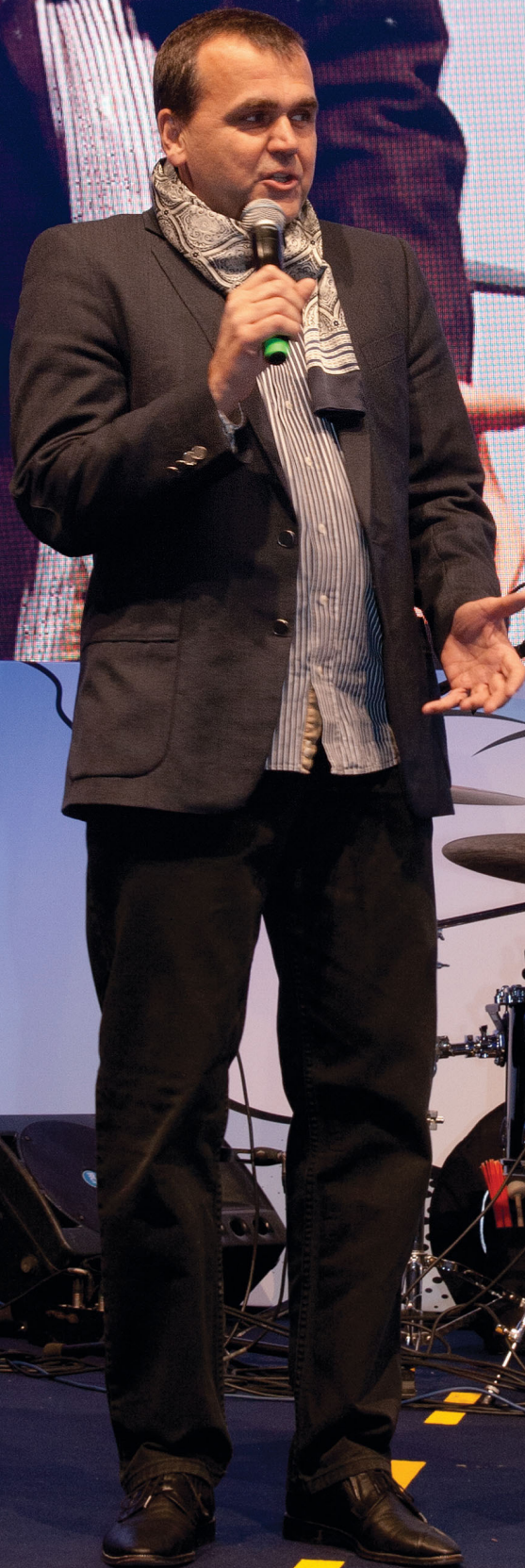


 Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s.p.

STRIP 2015

ročník XVI, číslo 157

leden



Pozvánka

XXIV. reprezentační letecký ples



V letošním roce se uskuteční v pořadí již 24. ročník reprezentačního leteckého plesu, jehož partnerem se opět stane Řízení letového provozu České republiky. Spolu se společností Aviatik, s. r. o., Sdružením československých zahraničních letců a Svazem letců ČR srdečně zveme všechny příznivce dobré zábavy

v sobotu 14. února od 19:30 do velkého sálu Paláce Lucerna, kde bude k tanči i poslechu hrát Orchestr Karla Vlacha. Organizátoři pro nás připravili rozmanitý program, jehož vyvrcholením bude energické vystoupení české zpěvačky Petry Janů. Bohatá letecká tombola opět nabízí všem účastníkům opravdu hodnotné ceny a vylosovaný šťastlivce té první získá zájezd pro dvě osoby na Kanárské ostrovy.

Předprodej vstupenek byl již zahájen prostřednictvím sítě TICKETPRO. **red**

Nový Organizační řád

Od 1. ledna 2015 nabývá účinnosti nový Organizační řád ŘLP ČR (číslo normy AA/12/ÚSMP/001, verze 6.1).

Mezi hlavní změny patří především:

- zrušení oddělení právního a veřejných zakázek a vytvoření sekce právní a veřejných zakázek (SPVZ) v rámci DPLR,
 - vytvoření sekretariátu, oddělení právního (OPV) a oddělení veřejných zakázek (OVZ) v rámci sekce právní a veřejných zakázek,
 - změny v popisu odpovědností v ESR a oddělení letových provozních služeb SLRL (DRSL),
 - zapracování množství drobnějších připomínek z připomínkového řízení (upřesnění odpovědností oddělení ASM, IFR, OBK, BPS, ESR SLRL, aj.)
- Pro snazší orientaci ve změnách obsažených v textu nové verze organizačního řádu podniku je k dispozici též verze s barevně vyznačenými změnami vůči předchozí verzi, a to ve zprávě publikované na

podnikovém intranetu v sekci Novinky dne 19. prosince, nebo přímo v následujícím odkazu: http://info.ans.cz/utvar/UGR/USMP/VerejneDokumenty/TMP/OR_v61_z0_Final_Blue.pdf.

Tomáš Tržický/ÚSMP/MK,
trzicky@ans.cz

Pracovní výročí

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

Zdeňka Herinková , uklízečka, DRSL/SL/TPS	15 let
Jana Kohoutková, Ing. , samostatný odborný referent specialista, DPLR/SRPI/KPN	15 let
Jana Šmehlíková , samostatný řídící letového provozu II, DPRP/SPLS/APP/TWR	15 let
Ilona Meryová , operátor reprografické techniky, DPRO/LIS/RDO	20 let
Alexej Podrazský , referent nákupu, DRSL/SL/NA	25 let
Oliver Kňážík , řidič, DRSL/SL/TPS	30 let
Jan Samšíňák, RNDr. , vedoucí řídicí letového provozu II – SC, DPRP/SONS/ACC/ASM	30 let

Redakce srdečně blahopřeje!

