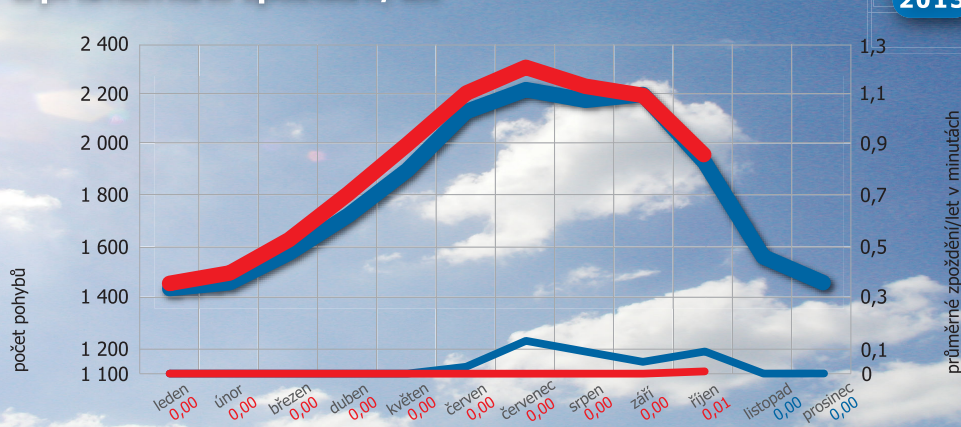
Statistiky provozu

říjen 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 %
říjen	11 253	10 723	-4,7	3 019	3 155	4,5	1 148	1 454	26,7	689	449	-34,8

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

	Nárůst provozu v %		Průměrné zpoždění na let v min.	
	2013	2014	2013	2014
říjen	59592	60 728	13/14	1,9
				0,09 0,01

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

V druhé, závěrečné části rozhovoru s fotografem Petrem Hruběšem se společně věnujeme jeho dlouhodobé spolupráci s ŘLP ČR. Zajímá nás, jakým stylem pracuje při fotografování oboru našeho podniku, a zmíníme se i o knize o historii řízení letového provozu, na které se podílel.

Je možné být i při fotografování letadel a vlastně celého oboru řlp kreativní?

Určitě. Myslím, že se zde fotografovi ta možnost vždy nabízí. Chápu to jako určitou výzvu, čím těžší je zadání nebo úkol, tím větší výzvu to pro mne znamená. Jsou však úkoly, kde řeším otázku, zda je u snímku kreativita žádoucí. Pro mě osobně je fotografování letadel zcela jasné a krásné ve své nejčistší podobě. Vaše prostředí je naplněno technikou, spoustou obrazových vjemů počínaje obrazovkami, na kterých se stále něco děje. Na obloze je stále co sledovat a koneckonců i emoce a výrazy ve tvářích dispečerů na řídicí věži jsou nesmírně zajímavé.

Míváte chvíli tvůrčí krize?

Stává se to, ale člověk se tím nemá nechat příliš stresovat. Musí zapnout a krizi překonat, ale především je to o tom, jak to snášíte vy. Určitá dávka stresu je někdy droga. Jestli jste na takovou situaci připravená a začnete makat, pak je to plus pro výsledek. Ale trochu vás to vyčerpá. Napřed nic nepřichází, pouze banality, které hned zavrhnete, termín předání se blíží a pak to naskočí! Jedete na plný výkon, nevnímáte ostatní věci a musíte to dotáhnout. Napadá mě určitá podobnost s hlavním hrdinou filmu Jáchyme, hoď ho do stroje. Jsou dny, kdyby mi nestačila ani 128 gigabytová karta nebo si nápady nestáčí skicovat a poznávat, a dny, kdy bych si přál dělat pouze rentgenové snímky – nedýchat a cvak.

Teď sice trochu přeháním, vždy je co předit, zlepšovat, retušovat nebo jen třídit množství fotografií, na které není v aktivních dnech čas. Také se mi stává, že narazím na starý vyvolaný film a říkám si: „Jak jsem jen mohl zrovna na tuhle fotku zapomenout!“. Naskenuji si ji a pak tam zase spolu s ostatními leží na disku další půlrok, než přijde... krize.

Jak přistupujete ke kritice?

Myslím, že je to otázka vnitřního vývoje a vyzrálosti. Já sám jsem v mládí několikrát použil poměrně kritická slova na adresu některých lidí z branže, a dnes už bych to neudělal. Na druhou stranu, se mnou se také někdo zvlášť nemazil, kolikrát já slyšel od zkušenějších autorů slova: „Tu fotku raději roztřeš!“ Kritika je důležitá, je to taková štika v rybníce, abychom byli stále ve střehu a neusnuli na vavřínech. Záleží však, kdo kritizuje. Od někoho ta slova berete, od jiného nikoliv.

Čas od času se zamýšlím nad spoustou fotek, které lidé umísťují na servery po celém světě, a nechápu jejich význam, nevznám se v nich. Zde by se měla kritika nebo autocenzura určitě použít, protože to ovlivňuje spoustu lidí. Myslím si, že je to tak správné a pravdivé, protože je to zřejmější na webu. Hlavně mladší generace zastává názor, že přebarvenost a trik nebo známá tvář na snímku má zásadní význam. Ten zmatek v umění a neumění – je to pouhé podání informace nebo tvorba? Další spornou záležitostí je vnímání este-

tiky. Často se stává, že fotoaparát bere do ruky někdo, kdo si řekne, že bude profesionálem, jen proto, že to chce. Ale co když pro takovou práci nemá vloh a nikoho se nezeptá? V tu chvíli má kritika jednoznačně své opodstatnění.

Když se trochu blíže podíváme na spolupráci vašeho reklamního studia s ŘLP, tak například na pozvánkách, letáčcích a dalších propagačních materiálech, které zpracováváte, není kolikrát v grafice vůbec zmíněno jméno vašeho studia. Nevadí vám to?

Víme, že to není úplně ideální, protože autorské podpisy a hlavně reference hrají v dnešní době velkou roli. Je dobré, když veřejnost ví, kdo stojí za realizací, ale pro nás to nikdy nebylo to hlavní, ač jsme tím možná tak trochu sami proti sobě. Není pro nás tak zvaných malých zakázek, ale myslíme si, že jméno studia by mělo být především na těch větších a významnějších. Pro nás je zásadní pocit, že jsme odvedli dobře svou práci, ať se jedná o malou pozvánku nebo velkou zakázku na několik měsíců, ke všemu přistupujeme stejně svědomitě a těší nás, když splníme úkol i očekávání od zadaného produktu.

Jak jednoduše či složitě se ve fotografii zobrazuje obor řlp?