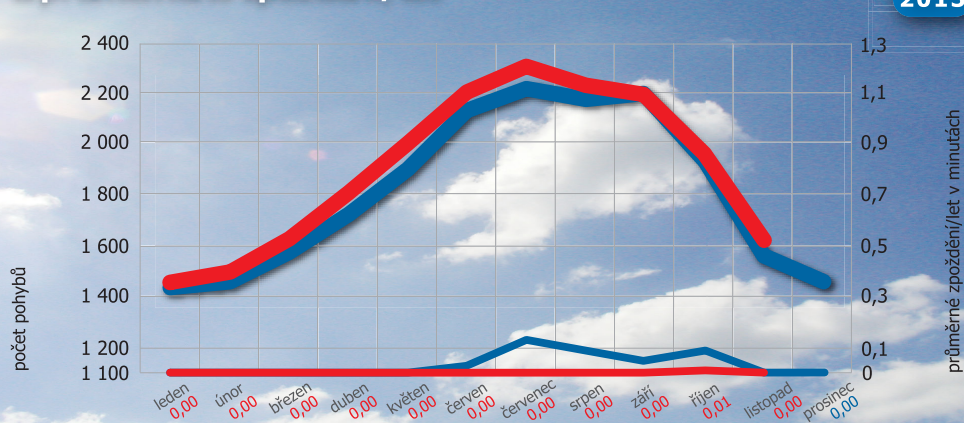
Statistiky provozu

listopad 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 %
listopad	9 027	8 748	-3,1	2 171	2 235	2,9	568	921	62,1	228	377	65,4

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Nárůst provozu v %

Průměrné zpoždění na let v min.

2013	2014	2013/14	2013	2014
listopad	46 980	48 465	3,2	0,00

Statistiky provozu

Počet pohybů na

Letišti Václava Havla Praha

LISTOPAD 2013/2014

Zdroj: AI

2013 2014

celkový počet

9 027 **8 748**

nejvyšší počet/den

(8. 11.) (7. 11.)

362 **365**

nejvyšší počet/hod.

(29. 11.) (10. 11.)

35 **38**

Počet pohybů ve FIR Praha

LISTOPAD 2013/2014 (IFR)

Zdroj: AI

2013 2014

celkový počet

46 980 **48 465**

nejvyšší počet/den

(1. 11.) (7. 11.)

1 749 **1 869**

nejvyšší počet/hod.

(8. 11.) (7. 11.)

144 **155**

Přál bych si, aby se nám podařilo zvednout úspěšnost výcvikových kurzů

Martin Sládek pracuje v Řízení letového provozu České republiky od 1. února 2004. Na předvánočním setkání zaměstnanců 12. prosince 2014 byl jedním z těch, kteří obdrželi ocenění generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., v jeho případě za perfektní zvládnutí všech úkolů, především za jeho podíl na projektu civilně-vojenské integrace včetně plánování výcviku. V dnešním rozhovoru jsme se ho proto ptali nejen na jeho pracovní povinnosti, ale i na dojmy spojené s čerstvě získaným oceněním.

Překvapila vás nominace na ocenění generálního ředitele?

Ano, překvapila mě poměrně dost, nicméně to, za co jsem ocenění dostal, není práce jednoho člověka. Cítím se spíš jako zástupce celé skupiny mých kolegů a ocenění patří stejně jim jako mně. Rád bych proto poděkoval Martinu Černíkovi, který byl do konce loňského roku vedoucí instruktor a po němž jsem tuto pozici převzal já. Byl to takový můj mentor a ukazoval mi cestu, když jsem potřeboval poradit. Dále Standovi Černému, který nám velmi pomáhal, a vedení oblasti – Marku Cimprichovi a Zdeňku Nováčkovi. Velkou zásluhu má i celý tým instruktorů, kteří samotný výcvik prováděli, protože i pro ně to bylo poměrně hodně složité období. Poděkování patří i všem řídícím letového provozu, kteří úspěšně CIV-MIL výcvik absolvovali, spolupracovali s námi, ptali se a směřovali na nás spoustu podnětů, na jejichž základě se nám podařilo odhalit a vyjasnit si mnoho nesrovnalostí. Samozřejmě nesmím zapomenout ani na podporu přítelkyně a rodiny, neboť spoustu příprav bylo nutné udělat i ve volném čase.

Co takové ocenění pro vás znamená? Je to motivace, výzva nebo třeba i závazek?

Myslím, že všechno dohromady. Chápu to jako ocenění toho, že jsme dokázali splnit ne příliš jednoduchý úkol a dovést projekt CIV-MIL integrace do úspěšného konce. Motivaci jako takovou k tomu udělat všechno pro bezproblémový průběh výcviku tady na oblasti musí mít podle mě každý z nás uvnitř v sobě. I díky ní a našemu odhodlání, které s tím úzce souvisí, jsme všichni výše jmenovaní do tohoto projektu šli. Cítili jsme zároveň, že je nejvyšší čas odstranit jakési vakuum vzniklé díky tomu, že zde několik let nebyla obsazena funkce vedoucího instruktora. Ocenění je proto pro mě a mé kolegy i známkou toho, že se nám to podařilo.

Byl jste oceněn za perfektní zvládnutí všech úkolů v rámci projektu civilně-vojenské integrace. Co konkrétně jste měl na starosti?

Jedním z hlavních úkolů bylo připravit a naplánovat celý výcvik, vytvořit časový rozvrh. Bylo to komplikované, protože současně probíhal místní výcvik řlp-žáků, což znamenalo, že jsme nemohli simulátor využívat v plné kapacitě. Navíc žáků bylo v tu dobu osm, a byli proto rozděleni do dvou skupin. Původně jejich výcvik nebyl dvoufázový, jeden den se cvičila první skupina, ta druhá potom den následující. A my jsme celý ten jejich systém museli přeházet tak, aby byl pouze dvoufázový a naplánovat harmonogram na dopoledne i odpoledne. Nejen že to bylo časově náročné, obě skupiny se cvičily od sedmi hodin ráno až třeba do deseti hodin večer, ale pro nás každý takový den znamenal, že jsme měli blokováno osm instruktorů – čtyři dopoledne

a čtyři odpoledne, kteří nemohli pracovat na sále. Navíc jsme do harmonogramu museli začlenit i pseudopiloty a obsluhu simulátoru, a to pořád hovořím pouze o plánování výcviku řlp-žáků. Museli jsme totiž ještě naplánovat celý CIV-MIL výcvik tak, aby se úspěšně podařilo vycvičit i všechny řídící letového provozu na oblasti, kterých je přes stovku. K tomu se muselo počítat s rezervami pro případ, že by někdo onemocněl, a stále nebylo vyhráno. Šlo ještě o to, aby celý náš pečlivě připravený plán přijal rozdělovník služeb. Někteří řídící vnímají v rozdělovníku jen svůj řádek a často se jim nelíbí jejich plán služeb, ale jedná se o nepředstavitelně komplikovaný systém provázaný se spoustou dalších činností, jako jsou dovolené, výuka jazyků atd., takže to opravdu není snadné. Celý tento postup se zatím týkal pouze plánování. Ale nastala druhá fáze, kdy jsme museli všechny dotčené zaměstnance vycvičit, což v praxi obnášelo jim vymyslet simulátorová cvičení na téma, které zde doposud vůbec neexistovalo a nikdo ho neznal. Tady jsme spolupracovali s DPLR, a především s Lumírem Hovančíkem, s cílem vytvořit postupy, podle kterých se mají řídící letového provozu v reálných situacích řídit. To byla zejména práce Miloše Zadáka, který měl na starosti tvorbu cvičení. Jejich náplní bylo např. tankování za letu, čestný doprovod, zákrok proti teroristické hrozbě nebo třeba řízení přeletů do a z vojenských prostorů atd. Zároveň pod vedením Míry Hrachy úspěšně proběhl i výcvik pracovníků FDO.

Výsledkem těchto a mnoha dalších aktivit bylo to, že k 1. 5. 2014 jsme měli vycvičeno 100 % řídících na oblasti. Pravdou je, že témat pro výcvik v rámci CIV-MIL integrace bylo poměrně dost a s některými se naši řídící třeba za celý život nesetkají. Nicméně my musíme stále zajišťovat, aby i na tyto okamžiky byli připraveni.

Bavila vás i přes svou složitost a náročnost práce na projektu? Jakou cestou jste musel projít?

Bavila mě hodně. Začínal jsem jako řídící letového provozu a tu práci mám pořád rád, ale časem se může stát, že upadnete do stereotypu a jen chodíte do práce a z práce, aniž byste vnímali, co se děje okolo. Chtěl jsem proto zkusit něco jiného a nového, a začal jsem pracovat jako vedoucí provozní instruktor, přičemž zde nebyla obsazena funkce vedoucího instruktora. Proto jsem zčásti i na základě svých dosavadních znalostí a zkušeností suploval některé povinnosti i na této pozici. Sice ne ideálně, protože pro mě byla spousta věcí nových, ale pomohl mi hodně Zdeněk Nováček poté, co začal působit jako náměstek SONS. Tam někde se pak zrodila myšlenka, že bych funkci vedoucího instruktora mohl zastávat na plno. Rád na to vzpomínám, spolupráce se Zdeňkem, Markem



i Martinem byla skvělá a hodně jsem se naučil. Někdy totiž neškodí pohlédnout na danou práci z několika úhlů a v našem případě odhlédnout od sektoru a podívat se do zákulisí, jak tam všechno funguje. Tím se vracím k původnímu dotazu – právě to mě bavilo a baví nejvíce. Pracovat na tom, aby se výcvik posunul zase o pár kroků dál a zlepšil se.

Do konce loňského roku jste zastával funkci vedoucího týmu OJTI. Přibližte nám, čím jste se zabýval?

Instruktoři zde v podniku jsou rozděleni na instruktory stanovišť, kteří provádějí výcvik jak na simulátoru, tak v živém provozu. Pak jsou zde instruktory provozní, tzv. OJTI neboli On Job Training Instructor, a ti provádí výcvik pouze v živém provozu, tzn. na sále. Pokud se tedy někdo chce stát instruktorem, tak prvním krokem je právě OJTI, kdy má na starost jednoho žáka v živém provozu. Postupem času a po nabytí určitých zkušeností a splnění určitých podmínek se může stát instruktorem stanoviště a poskytovat ucelenou výuku více žákům i na simulátoru. Musí umět žákům vysvětlit danou problematiku a seznámit je s věcmi, které jsou pro ně úplně nové, kdežto provozní instruktor už pracuje s žákem, který je připraven a umí řídit provoz, pouze je zvyklý na simulované prostředí a pouze spolu dolaďují řízení a návyky v živém provozu, zejména pak i koordinaci se zahraničními stanovišti. Skupina provozních instruktorů má svého vedoucího týmu, který se o ně stará, organizuje celý provozní výcvik, jednotlivým žákům přiřazuje kmenové instruktory, plánuje jim služby, sleduje, jakým způsobem se jejich výcvik vyvíjí a jest-