Neřekl bych, že je to vloženo složité, mně třeba k tomu pomáhá alespoň elementární znalost prostředí, i když i zde asi platí, že čím víc člověk ví, tak tím víc ví, že nic není. Úplně jednoduché to ale také není. Já mám zpracovávání materiálů pro tento obor rozdělen na dvě části. První jsou lidé – řídicí letového provozu a další zaměstnanci, kteří obsluhují složité a náročné systémy. Jejich zachycení je trochu problematické z pohledu užití světla – nemohu a ani jim nechci jakkoliv překážet a použít dodatečného osvětlení je téměř vyloučené. Existuje samozřejmě možnost celou scénu nasimulovat a v případě sálu ATC posadit místo opravdového řídicího jen herce, který si vše „osahá“ a nasadí přesvědčivý výraz. V takovém případě jsou světelné možnosti daleko lepší, používání protisvětla a dosvícování tváře je pro reklamní účely důležité. Náročnost zobrazování řídicích pak dokládá i to, že vymyslet v daných podmínkách novou kompozici tak, abych nevyrobil stejnou fotografii jako minule, stojí stále více úsilí.

Naštěstí je fotografie, které vznikly v autentickém prostředí a za přirozeného osvětlení většina, a to považují za základ dokumentace lidí ve vašem oboru. Nedá mi to a musím opět zdůraznit, že má fascinace vynálezem fotografie je dána jedinečnou možností zachycení okamžiku žití člověka a jeho činnosti.

Druhou částí oboru řlp, který často zpracovávám, jsou letadla. Pokud je dobré světlo a podaří se mi dostat do šikovné pozice, vznikne skvělá fotka jako například při prvním přistání A380 Korean Air. Jindy je zataženo nebo je malý provoz a ve výsledku mám kolikrát 90 procent pořízených sním-

ků nepoužitelných. Musím se proto vrátit další den a doufat, že mi bude počasí i aktuální provoz přát lépe. Jako velkou výhodou vidím skutečnost, že návštěvy letiště se dají řídit podle letových plánů a mohu si tedy vyhlédnout konkrétní stroj.

Ovšem nejen tento obor patří mezi ty složitější, alespoň co se týče určité choulostivosti prostředí. Vzpomínám si, že jednou jsem pracoval na vytvoření profilu o úspěšném lékaři, chirurgovi, který se specializoval na operace hlavy. Součástí byla i série portrétů při skutečné operaci na sále. Začalo se v sedm hodin ráno a zmíněný chirurg po celé dvě první hodiny nespustil oči z operovaného místa. Já jsem začínal být už poměrně nervózní, že za dvě hodiny neklapla závěrka ani jednou. Držel jsem pohotovost a čekal na ten vhodný okamžik k vyfocení, jenže ta chvíle nepřicházela. Zeptal jsem se proto jiného lékaře, jak dlouho operace asi bude trvat, a dozvěděl jsem se, že se končí asi v sedm hodin večer. V tu chvíli mi došlo, že původně zamýšlená fotografie prostě nevznikne, že to nedokážu zařídit tak, jak jsem si to původně představoval. Pak jsem se rozhlédl po sále, kde bylo obrovské množství přístrojů, hadiček a nástrojů budících respekt a já jsem navíc začal mít obavy, abych neopatrným šlápnutím ještě na sále něco nezpůsobil. Nakonec jsem odešel a pořídil později snímky jiné. Na tuto příhodu vzpomínám dost často, protože podobné obavy jako na operačním sále mě provázejí i na sále provozním nebo na věži. Střežím se toho, abych vstoupil do zorného pole jakémukoliv dispečerovi na věži.

Jak vás osobně řlp vnímá, když se objevíte s fotoaparátem?

Na základě zkušeností, které mám z dřívějších dob fotografování lidí v bezprostředních situacích v metru nebo na ulici, jsem si vybudoval speciální instinkt, podle něhož se vždy řídím. Poznám totiž, zda má smysl aparát zvednout nebo ne. Pokaždé záleží na situaci a na emocích, jež se lidem v očích zrcadlí, a také na úvaze, jestli to na snímku vůbec má být. Dalo by se říct, že je to trochu adrenalinový zážitek. To se ale samozřejmě neděje u vás na provozním sále, ani já sám nechci zobrazovat někoho, kdo si to nepřeje. Naštěstí jsou vaši zaměstnanci vstřícní, a i když by nemuseli, přesto chápou, že bez nich by to nemělo smysl. Mnohokrát mi pomohli a jejich „statečnost“ se pak výrazně promítla do výsledku. Dodnes si třeba pamatuji fotografii na věži s příjemnou blondýnkou, kterou jsem zachytil v 9. roce tohoto století. Rád bych tímto prostřednictvím všem upřímně poděkoval, protože kvůli spěchu a ve snaze zkrátit dobu strávenou na sále na minimum na to zpravidla nebyvá čas. Máte nějakou oblíbenou fotografii z leteckého oboru?

Oblíbených fotografií mám dost, a jsou dokonce takové, na které se mohu dívat i denně. U některých si i poměrně přesně pamatuji, jak vznikly. Dodnes jsem třeba

rád, že jsem kdysi objevil stopy pneumatik na přistávací dráze a podařilo se mi je zachytit. Je to doklad prvního doteku mezi strojem a zemí, jakýsi otisk razítka jako potvrzení úspěšného přistání. S takovým nápadem se dá pracovat dál a já se těším, že se pro to jednou najde ještě využití.

Na čem konkrétně pro ŘLP pracujete?

Stěžejní věc je pro nás nástěnný kalendář. Taková práce mě velmi těší a jsem za ní rád především proto, že mi jako fotografovi poskytuje velký prostor nejen, co se týče centimetrů. Oceňuji možnost vytvořit třináct obrazů, ve kterých se setkává fotografie s grafikou a nápadem, jak vzájemně propojit letící stroj a navigaci, aby splynuly v jednu kompozici či obraz. Takový kalendář visí na zdi celý rok a je to ideální prostor pro prezentaci podniku i pro externí marketing.

Součástí naší dlouhodobé spolupráce je i dodávání záběrů třeba do výroční zprávy nebo do profilových materiálů podniku, kde se snažíme opět fotografii pouze graficky dokreslit, protože se jedná o základu o něco reálného, faktického, pravdivého a k vaší práci se to velmi hodí.

Velkým projektem je i kniha o historii řízení letového provozu vydaná na začátku prosince. Jsem přesvědčený, že bude se ctí dobit nejednu knihovnu. Jedná se o unikátní svědectví o určité době a určitém místě zakonzervované do textů a obrázků. Pro autory samotné i celý kolektiv to byl dlouhodobý a určitě náročný projekt, náš úkol jako spolupracujícího reklamního studia byl tuto knihu hezky „zabalit“, tedy graficky zpracovat a zajistit kompletní produkci. Ponořil jsem se do pátrání po historických fotografiích, které měly být jakousi předzvěstí celé naší společné práce a měly motivovat autory k osobnějším úvahám nad jejich texty. To bylo dost náročné, přeci jen málokdo má k dispozici třeba archiv snímků historických radarů. Měsíce jsem je různě sháněl u známých pilotů a lidí z oboru a vzpomínám si, že na jedné z posledních schůzek se pak sešlo ohromné množství obrazového materiálu a nejobtížnější bylo tyto fotografie, leckdy se silnou osobní vzbou na někoho z autorského kolektivu, třídit a finálně vybrat do tisku. I když jsme nepoužili spoustu cenných a zajímavých obrázků z dřívější doby, jsou všechny schované a věřím, že jednou své uplatnění najdou i ony.