vizitka MARTIN SLÁDEK

narozen: 24. 2. 1978

rodina: šťastně zadaný

vzdělání: ČVUT – fakulta dopravní

ve volném čase se věnuje: fotografování přírody a dřívě i cyklistice

vždy se rád podívám na: Tmavomodrý svět a Klepání na nebeskou bránu

vždy si rád poslechnu: Apocalypticu

co si často říká: Jenom život, který žijeme pro ostatní, stojí za to. (Albert Einstein)

jako malý jsem chtěl být: pilotem

li někdo má s něčím potíže a ve spolupráci s provozními instruktory se pak případně snaží najít vhodné řešení, jak žákovi pomoci problémy překonat. Někdy se to podaří, někdy bohužel nikoliv. Každý žák i instruktory jsou osobnosti, takže je třeba uplatnit i trochu psychologie, aby si navzájem oba rozuměli.

Máte nějaký profesní sen?

Moc bych si přál, aby se nám podařilo zvednout úspěšnost kurzů. Aktivně se o to dlouhodobě snažíme a vyhledáváme příležitosti k jejich zkvalitnění. To se týká třeba i systému výběru uchazečů, na kterém pracujeme s Dušanem Ingelím. Výsledný efekt těchto opatření se projeví až za dva nebo tři roky, já bych si ale přál, aby se nám procento úspěšnosti zvedlo co nejdříve.

text nwt, foto Michal Adamovský

Kolektivní vyjednávání na rok 2015

Dne 22. 12. 2014 bylo podepsáno mzdových předpisů na rok 2015 a dodatků ke kolektivním smlouvám ukončeno kolektivní vyjednávání s oběma odborovými organizacemi. Nejdůležitější informací vyplývající pro zaměstnance z nových mzdových předpisů je skutečnost, že základní mzdové tarify zůstávají na úrovni roku 2014, rovněž tak i výše a struktura ročních odměn. Do obou mzdových předpisů byly nově zakotveny motivační odměny, jejichž cílem je zainteresovanost zaměstnanců na zvyšování objemu poskytovaných letových provozních služeb nad stanovený plán výkonů.

Ráda bych touto cestou poděkovala všem, kteří se vyjednávání zúčastnili, za jejich konstruktivní přístup při všech jednáních.

Za vyjednávací tým Ing. Miloslava Mezerová, Ř DPERFIN

Vánoční charitativní sbírka aneb stále je ještě čas



I když si s námi příroda hraje a počasí se mění jako v dubnu, je stále ještě zima. A tím také čas zapojit se do letošní Vánoční charitativní sbírky. Pokud jste si již nevybrali jinou formu pomoci a chtěli byste udělat dobrý skutek i letos, do konce února 2015

máte ještě možnost přidat se k nám. A tím i zvýšit částku, která na účtu nadace Divoké husy pomalu stoupá. V březnu se pak rozhodneme, která organizace letos naše peníze dostane. Příjemný a klidný rok 2015!

Eva Peláňová, LIS-NOF

Objektiv



Na první návštěvu RLP ČR, s. p., se krátce pro svým jmenování vydal dne 12. 12. 2014 nový ministr dopravy ČR Ing. Dan Ťok, který v doprovodu generálního ředitele Ing. Klase navštívil provozní stanoviště oblastního i přibližovacího střediska v ITACC, sál ITS a technologické zázemí. MD ČR v současné době začíná zpracovávat novou koncepci letecké dopravy v ČR a podle vyjádření nového ministra se bude problematice služeb řízení letového provozu s ohledem na její význam věnovat velká pozornost.

text a foto rkl



Slavnostní vernisáž nejlepších fotografií, které vybrala odborná porota v rámci 13. ročníku amatérské fotosoutěže zaměstnanců „3L“, se tentokrát konala ve středu 10. prosince v dopoledních hodinách. Diplom a dárkové poukázky na odběr fotografického zboží do centra Foto Škoda si převzali: Jan Mikyňa za 1. místo v kategorii „3L“, který byl zároveň oceněn i Zvláštní cenou poroty, Vlastimil Volena za 2. cenu za všechny tři kategorie a Ivan Holobradý za 3. cenu za všechny tři kategorie. Zároveň budou všechny fotografie zaslány do 13. ročníku soutěže od února 2015 ke zhlédnutí ve fotogalerii podnikového intranetu.

text a foto nwt

Jmenován nový SESAR Deployment Manager



Komisařka EU Violeta Bulcová (vlevo) a zástupce SESAR Deployment Alliance Richard Deakin z NATS (vpravo) při podpisu rámcové dohody.

Dne 5. prosince 2014 byla podepsána klíčová dohoda o zavádění programu SESAR – Single European Sky ATM Research. Za Evropskou komisi ji podepsala komisařka pro dopravu Violeta Bulcová, za konsorcium SESAR Deployment Alliance potom Richard Deakin z NATS.

Jedná se tak o oficiální potvrzení výběru tohoto konsorcia do zcela nové funkce „zaváděcího manažera“ (z angl. „Deployment Manager“, zkráceně jako „DM“). Jeho primárním úkolem bude zajistit koordinované, synchronizované a včasné zavedení tzv. společných projektů (Common Projects), které jsou určeny k implementaci. Tento významný krok má přispět k další modernizaci uspořádání vzdušného prostoru v Evropě za finanční podpory EU v celkové hodnotě 3 miliard eur.