Osobně jsem rád, že na titulní fotografii obalu je dobový stroj se třpytem na trupu, původní řídicí věž a nová symbolika řízení letového provozu. Že jsou tam nastupující i vystupující lidé reprezentující historičnost okamžiku svým oblečením, a silnou osobní vzbou na někoho z autorského kolektivu, třídit a finálně vybrat do tisku. I když jsme nepoužili spoustu cenných a zajímavých obrázků z dřívější doby, jsou všechny schované a věřím, že jednou své uplatnění najdou i ony. Osobně jsem rád, že na titulní fotografii obalu je dobový stroj se třpytem na trupu, původní řídicí věž a nová symbolika řízení letového provozu. Že jsou tam nastupující i vystupující lidé reprezentující historičnost okamžiku svým oblečením, a silnou osobní vzbou na někoho z autorského kolektivu, třídit a finálně vybrat do tisku. I když jsme nepoužili spoustu cenných a zajímavých obrázků z dřívější doby, jsou všechny schované a věřím, že jednou své uplatnění najdou i ony.

text nwt

Optimalizace poskytování ATS - výzva

V listopadu 2014 byly zahájeny práce na novém projektu s názvem **Optimalizace poskytování letových provozních služeb**, který má za cíl navrhnout koncepci poskytování LPS umožňující flexibilní změny a úpravy vyvolané potřebami provozu a efektivnější využití provozního personálu.

Do lednového vydání zpravodaje proto ve spolupráci s ředitelem DPLR Petrem Fajtem chystáme článek, ve kterém se projektu budeme podrobněji věnovat. Vzhledem k tomu, že se týká hlavní činnosti celého našeho podniku, **chtěli bychom přivzít ke spolupráci (nejen) vás, naše provozní zaměstnance, a požádat, abyste do redakce na e-mail strip@ans.cz zaslali dotazy a náměty pro diskusi týkající se tohoto projektu.** V součinnosti s členy pracovního týmu připravíme odpovědi a ty poté kompletně uveřejníme.

Věříme, že vnímání chystaných změn vašimi očima z pohledu bezprostředních uživatelů nám pomůže celý proces ještě více zkvalitnit. Děkujeme za spolupráci. **red**

Fotografie na titulní straně

Na titulní straně posledního vydání zpravodaje v tomto roce je opět cestovatelská fotografie vybraná naší redakcí z XII. ročníku fotografické soutěže zaměstnanců „3L“. Pro prosincové číslo jsme zvolili stylově náladový zimní snímek, který zachytil Jan Drahokoupil z Oddělení pseudopilotů. Sám ke svému výtvaru dodává: „Fotografii jsem pořídil ve večerních hodinách třetího dne našeho pětidenního výletu za polárními zářemi na severu Norska v březnu roku 2013, který jsme pracovně nazvali „Expedice Tromso 2013“. Jako trojice nerozlučných přátel jsme se vydali do oblasti, která je na hony vzdálená tomu, co máme obvykle nejraději... letnímu teplému počasí s hojností bouřek. Jenže co má dělat „lovce bouřek“ v zimě? A tak jsme nakonec přistáli jednoho březnového dne v tom nejméně pravděpodobném místě pro milovníky teplých letních dní – v chladném Tromso daleko na severu Norska – a doufali, že nám příroda nabídne další neobvyklou a krásnou podívanou nad našimi hlavami. A nakonec nabídla... a nejen to. Krásy Norska nám ušarovaly a již přemýšlíme nad dalším podobným dobrodružstvím za poznáváním přírody. Více o tomto našem zážitku a jiných zajímavých příhodách se můžete dočíst na této adrese: <http://www.bourky.com/pozorovani/vylet-za-polarni-zari-expedice-tromso-2013>.

red

Šesté jednání PILK v IATCC Jeneč



V prostorách IATCC v Jenči u Prahy se v úterý 11. listopadu konala šestá schůze podvýboru pro inovace, letectví a kosmonautiku Poslanecké sněmovny PČR. Kromě generálního ředitele Jana Klase se za ŘLP ČR, s. p., schůze účastnili mimo jiné i Luboš Hlinovský, ředitel ÚSMP, a dále vedoucí VV Richard Klíma. Předseda výboru František Laudát nejprve stručně přivítal všechny přítomné a nastínil program jednání. Jako první poslancům prezentoval GR ŘLP informace o aktuálním dění v našem podniku včetně pozitivních hospodářských výsledků, následovalo shrnutí projektu civilně-vojenské integrace služeb řízení letového provozu v podání Richarda Klímy a prezentace Luboše Hlinovského na téma Benchmarking ATM a srovnání Evropy a USA s naznačením vize dalšího vývoje civilního letectví. Jako poslední se pak účastníkům představil Václav Řehoř s nejnovějšími zprávami o aktuální situaci v ČSA.

Živější diskuze se očekávala především na téma projektu civilně-vojenské integrace, který ŘLP úspěšně v tomto roce dokončilo přechodem do ostrého provozu 1. května 2014. Podrobné a dosti zkoumavé dotazy přítomných poslanců zkušeně a profesionálně zodpověděl ředitel DPLR Petr Fajt ve spolupráci s přítomnými zástupci Armády ČR.

Mezi další členy podvýboru, kteří v úterý zavítali do konferenčního sálu IATCC, patřili místopředsedové Antonín Seďa a Václav Snopek, dále Marek Černoch, Stanislav Mackovík, Květa Matušovská, Pavel Plzák, Roman Procházka, Anna Putnová a Jiří Skalkický.

text a foto nwt

Změna zaměstnaneckého programu Bonerix

BONERIX

Společnost O2 Czech Republic (dále jen O2) od 12. 1. 2015 mění cenové podmínky svého zaměstnaneckého programu nabízeného prostřednictvím své dceřiné společnosti Bonerix. Bohužel se zvyšuje paušální platba

jak u tarifu Mini (z 1 Kč na 29 Kč), tak u tarifu Maxi (ze 495 Kč na 599 Kč). Ceny volání, SMS a MMS zůstávají totožné, ceny datových tarifů Internetu v mobilu se o něco snižují, zejména u tarifu Maxi.

Pozitivní zprávou by mělo být to, že se podařilo vyjednat zařazení ŘLP ČR do skupiny zákazníků s vyšším počtem odebraných SIM, byť tam podle aktuálních čísel nepatříme. To nám umožnilo přesun ze stávajícího programu Bonerix na jiný, s obchodním názvem **Modré volání** (stále ale poskytovaný prostřednictvím společnosti Bonerix).

Program Modré volání obsahuje tyto změny u tarifu Mini (u tarifu Maxi zůstávají podmínky stejné):

- snížení ceny za hovorné do všech mobilních a pevných sítí z 1,90 Kč/min na 1,20 Kč/min;
- snížení ceny za SMS z 1,50 Kč na 1,20 Kč;
- volání zdarma ve VPN skupině (tj. jak mezi všemi zaměstnaneckými SIM, tak i na služební SIM karty ŘLP).

Tarif Mini je v programu Modré volání oproti programu Bonerix o 20 Kč měsíčně dražší (49 Kč celkem), nicméně v sobě obsahuje v podstatě původní balíček Spolu v ceně 30 Kč měsíčně.

Stávající uživatelé se mohou rozhodnout, zda zůstanou v programu Bonerix, či přejdou na program Modré volání. Třetí možností je právo ukončit smlouvu bez jakýchkoliv sankcí ke dni nabytí účinnosti nových podmínek, tj. ke 12. 1. 2015. Formulář návrhu na ukončení smluvního vztahu je k dispozici na www.bonerix.cz/cenik.

Noví uživatelé mohou v případě zájmu vstoupit pouze do programu Modré volání. Další informace o zaměstnaneckém programu O2 získáte na podnikovém intranetu v sekci *Nástěnka* a podsekcí *Pojištění/finance/daně/nabídky*.

Michal Chvojka, Vedoucí střediska LTS

Objektiv



Na snímku zleva: Luis Fonseca de Almeida, ředitel kanceláře ICAO EUR/ NAT, Ladislav Mika z MD ČR, Phil Roberts, předseda EANPG a George Firican, zástupce ředitele kanceláře ICAO EUR/ NAT.

V říjnu tohoto roku obdržel ing. Ladislav Mika, pracovník Ministerstva dopravy, prestižní ocenění za třicet let práce a podpory činností Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO v evropském regionu. Zejména bylo oceněno jeho mimořádné osobní přispění ke zvyšování provozní bezpečnosti – safety – v mezinárodním civilním letectví, a to nejen jako zástupce České republiky v Evropské letecké plánovací skupině (EANPG), ale také z pozice 1. místopředsedy EANPG, kterou vykonává převážnou část svého působení v EANPG ICAO. Ocenění předal v Paříži předseda EANPG Phil Roberts za přítomnosti Luise Fonseca de Almeidy, ředitele ICAO pro Evropu a Severní Atlantik, a jeho zástupce George Firicana.

Redakce se připojuje ke gratulaci k získání tak významného ocenění, které patří Ladislavu Mikovi plným právem. My všichni, kteří se snažíme dlouhodobě pracovat na zlepšení kultury bezpečnosti v celoevropském měřítku, na něj můžeme být pyšní.

red, foto Sebastian Kacprzak, ICAO

Vánoční charitativní sbírka aneb deset let s Divokými husami



**NADACE
DIVOKÉ
HUSY**

Sounáležitost. Klid. Bezpečí. Každý z nás má tato slova spojena s něčím velmi osobním a lidským – rodina, přátelé. Mezi námi však žijí lidé, pro které tyto pojmy svůj původní obsah ztratily. Lidé, jejichž nejbližší se z mnoha důvodů stali nedosažitelnými. Stejně jako kvalita života, kterou pojmy sounáležitost, klid a bezpečí reprezentují.

Věřte nebo ne, ale již deset let těmto lidem pomáháme. A nezáleží na tom, zdali se jedná o seniory, děti, fyzicky či mentálně

znevýhodněné osoby nebo jen o „obyčejné“ lidi ve velmi obtížné životní situaci. Naše Vánoční charitativní sbírka každý rok připomene, že ne každý má to štěstí, aby život prožil v klidu a pohodě bez pomoci druhých.

Chtěla bych proto hned v úvodu poděkovat všem, kteří neváhali a v průběhu již zmíněných deseti let sbírku jakoukoli částkou podpořili, a tím i zpříjemnili život lidem, na které se štěstí neusmálo.

A jak to vlastně všechno začalo? Kdo by neznal Zdeňka Micku, který je dnes již v důchodu, a jeho charitativní citění! S ním a s jeho kolegy od radarů jsme si jednou řekli, že by nebylo vůbec špatné vzdát se odborového příspěvku na zimní rekreaci a věnovat ho na charitu. Bylo nám však jasné, že „befelem“ to nepůjde. A tak vlastně vznikla dobrovolná Vánoční charitativní sbírka. Pak už jen stačilo domluvit se s nadací Divoké husy na podmínkách. Peníze od nás byly a jsou vždy na účtu nadace odlišeny od ostatních dárců variabilním symbolem, a tím i pod kontrolou. Každý rok v anketě rozhodujeme, komu a kam je pošleme.

Proč právě nadace Divoké husy? Líbila se nám jejich pravidla poskytování podpory. Například jako jediná organizace v České republice zdvojnásobuje výnosy benefičních akcí neziskových organizací, nadační příspěvek musí být použit na konkrétní účel, grant nelze použít na běžné provozní náklady atd. Více se můžete dozvědět na webových stránkách www.divokehusy.cz.

Od roku 2005, kdy jsme se Zdeňkem Mickou první Vánoční charitativní sbírku vyhlásili, se nám podařilo úspěšně rozdat již přes 400 000 Kč. Peníze obdrželo celkem čtrnáct organizací a sdružení.

V loňském roce bylo anketou vybraná Společnost Andromeda, o. s., bohužel však nebylo schopno naplnit účel, na který finanční podporu původně dostalo – benefiční koncert se jí nepodařilo uskutečnit. Proto podle nadačního pravidla zdvojení výtěžku nemohlo nakonec peníze obdržet, a ty tak od nás tak putovaly druhé organizaci v pořadí s názvem Centrum Martin, o. p. s., na vybavení tréninkové kavárny pro mladé lidi s mentálním a kombinovaným postižením.

Víte, co mají společného děti a senioři? Anebo lidé postižení vážnou nemocí či jinou ranou osudu? Bezbrannost. Nikdy nevíme, kdy se do podobné situace dostaneme i my. Vážme si proto doby, kdy můžeme těmto lidem pomoci alespoň svým finančním příspěvkem a doufejme, že na podobnou pomoc nebudeme nikdy nešťastně čekat zrovna my.

Letošní jubilejní desátá Vánoční charitativní sbírka je právě v plném proudu. Jako vždy, od listopadu 2014 do února 2015 můžete přispět obvyklým způsobem. Podrobný postup naleznete na nástěnce podnikového intranetu.