SESAR Deployment Alliance představuje konsorcium založené výhradně za účelem zavádění programu SESAR prostřednictvím společných projektů. Členy tohoto konsorcia jsou zástupci průmyslu podílejících se na jejich zavádění: poskytovatelé LNS, provozovatelé letišť a letečtí dopravci. Konkrétně se jedná o „A6 Alliance“ skládající se celkem z jedenácti poskytovatelů LNS, „SESAR-related Deployment Airport Operators Group (SDAG)“ zastupující dvacet pět evropských letišť a „A4 Airlines“ představující čtyři skupiny leteckých dopravců.

Další informace o zavádění programu SESAR včetně přesného složení SESAR Deployment Alliance je možné nalézt na stránkách www.sesardeployment.aero.

*text Lukáš Řezníček/ÚSMP/MK, reznicek@ans.cz,
foto www.sesardeployment.aero*



ČESKÝ DEN PROTI RAKOVINĚ 2014

PODĚKOVÁNÍ ZA SPOLUPRÁCI

Řízení letového provozu Jeneč

Při sbírkové preventivní akci Český den proti rakovině ve středu 14. května 2014 získali dobrovolníci organizace prodejem kytic částku:

13.577,- Kč

Vybrané prostředky budou využity na dlouhodobé programy Ligy proti rakovině Praha – nádorovou prevenci, zlepšení kvality života onkologicky nemocných, podporu výzkumu a přístrojové vybavenosti onkologických pracovišť.

www.lpr.cz
www.denprotirakovine.cz

DĚKUJEME !

Za pořadatele sbírky:



MUDr. Michaela Fridrichová

Za organizátora sbírky:



Mgr. Jana Kolářová

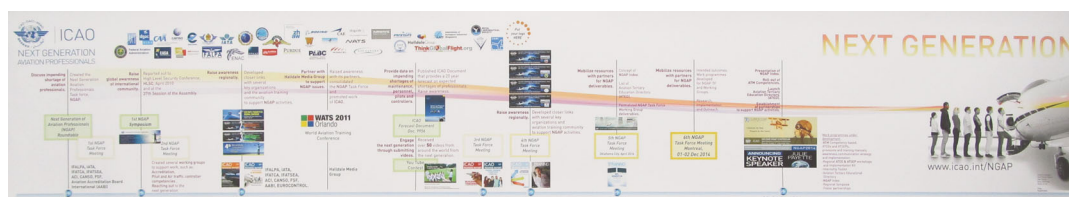


ARCADIA PRAHA

O výsledcích charitativní sbírky Ligy pro rakovině Praha, do které se v květnu loňského roku zapojil i nemalý počet zaměstnanců RLP ČR, s. p., jsme vás již informovali v letním dvojčísle zpravodaje Strip. Od hlavního organizátora jsme nyní po uzavření sbírky a finálním součtu všech darovaných příspěvků obdrželi děkovný certifikát s vyčíslením částky věnované za náš podnik na boj proti této zhoubné nemoci. Poděkování tak patří vám všem, kteří jste zakoupením kyticky ukázali, že pomáhat má smysl!

red

Next Generation of Aviation Professionals



ICAO v CANI

V polovině října loňského roku měla Letecká škola tu čest hostit jednání **pracovní skupiny ICAO v rámci iniciativy NGAP – Next Generation of Aviation Professionals**. Tímto jednáním vyvrcholilo více než roční pracovní úsilí skupiny NGAP ATM sub-group, jejíž členy jsou kromě zástupců Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), Organizace civilních poskytovatelů služeb řízení letového provozu (CANSO), Mezinárodního svazu techniků řízení letového provozu (IFATSEA) a několika členských států také zástupci ŘLP ČR z Letecké školy Mgr. David Pichl a Ing. Petr Dvořák.

Cílem skupiny bylo aktualizovat klíčové dokumenty ICAO pro výcvik ATM profesí – řídicích letového provozu (ATCO) a servisního personálu ATM systémů (ATSEP). Těmito dokumenty jsou PANS TRG (Doc. 9868), o jehož aktualizaci již byly členské státy informovány formou *State Letter* koncem srpna 2014, a ATCO Training Manual (doposud neexistující), resp. ATSEP Training Manual (Doc. 7192 Part E-2), které by měly být publikovány začátkem roku 2015. Tyto výcvikové dokumenty nově představují tzv. Competency Based Training, tedy výcvik zaměřený na cílové kompetence, nikoliv jen na samotné znalosti. Bez nadsázky se tedy dá říci, že se v Praze rozhodovalo o budoucnosti leteckých profesionálů.

Kromě pracovní části byly na programu zasedání také doprovodné aktivity jako prohlídka Letecké školy a jejích simulátorů či kulturní i gastronomická lákadla stověžatě Prahy. Za zmínku jistě stojí, že na všechny účastníky, zejména pak na ty ze Severní Ameriky, velmi zapůsobilo moderní zázemí Letecké školy, kvalita našich výcviků a v neposlední řadě i technické systémy na pracovišti 3D TWR SIM.

Pražské jednání bylo posledním ze série pracovních setkání skupiny ICAO NGAP ATM sub-group, která zdejší finalizaci výcvikových dokumentů splnila své poslání a následně zanikla. Zároveň však většina původních členů, včetně obou zástupců ŘLP ČR z Letecké školy, na přímou žádost ICAO přešla do nově vzniklé skupiny NGAP Implementation working group, která si klade za cíl představit vize NGAP odborné veřejnosti ze všech koutů světa a podpořit jejich realizaci.

CANI v ICAO

Jedním z klíčových milníků na této cestě bylo **2nd NGAP Symposium** pořádané v sídle ICAO v Montrealu na začátku prosince 2014, tedy ve dnech oslav kulatého 70. výročí podepsání Chicagské úmluvy a faktického založení ICAO. Sympózia se zúčastnilo 327 delegátů z 58 států a 10 mezinárodních organizací.

V několika různých programových blocích se diskutovalo o možnostech výcviku a zajištění dostatečně kvalifikovaných a kompetentních profesionálů pro budoucí systémy v letectví a rozvoj letecké dopravy, přičemž vzhledem k rychlosti vývoje v tomto odvětví je nutné zaměřit se osvětou i na dnešní nejmladší generaci. Věříme, že při současném baby boomu v řadách zaměstnanců Letecké školy tato myšlenka padla na úrodnou půdu ☺. Speciálním hostem s inspirativním projevem a následnou diskuzí pak byla kanadská astronautka Julie Payette. Součástí sympózia byly také první z řady plánovaných workshopů pro ATCO/ATSEP, které mají ukázat účastníkům z různých regionů, zejména pak z méně rozvinutých zemí, jak naložit s novými výcvikovými dokumenty. Zástupci ŘLP ČR jsou tak jedni z nemnohých z regionu střední a východní Evropy, kteří se na tomto projektu mohou aktivně podílet.

Závěrem je dlužno dodat, že ani během sympózia v sídle ICAO se Letecká škola alias CANI, neztratila. Jako hrdý sponzor a partner ICAO se ŘLP ČR, resp. CANI, představilo v té nejlepší možné společnosti a nezbyvá než doufat, že i delegátům se značka CANI promítne nejen při vzpomínce na coffee break.



Petr Dvořák a David Pichl na ICAO Symposiumu v Montrealu

text Petr Dvořák/DPLR/SLS/OSS, dvorakp@ans.cz,
foto Ota Václavík/DPLR/SLS/OSS a archiv autora

Inspiromat

„Pokud máte v letadle umělý horizont, což je speciální přístroj, který ukazuje polohu letadla vůči zemi, i když není vidět, pak mu musíte věřit, letět podle něj, i když vám třeba vaše smysly našeptávají něco jiného. Je to skutečně zvláštní pocit letět podle něj.“

Jiří Pruša, letec, fotograf a dokumentarista

„Věda, svoboda, krása, dobrodružství: co víc můžeme chtít od života? Letectví zkombinovalo všechny věci, které jsem miloval. Věda je v každé křivce profilu křídla a v každém úhlu, který svírají vzpěry a dráty. Svoboda je v nekonečném horizontu, v otevřených polích, na nichž můžete přistát. Pilot je obklopen krásou země a nebe. Odírá vrcholky stromů spolu s ptáky, přeskakuje údolí a řeky, objevuje mraky nad kaňony a žasne jako dítě. Dobrodružství je v každém závanu větru.“

Charles Lindbergh (1902–1974), americký letec, známý především prvním sólovým přeletem Atlantského oceánu v roce 1927

„Přirozenou funkci křídel je nadnášet vzhůru a nést to, co je těžké, do míst, kde přebývají bohové.“

Platón (427 př. n. l.–347 př. n. l.), řecký filozof, pedagog a matematik

„S létáním to je jako třeba s plaváním, to jen tak nezapomenete. Nelétal jsem asi deset let. Ale i přesto pokaždé, když zavřu oči, znovu cítím v pravé ruce knipl, v levé páku ovládání motoru, pedály směrovky pod nohama. Cítím svobodu, čistotu a všechno to, co cítí a znají piloti.“

Saburō Sakai (1916–2000), japonský válečný pilot

„Letci si váží skutečnosti, že na obloze neplatí žádné výmluvy a že ve vzduchu nejsou důležité řeči, tam platí znalosti a činy. V každém z letců je člověk, který z odstupu pozorně sleduje, jak se jeho letec chová a jak létá, všímá si, kdy je šťasten a co s tím dělá. Ten člověk se nedá osálit nebo obelhat, a letec je proto v koutku duše rád, že ho jeho vnitřní pozorovatel většinou považuje za poměrně slušnou a ovládající se lidskou bytost.“

Richard Bach (*1937), americký spisovatel; z knihy *Dar křídel*

„Piloti jsou zvláštní druh lidí. Opouštějí pevnou zemi pod nohama, aby očistili svou duši na obloze, a vracejí se dolů poté, co se stali součástí nekonečna.“

José María Velasco Ibarra (1893–1979), bývalý prezident Ekvádoru

Připravila nwt

Představení projektu Optimalizace po

V listopadu 2014 byl schválen logický rámec projektu s názvem Optimalizace poskytování letových provozních služeb. Jedná se o rozsáhlý projekt, který bude mít dopad na téměř všechny organizační útvary v našem podniku, a proto vám v tomto čísle zpravodaje nejprve podrobně představíme celý projekt formou rozhovoru s ředitelem DPLR a zároveň předsedou řídicího výboru Petrem Fajtlem a v druhé části článku rozhovor s vedoucí Provozní/metodické skupiny projektového týmu Barborou Klímovou a také Jiřím Freiem, který byl pověřen vedením projektu.

Petr, proč tento projekt vůbec vznikl?