Věřme, že i letos se pár korun na účtu nadace Divoké husy sejde a my pak budeme moci svým darem udělat radost někomu, ke komu se štěstí otočilo zády.

Eva Pelikánová, LIS-NOF

Výlet pro bývalé zaměstnance ŘLP do Harrachova

I v letošním roce jsme se my, bývalí zaměstnanci Řízení letového provozu České republiky, dočkali tradičního oblíbeného společného setkání v podobě výletu, který byl jako vždy velmi pečlivě připraven a zorganizován. Za to patří naše velké poděkování paní Pražákové.

Počasí nám přálo již od ranních hodin, a tak navzdory předpovědi, bylo teplo, sluníčko občas i prorazilo mraky a co hlavně – nepršelo. V pohodě a dobré náladě jsme se usadili ve dvou přistavených autobusech a vyrazili na cestu. Až na jednu a půl hodiny trvající cestu po ucpaném pražském okruhu, než jsme se ze starého letiště dostali



přes Barrandovský most a na druhý břeh Vltavy, proběhla cesta bez potíží. Harrachov nás přivítal poněkud podmračenější oblohou. To nám ovšem nevadilo, protože prvním bodem našeho programu byly návštěvy interiérů. Rozdělili jsme se do dvou skupin a vydali se jednak na exkurzi do místní sklárny, tak na prohlídku sklářského muzea. Paní průvodkyně nás poutavým vyprávěním seznámila nejen s tři sta let starou historií, ale i zajímavostmi ze současného fungování sklárny. Během samotné prohlídky pak názorně ukázala postup a technologii výroby skleniček, právě tak jako i následné úpravy broušením. Po této „vyčerpávající“ návštěvě sklárny a muzea jsme všichni vzali za vděk příjemným posezením v místní restauraci. Započali jsme degustací nabízeného piva z místního pivovaru – mohli jsme si podle chuti vybrat černé, světlé nebo řezané. Zdá se, že nikoho nezklamalo, stejně jako chutně připravený oběd. V družné zábavě nám tak rychle plynul čas.

V odpoledních hodinách pak nastal okamžik, kdy jsme museli pohostinné prostory sklárny a její restaurace opustit, nastoupit do autobusů a vydat se na cestu domů. Páni řidiči po špatné ranní zkušenosti zvolili k návratu tentokrát cestu přes Mělník a Slaně na letiště. Cesta rychle ubíhala a my jsme tak ještě před devatenáctou hodinou mohli rozjet do svých domovů.

Letošní výlet jsme si příjemně užili a už se opět těšíme na ten další. Zároveň přemýšlíme, kam to bude tentokrát, a jsme si jisti, že se zase náramně vydaří. Kamarádky a kamarádi, draží přátelé a spolupracovníci, opět na shledanou při výletě 2015!

text A. Kraus, foto Zdeněk Micka

Inspirovat

„Považuji za úspěch, že se nám daří nejen udržovat spolupráci se stávajícími leteckými společnostmi, ale i získávat do Prahy nové dopravce. V porovnání s minulou zimní sezónou jejich počet vzrostl o čtyři. To s sebou přináší nové možnosti přímých spojení či větší výběr odletových časů do již zavedených destinací.“

Tomáš Rohlena, místopředseda představenstva Letiště Praha

„Pilot je stále pilotem, ať sedí u ovládací konzole nebo v kokpitu. V současnosti, kdy před sebou máme tisíce bezpilotních letounů, je nutné nastavit požadavky na výcvik pilotů tak, aby nebyli ohroženi ani ti na zemi, ani ti ve vzduchu.“

Mark Rosenker, bývalý předseda amerického Národního úřadu pro bezpečnost dopravy

„Nedovol, aby ti tvůj strach zabránil jít za svými sny. Připrav se, zkoušej to, modli se. A pak skoč! A právě během pádu zjistíš, že dokážeš létat.“

Yvonne Pierre, americká spisovatelka a filmařka

„V dávných dobách létání mívalo své kouzlo. Mohli jste se vznášet nad střechami a nad stromy nebo klesnout k projíždějícímu vlaku a zamávat strojevedoucímu. Patřila vám celá obloha. Dneska je všude spousta předpisů a obloha je přeplněná. Všechno to kouzlo je pryč.“

Katherine Stinson (1891–1977), americká letkyně

„Každá generace má povinnost osvobodit lidskou mysl a hledat nové světy, shlížet na svět z vyšších a vyšších perspektiv než předchozí generace. Vaše vize není omezena tím, co vidí vaše oči, ale tím, co si dovede představit vaše mysl. Snažte se o to ve svém životě a svět bude lepším místem.“

Ellison Sjoji Onizuka (1946–1986), americký astronaut

„Létající stroj se stane sportovním zbožím prvního řádu a nebude snad nikdy ničím předčen. Pohled z výše na panoráma hor, řek, luk a měst je úchvatný a nevyrovná se mu žádný jiný obraz. Pociť volnosti a svobody zachrání každého, kdo jen jednou podnikl plavbu vzduchem.“

Emil Žižka, český letecký konstruktér (z knihy B. Ditrycha Jak létají sny)

„Letectví udělalo z mnoha lidí miliónáře. Především z multimilionářů.“

anonymní letecké moudro

Připravila nwt



Nové stožáry na střeše provozního objektu IATCC

Jak jste již všichni jistě zaznamenali, tak na střeše objektu IATCC jsou od konce srpna nové stožáry s anténami. Hodně z vás se ovšem ptá, proč tam vlastně jsou a zda je střecha objektu unese.

Již při přípravě projektu objektu IATCC se uvažovalo s osazením střechy deseti stožáry pro antény. Ve finále se na střechu umístily pouze stožáry dva, které postačovaly pro umístění potřebného počtu antén. Pro ostatních osm stožárů se připravili základové bloky s kotevními šrouby. Ze statického hlediska bylo tudíž vše vyřešeno již dopředu a stačilo pouze navrhnut stožáry, které budou splňovat podmínky původního projektu.

A teď k důvodu, proč tam stožáry musí být. Požadavek na nové stožáry vzešel z projektu Obnova radiokomunikací. Projekt počítá s vytvořením plnohodnotného vysílacího střediska v objektu IATCC. Vysílací středisko bude rovnocennou zálohou k vysílacímu středisku ve VU Jeneč (stará budova uprostřed areálu). Vysílací antény v požadovaném počtu již nebylo možné umístit na stávající stožáry, a tak bylo nutné osadit střechu dalšími kusy.

Realizací byla pověřena společnost Techniserv, která zvítězila ve výběrovém řízení. Výrobu stožárů a jejich správné osazení zajišťovala subdodavatelská firma JH Engineering. Již samotná výroba a přeprava stožárů nebyla zrovna jednoduchá. Každý váží více než 1000 kg a vzhledem k délce jednotlivých dílů (7 metrů) bylo potřeba pro zinkování najít zinkovnu s dostatečně dlouhou vanou, do které se díly vejdou. I přes drobné potíže s výrobou a sestavením jednotlivých stožárů bylo vše připraveno k montáži včas.