V současné době v našem podniku existuje organizační uspořádání stanovišť pocházející z osmdesátých let minulého století, které zahrnuje oblastní službu řízení, přiblížovací službu v Praze, letištní řízení v Praze a regiony Brno, Ostrava a Karlovy Vary. Tenkrát mělo takové uspořádání svou logiku, která odpovídala tehdejšímu rozložení letového provozu – mezi oblastí a například pražskou APP byl rozdíl v průměru sto pohybů denně. Pokud to však srovnáme s rozložením provozu dnes a podíváme se na statistiky z roku 2013, zjistíme, že v Praze na oblast se řídí téměř dva tisíce letadel denně, kdežto na regionech a pražské APP se dohromady řídí 390 IFR pohybů za den. Pokud se podíváme na personální rozložení, tak opět v roce 2013 pracovalo v Praze na oblasti 106 řídicích letového provozu, kdežto na APP a regionech spolu slouží celkem 110 řídicích. To znamená, že 216 řídicích je celkem, z toho ale 106 řídí přibližně dva tisíce pohybů denně a 110 řídicích poskytuje služby 390 IFR pohybů denně (jedná se o průměry za rok). V roce 2014 se tento nepoměr ještě více prohloubil, protože na APP a regionech dále klesá IFR provoz, zatímco oblastní službě řízení pohyby přibývají. To, že se provoz začal jinak vyvíjet, rozhodně není chybou samotných řídicích. Je to spíše přirozený vývoj a my na něj musíme reagovat. Tato naše snaha je navíc podpořena i vývojem celoevropským, Evropská komise tlačí všechny poskytovatele LPS k efektivitě. V ŘLP se sice držíme dlouhodobě pod stanovenou hranici poplatku za přeletování jednotku, na druhou stranu naše největší náklady jsou vynakládány právě za poskytování LPS. Proto je naší povinností hledat taková řešení, která budou efektivně odrážet realitu provozu a jeho potřeby.

Druhým důvodem pro optimalizaci LPS je novela leteckého zákona. Z té jasné vyplývá, že služby v České republice může poskytovat tuzemský licencovaný subjekt nebo zahraniční licencovaný subjekt. Podíváme-li se na ostatní evropské státy, tak například ve Španělsku už došlo k privatizaci letišť, v Itálii na tom významně pracují, a to včetně oblastní služby řízení, v Německu již úspěšně proběhla, Norsko nebo Švédsko jsou na tom podobně. Všechny tyto státy se snaží zbavit se letišť s menším provozem, která jsou v tomto uspořádání neefektivní. Letištní služby potom předávají společností, které jsou daleko levnější a efektivnější. Jako příklad můžeme uvést privatizaci ve Španělsku, na které jsme se my jako ŘLP spolu se společností SAERCO podíleli. Takto převzatá letiště byla schopna snížit své náklady o 60 %. Jen pro informaci, privatizace v Evropě probíhá na letištích, kde je i šestnáct IFR pohybů za hodinu, nejedná se tedy o žádná malá letiště.

Není to otázka toho, zdali k nám tento trend přijde, ale spíše kdy to bude. Tlak Evropské komise bude

čím dál silnější především na to, aby státy umožnily liberalizaci trhu, tedy umožnily novým licencovaným společnostem poskytovat LPS, pokud to dokáží levněji a efektivněji než stávající poskytovatel. My se nacházíme v situaci, kdy si buď můžeme říci, že nebudeme nic dělat, a potom pravděpodobně o letiště přijdeme, nebo budeme dělat vše proto, abychom byli konkurenceschopní a nadále poskytovali služby ve stávajícím rozsahu, což je přirozeně náš cíl. Abychom toto mohli zajistit, musíme zařídit dostatek řídicích tam, kde provoz je a roste, a naopak minimalizovat náklady tam, kde je provoz malý nebo klesá.

Další součástí celého procesu jsou sami dopravci. IATA poměrně dost zásadně prosazuje v Evropě své zájmy a požaduje po poskytovatelích, aby do poplatku zahrnovali pouze náklady spojené se službou, kterou odebírají, a nikoliv náklady za služby, které nevyužívají. Jinými slovy dopravci odmítají přispívat na chod stanovišť, jejichž službu nepotřebují. Upřímně se jim vůbec nedivím, protože jsou to právě dopravci, kteří nesou obchodní rizika, oni musejí nabídnout takovou cenu, aby si letenku někdo koupil a někam s nimi odletěl.

Čtvrtým důležitým důvodem pro optimalizaci je samotná personální otázka. Nabíráme do ŘLP ČR, s. p., zájemce o práci řídicích letového provozu, kteří prochází výcvikem, jehož součástí je i příprava na zvýšenou zátěž. V praxi pak pracují na stanovišti, kde řeší všeho všudy pár IFR letadel. Pominu-li otázky nákladů na takový výcvik, rozhodně to znamená, že řídicí letového provozu postupně ztrácejí své návyky a zároveň je to pro ně dost frustrující – pokud si třicetiletí řídicí představí, že tímto způsobem budou pracovat dalších 25 let. Chceme tedy optimalizaci dosáhnout maximální využití kapacity našich řídicích a vrátit jim možnost dělat takovou práci, na kterou byli přijati, vycvičeni a za kterou jsou také placeni.

Jak chcete konkrétně optimalizace dosáhnout?