Samotná montáž probíhala za pomoci jeřábu s vyložením ramene 70 metrů a maximální nosností 160 tun. Ačkoliv jsme předpokládali, že nejsložitější fází realizace bude osazení stožárů, tak paradoxně nejsložitější fází bylo získat souhlas ÚCL s použitím jeřábu. Po náročném vyjednávání a s vydatnou pomocí ing. Klikara nám ÚCL souhlas vydalo – v den montáže. Nic už tedy nebránilo celou akci zahájit. Až na počasí. V den D se počasí rozhodlo, že je potřeba spustit pořádný liják. I přes silný déšť byla dohlednost dobrá, a tak jsme v pět hodin ráno zahájili práce, ač značně promočení deštěm. Nejvíce času zabralo sestavení ramene jeřábu, které bylo připraveno k akci po zhruba třech hodinách. Tento na první pohled ztracený čas se ve výsledku ukázal jako užitečný, protože mezitím přestalo pršet. První stožár jsme na střechu zvedali již za téměř ideálního počasí. Pro všechny zúčastněné to byla velká úleva, protože šplhat po mokřem stožáru by nebylo nic příjemného.

Potom už šlo vše snadno. Osazení jednoho stožáru zabralo zhruba dvacet minut. Dnešní jeřáby jsou již tak přesné, že bylo možné stožár bez zbytečného kymáčení nasadit na dvanáct šroubů s milimetrovou přesností. Po utažení matic šroubů bylo potřeba vyšplhat na vrchol stožáru (30 metrů nad terénem) a odvázat nosné lano. Po osazení pěti stožárů, zhruba kolem poledne, bylo nutné přemístit jeřáb na druhou stranu objektu. To zabralo další tři hodiny času. Z druhého stanoviště osadil jeřáb poslední tři stožáry. Kolem 18. hodiny opouštěl jeřáb bránu areálu – mimochodem i toto byla náročná operace, na každé straně zbývalo pouhých 5 centimetrů.

V následujících dnech ještě pracovníci Techniservu namontovali na stožáry antény a na střechu nové kabelové trasy a dali tak střeše na nějakou dobu konečnou podobu.

Na závěr bych chtěl poděkovat všem, kteří se podíleli na realizaci. Pracovníkům zhotovitele za odhodlání dokončit dílo i přes úvodní nepřízeň počasí, technikům SCL TPS a BPS za asistenci a doprovodu pracovníků zhotovitele a pracovníkům DPRO za trpělivost, s jakou snášeli omezení způsobená jak jeřábem, tak občasným hlukem.

text a foto Jiří Houra, DPLR/SRPI/OPM

Siim Kallas: Evropské

Bývalý viceprezident Evropské komise Siim Kallas zodpovědný v období 9. 2. 2010 – 1. 11. 2014 za resort dopravy se zamýšlí nad budoucností evropského letectví.

Je těžké si představit život bez letectví, pro nás v celosvětovém měřítku znamená především propojení. Opírá se o něj hospodářský růst, vytváří se díky němu pracovní místa a všechny na světě dohromady spojuje. Spoléháme na letectví jako na zprostředkovatele mezinárodních propojení, která činí Evropu společenským a hospodářským centrem a umožňuje evropským společnostem konkurovat ve světě.

Letectví v Evropě poskytuje přímo či nepřímo 5,1 milionu pracovních míst. Denně přispívá k vytváření obchodů a fungování turistiky k evropskému HDP jednou miliardou eur.

Přes 800 milionů cestujících ročně využívá 450 letišť. Se svými 150 linkovými dopravci je EU ve světovém měřítku na 3. místě. Evropa je také domovským místem pro některé z největších aerolinií na světě a má vedoucí postavení v oblasti výroby letadel a motorů, a v oblasti výzkumu a technologie řízení letového provozu.

Od roku 1992 se počet letů v EU více než zdvojnásobil. Lety provozované více než dvěma společnostmi narostly čtyřnásobně, přičemž nárůst počtu cestujících přesáhl 300 %.

Měli bychom si však také uvědomit, že nic z toho ne lze považovat za samozřejmost. Evropská letecká doprava totiž může čelit vážnějším problémům.

Poptávka výrazně kolísá podle hospodářských cyklů, roste cena paliv, a zejména stále sílí konkurence ve světovém letectví zvyšovaná posunem růstu směrem k Asii, zejména na nové letištní uzly na Blízkém východě. V důsledku podprůměrného růstu ztrácí evropská letectví do-

Historie Řízení *malý seriál postřehů*

V posledním čísle zpravodaje Strip v tomto roce přichází i poslední díl malého seriálu postřehů autorů nového vydání knihy Historie Řízení letového provozu. Při přípravě technických odstavců jsem pokračoval na rozpracovaném textu Ivana Kráky s popisem podstatných událostí čtyř pětiletých etap rozvoje našeho podniku. Navázat na první díl knihy od ing. Karla Závodského není lehké, protože on byl velice zdatný technik a společně s ing. Josefem Štětinou a řadou dalších pro letectví zapálených lidí určoval směr, kterým se od padesátých let minulého století začala ubírat technická úroveň zabezpečení letového provozu. Léta přibližně do roku 1990 byla s vysílači, přijímači, zaměřovači, radary i majáky všeho druhu zejména ve znamení radiotechniky a klasické spojařiny s telefony a dálkopisy. Nebývalý rozvoj výpočetní techniky, datových komunikací a celkové elektroniky přišel v období, kterým se zabývá druhý díl knihy o naší historii. Byl to právě Karel Závodský, který mě před mnoha lety přijímal k podniku a který mě hned první den zavalil hromadou dokumentace radaru OR-1 se slovy: „Studuj, potom vás vyzkouším.“

Vzpomínat na dávná léta, kdy nová technika přibývala podstatně pomaleji a bylo více času a méně technických oborů, je jednodušší než popsat předchozích dvacet let a přitom nezapomenout některé klíčové události. Shrnout co všechno se za posledních dvacet let odehrálo, co nového jsme v zabezpečovací technice obstarali a instalovali, to nebyl takový problém, jako kdy to bylo, co bylo dříve a co později. Obtížné vzpomíná-

letectví má za sebou několik obtížných let, ale jeho vyhlídky jsou dobré

pravci ve většině regionů své podíly na trhu ve prospěch aerolinek provozovaných mimo Evropskou unii. V roce 2003 tvořil podíl dopravců na trhu 29 % kapacity, do roku 2025 se očekává pokles podílu na 20 %. Bez toho aniž bychom zakročili a podnikli něco proti tomuto trendu, riskujeme, že se výrazně sníží ziskovost a bude ohrožena schopnost evropských aerolinek vytvářet růst pro evropskou ekonomiku.

Evropa má nyní tři skupiny aerolinek. První skupinu tvoří nízkonákladové společnosti, jež fungují relativně dobře. Navzdory slabému výhledu ekonomiky narostl jejich podíl z 1 % na téměř polovinu trhu. Pak je tu skupina společností poskytujících komplexní služby. Ty se snaží o adaptaci na nové tržní podmínky a provádějí obtížnou, ale nezbytnou restrukturalizaci. Následuje třetí skupina aerolinek bojujících o přežití. Zejména pokud provozují regionální služby. Mezi lety 2000 a 2011 bylo více než sto insolventních linkových dopravců. Od počátku krize pomohlo nejméně deset evropských vlád svým vlajkovým dopravcům zachránit se před nárůstem dluhů a konečným bankrotem. Trh zřejmě potřebuje určitou konsolidaci. I když existují velké překážky zdržující nezbytný proces restrukturalizace, neznamená to, že bychom tuto situaci měli řešit pouze pomocí dotací.

Obavy jednotlivých vlád o zachování pracovních míst a udržení spojení jsou pochopitelné. Ale u každé komerční operace nese odpovědnost za své podnikání příslušná aerolinka. Proto se ve snaze být konkurenceschopné mnohé aerolinky snaží zlepšit služby při současném snižování nákladů. Není ovšem třeba vnímat situaci pouze jako beznadějnou.

Nezapomínejme, že i v Evropě zůstává letectví rostoucím oborem. Trh sice nyní nemůžeme srovnávat například s tím v jihovýchodní Asii, stále však existují nadějně vyhlídky na růst – na rok 2035 Eurocontrol předpovídá 14,4 milionu letů – to je o 50 % více než v roce 2012. A růst na rychle se rozvíjejících trzích má velký potenciál pro jiná odvětví (aeronautila, turistika). Současný pokles plyne ze stavu ekonomiky, nikoliv z nasycení trhu. Až se vrátí hospodářský růst, a to se již pomalu začíná naplňovat, měla by se znovu zvýšit i poptávka. Evropa již dělá mnoho pro zachování silné konkurenceschopnosti leteckého sektoru. Netýká se to však jen zvýšení frekvence letů a snižování nákladů, jde také o bezpečnost a zabezpečení, řízení letového provozu a celý hodnotový řetězec, který letectví představuje.

Evropské aerolinie musí mít především šanci získat přístup k novým trhům a podnikatelským příležitostem. Potřebují být v centru globální sítě spojující EU se zbytkem světa. Proto je potřeba, aby letiště EU zůstala ve středu světového letového provozu a vyhnula se omezenému počtu letů s následným omezením počtu spojení. Je nutné si uvědomit pozitivní vliv letišť na ostatní sektory ekonomiky.

Dále potřebujeme co nejdříve realizovat projekt jednotného nebe tak, aby byl plně funkční a úspěšný. Umožní to zkrátit lety, snížit zpoždění a emise, uspořit 3 miliardy eur ročně z celkových ročních nákladů 8 miliard eur. Pokrok v této oblasti byl zatím pomalejší, než se čekalo. A Evropa by posléze měla více využít ekonomický potenciál mezinárodních letů, protože potřebujeme být tam, kde je růst.

Nejedná se jen o zajištění práv a umožnění přístupu na nové trhy. Musíme stále dbát na naše vysoké standardy bezpečnosti, úspěšný přístup k regionální spolupráci, správu letišť a logistiku a otevřenou a spravedlivou hospodářskou soutěž.

Co se týče norem a nařízení, EU platí za všeobecně uznávaného světového vůdce. Právní předpisy, které umožnily vznik jednotného nebe nebo vytvoření agentury EASA za účelem převzetí odpovědnosti za bezpečnost na obloze, činí z Evropy světové centrum pro leteckou legislativu nelehde na to, že máme i bezprecedentní svobodu ustavování společností v jednotlivých státech. Spolu s respektováním pravidel hospodářské soutěže se tento řetězec stává kompletní.

Nedávno jsme začali prosazovat cílevědomější zahraniční politiku, která by měla vést k možnosti plně využít přínosu, který letectví nabízí evropskému hospodářství. Záměrem je uzavřít letecké dohody s velkými partnery jihovýchodní Asie, Číny, Japonska a Indie. Společně tak Evropská unie může dosáhnout a také nabídnout více než jednotlivé členské státy. To přináší velký potenciál i pro spotřebitele – celkový přínos všech těchto aktivit se odhaduje na 12 miliard eur ročně. Například v Maroku nebo na západním Balkáně klesly ceny pro konečné spotřebitele od roku 2005 o 40 %.

Několik minulých let bylo obtížných, ale vyhlídky na růst evropského leteckého průmyslu na trhu jsou nyní dobré. Pokud se nám podaří udělat vše, co jsme si předsevzali, spolu s růstem leteckého odvětví poroste i naše ekonomika, bude se zvyšovat výkon, efektivita a ukáží se nové tržní příležitosti. Modernizace a konkurenceschopnost jsou životně důležité stejně jako potřeba optimalizovat to, co Evropa již má, pokud jde o její vzdušný prostor. Jen tak můžeme zůstat pulzující a přirozenou křižovatkou celosvětového letectví. **red**

letového provozu po roce 1989

ú od autorů nového vydání knihy

li i podstatně mladších spolupracovníci, od kterých jsem v několika případech získal časové údaje s rozptylem téměř celých pěti let, do kterých bylo potřeba jednotlivé kapitoly orientovat. Druhý problém bylo vybrat z celého spektra nové technologie to podstatné, protože popis úplně všech zařízení a systémů a se všemi souvisejícími událostmi by si vyžádal samostatnou knihu.

K tomu, aby se za dalších dvacet let s podobnými obtížemi nepotýkal budoucí autorský kolektiv třetího vydání historie, bude vhodné založit a průběžně udržovat nějakou technickou kroniku, a možná ne jenom technickou, ale i provozní, protože technické vybavení a funkce pro řízení i vlastní řízení provozu se nedají oddělit. Výroční zprávy nemohou v technické části uvádět detaily a budoucím historikům mohou posloužit jenom kapitolami s provozní a ekonomickou statistikou.

Říjnový díl postřehů autorů nového vydání knihy zmiňuje rozsáhlý archiv fotografií Stanislava Černého. Proč bychom nemohli mít na intranetu jednu stránku, do které by autoři fotodokumentace zabezpečovací letecké techniky mimo historických snímků postupně přidávali dnes aktuální a za dvacet let historické fotky? Čas od času obnovovaná výstavka technických zařízení ve vitríně na chodbě druhého patra provozní budovy je důkaz, že jsou mezi námi sběratelé jak staré, tak i nové techniky a že je pořád co předvádět.

Jarda Vlasák v jednom dílu seriálu postřehů připomenul, že autoři jednotlivých odstavců při popisu minulých událostí v knize o historii vycházeli z vlastního pohledu na vše, čím jsme od roku 1990 prošli. Odlišnost provozního a technického pohledu je patrná z odstavců, které vzpomínají například na uvádění do provozu jednoho a téhož ATM systému. Z popisu je vidět, že podle profese měl každý starosti o něco jiného a přitom fakta a hlavně pohled na výsledek si neodporují.

Uspořádání knihy do jednotlivých kapitol a odstavců umožní každému rychle vyhledat historii svého oboru. Obvykle knihy o historii nečteme jako román od první do poslední stránky, ale studujeme historická fakta a minulost posledních dvaceti let může navíc řada zaměstnanců konfrontovat s vlastními vzpomínkami a zkušenostmi. První část knihy s redakcí autorského textu Karla Závodského se liší od uspořádání druhé části s novodobou historií. Odlišnost není na závadu, protože i v minulosti řada zaměstnanců, a ne jenom techniků, nebyla tak už se specializovaná, jako si to vynutila nová a pokročilá technologie i organizace práce prakticky ve všech profesích.

Výběr snímků do obrazové části knihy zdaleka nebyl snadný a byl podobně poznamenaný individuálním pohledem autorů, alespoň z mého hlediska, protože já bych nejraději publikoval samé radary (to protože jsou nejhezčí). Nakonec mě to přivedlo na myšlenku napsat samostatné pojednání o historii radarů u našeho podniku, ale až bude více času. Předpokládám, že tým autorů po vydání knihy bude ještě určitou dobu soustřeďovat všechny připomínky a konstruktivní kritiku jako základ pro opravy a doplnění příštího vydání, protože každým rokem ubývá pamětníků paměť a dnešní mladší budou brzo také pamětníci i s mezerami v paměti.

Doporučuji každému zajímat se o historii vlastního podniku pro poznání co, proč a jak se dělá a hlavně z jakého základu vznikl současný stav, o kterém hovoříme jako o světové úrovni. Každý bez ohledu na profesi by měl poznat minulost těch ostatních profesí pro pochopení současnosti a posílení vzájemného respektu a pokory všech vůči všem. To je pro budoucnost, která také jednou bude historií popisovanou v příštím vydání knihy, ale na to si ještě pár let počkejte.

Ivan Uhlíř, DPLR/SRPI/OPM

Milé kolegyně a milí kolegové,

ani letos vás redakce podnikového zpravodaje neochudí o stranu s vtipnými obrázky a texty. Snažíme-li se vás celý rok poctivě a seriózně informovat na stránkách Stripu o dění v podniku i mimo něj, můžeme si snad na konci roku dovolit snahu o trochu toho leteckého humoru a nadsázky. Věříme, že se nám podaří vás trochu rozptýlit a níže uveřejněné snímky odplaví alespoň na chvíli všudypřítomný pracovní stres.

Pohodové vánoční svátky, mnoho štěstí v osobním životě a úspěch po pracovní stránce vám v nadcházejícím roce 2015 za celou redakci Stripu přeje

Nicole Wowesná Trhlínová
šéfredaktorka



Začneme nejprve historickým snímkem dokumentujícím přímo ukázkové začátky fungování řízení letového provozu. Ze soustředěného výrazu dámy uprostřed lze usuzovat, že už tenkrát šlo o zaměstnání se zvýšeným psychickým výpětím. Zároveň se jedná o přelomovou inspiraci pro maminky dětí – budoucích pilotů či dalších pracovníků v oboru letectví, které díky absolutnímu výcviku již v raném věku čeká slibná kariéra.



Britské RAF zkouší na základně Tangmere na svých letounech Phantom FGR 2 emitory elektromagnetického záření, které mají přispět ke snížení obrazu vojenských letadel na obrazovkách radarů.

OPRAVA

1. RAF neprovozuje a neprovozovalo Phantom FGR 2 (ty provozovala Royal Navy, dokud měla letadlové lodě, ze kterých mohly FGR 2 operovat).
2. Základna RAF Tangmere je zrušena a místo ní je muzeum.
3. Ony emitory jsou zábranami pro místní hojné ptactvo, aby si z místních exponátů vystavených na volném prostranství neudělalo veřejné WC.

Za velmi povedený vtip ve stylu Rádia Jerevan děkujeme Standovi Černému z Oddělení rozvoje lidských zdrojů.



Dámy a pánové, řízení letového provozu, jestlipak máte i vy podobně zodpovědně nastavený budík na svém chytrém telefonu?



Na závěr si neodpustíme uveřejnění snímku, který dokazuje, že propagační materiály ŘLP ČR mají úspěch nejen zde v České republice. Jak je vidět, i v daleké zaoceánské Kalifornii zdobí řidiči zadní nárazník vozu samolepicím symbolem našeho podniku.

Za dodanou fotografii děkujeme Markétě Klímové Weinzierl.

'Twas the night before Christmas, when all through LAX frequent flyers were queuing, including PremEx. The rollboards were searched by Security with care in hopes that a corkscrew would not be there.

The F pax were nestled all snug in First Suites while visions of warm nuts seduced the elites. Ma got her bump voucher and I got my upgrade and we logged onto FT with coupons to trade.

When out on the tarmac there arose such a clatter I sprang from the lounge to see what was the matter. Away to the gate I flew like a Concorde, Wondering what was there – did it fly in from ORD?

The moon on the spray of de-icing fluid gave a green luster to aircraft seen through it. When what to my wondering eyes should appear but a miniature twin-prop with eight tiny reindeer. With a little old pilot, so lively and quick I knew in a moment it must be Captain Nick. More rapid than fighters his coursoers they came and he radioed Ground Control and called them by name:

Now, BOEING, now AIRBUS, now FOKKER and TUPOLEV!
On JETSTREAM! On EMBRAER! On CANADAIIR and ANTONOV!
Taxi Kilo Eight to One Five and hold short!
Cleared for takeoff! Wake turbulence, of course!

So on the departure vector they flew with the hold full of cargo and vexing pax too.

And with an on-time arrival (thanks, schedule padding) came the roar of thrust reversers and a routine landing. As I walked down the Jetway to a chorus of "Buh-bye" followed Captain Nicholas, no longer legal to fly. He was dressed all in navy from his pants to his cap and his arms had gold strips impressive to look at.

His eyes how they're perfect (as the Air Force required), His age close to sixty how nearly retired!
The stump of a pipe he held tight in his teeth disabling lavatory detectors makes you akin to a thief. He spoke not a word, having completed his work. The bag handlers descended and threw bags with a jerk.

"How far can we drop this?" the handler inquired. "Clear down the chimney!" said his colleague, inspired. But I heard them exclaim 'er they drove o'er the bags, "Throw that one away... it doesn't have tags!"



Air traffic controllers, as always, cool, calm and collected.

Připravila nwt