Dnes zde pracuje 218 řídicích, kteří jsou držitelé různých průkazů způsobilosti a doložek. Hlavní zásadou tohoto projektu je, že nebudeme tyto licence měnit, naopak se změní prostory, kde budou v rámci svých licencí poskytovat LPS. Každý řídicí tedy bude pracovat tak, jako doposud, jen v jiném organizačním uspořádání a i v jiných prostorech odpovědnosti. Smažeme současné hranice v rámci *airspace management* a budeme „na zelené louce“ hledat jiná řešení, jejichž účelem bude využít do maximální možné míry současné řídicí letového provozu tak, abychom dosáhli pokud možno vyrovnané zátěže. Je jasné, že toho nelze dosáhnout na sto procent pro všechny, ale budeme se snažit ideálním vyvážením přiblížit co nejvíce.

Druhou hlavní zásadou projektu je, že v žádném případě nedojde k propouštění řídicích. Součástí projektu je i vybudování sociálního programu, jehož úkolem bude zajistit využití těch zaměstnanců, pro které už výše popsané postupy vzhledem k věku nebudou výhodné. Do pracovních skupin v rámci projektu jsem požadoval především mladé zaměstnance, protože si tím připravují svou budoucnost na dalších dvacet let.

Jaká je organizační struktura projektu?

Organizační struktura je daná logickým rámcem projektu. Projektový tým se skládá z Provozní a metodické skupiny, jejímž úkolem je znovu vybudovat a nastavit organizaci vzdušného prostoru a rozložení řlp. Další součástí je Technická skupina, ta má přenášet požadavky nebo změny vytvořené Provozní a metodickou skupinou do projektu Neopteryx. Musím zdů-

raznit, že nepředpokládáme větší zásahy do současného systému, tedy E2000, IDP a ESUP, připouštíme pouze dílčí změny s tím, že cílový stav by měl nastat až po zavedení Neopteryxu. Další částí je skupina Personální a finanční, ta je stejně důležitá jako skupina Provozní a metodická. Má na starosti vytvoření již zmíněného sociálního řešení určeného pro ty řídicí, kterým je dnes přes padesát let a které rozhodně nebudeme nutit do žádného přeškolení na poskytování služeb v terminálních sektorech, pokud sami nebudou chtít. Při vytváření sociálního programu samozřejmě budeme zohledňovat jejich znalosti, jejich pracovní zařazení a budeme se snažit o to, aby byly maximálně využity jejich zkušenosti. Posledním a stejně důležitým článkem je Skupina výcviku a licencování, která v souladu s celým konceptem optimalizace musí připravit výcvik řídicích.

Jaký je časový harmonogram projektu?

K cílovému stavu optimalizace dojde určitě až po přechodu na nový systém, který zajišťuje projekt Neopteryx. Finální termín by měl vzejít spíše od Personální a finanční skupiny, protože zde velkou roli budou sehrávat právě sociální aspekty. Důležitý bude i nábor nových provozních zaměstnanců, ten bude tímto přechodem výrazně ovlivněn.

Co je na projektu nejnárovnější?

Nejtěžší je připravit zaměstnance na to, že se budou muset učit něco nového. Na druhou stranu si myslím, že stojí za to se naučit něco nového nyní než později bojovat o přežití. Naši výhodou je, že se momentálně neocitáme v mezní situaci, kdy bychom byli tlačeni k zásadním změnám provedeným například do jednoho roku. Změny se mají dělat ve chvíli, kdy je na to čas, prostor a kapacita. Začít něco řešit, když už jsme pod tlakem a teče nám do bot, to už je opravdu pozdě. Evropská legislativa i naše národní legislativa už tomu otevírá dveře, takže i pro nás nastává ten vhodný okamžik k tomu, abychom začali jednat.

Mohou se lidé někam obrátit s případnými dotazy ohledně projektu?

Samozřejmě. Každý, kdo by se chtěl na kolikliv ohledně tohoto projektu zeptat, může využít e-mailovou adresu optimalizace@ans.cz, která byla speciálně zřízena pro tyto účely. Takový dotaz přijde mně a dále Jiřímu Freiovi jako vedoucímu projektu a my oba veškeré smysluplné dotazy rádi zodpovíme.

Barbora Klímová doplňuje v následující části další informace k projektu především z pohledu vedoucí jedné ze skupin projektového týmu.

Barboro, proč myslíte, že jste byla jako vedoucí metodické skupiny vybrána právě vy?

Rozhodně ne proto, že už teď vidím konečné řešení nebo vím něco víc než ostatní. Kdo mě zná, potvrdí, že své názory stavím na faktech. Možná tedy proto, že neprosazují nic, co není podloženo ověřitelnými údaji, čísly nebo analýzami.

Jste přesvědčena, že je projekt Optimalizace LPS nezbytný?

Ano, jednoznačně jsem. Bez tohoto přesvědčení bych nebyla ochotna se projektu zúčastnit v roli vedoucího metodicko-pracovní skupiny. Pokud kterýkoliv kolega bude mít o nezbytnosti projektu pochybnosti, je jednou z mých priorit poskytnout mu takové informace, aby porozuměl všem případným důsledkům, které by reálně nastaly, pokud bychom se rozhodli nic neměnit a zachovat současný stav.

skytování letových provozních služeb

Máte již představu, jak budete postupovat?

Naše závěry a doporučení pro optimalizaci budeme stavět na ověřitelných a kvantifikovatelných informacích. Žádné subjektivní pocity a dojmy, ale fakta. Jsem přesvědčená o tom, že jen tímto přístupem je možné navrhnout takový provozní model, který dosáhne stanovených cílů projektu – tedy splní původní účel optimalizace a zároveň dokáže ustat kritické diskuze na všech úrovních. Navíc, členové metodické skupiny jsou vyhraněné osobnosti s vlastním názorem, a pokud by sami neviděli, co je potřeba změnit pro zkvalitnění poskytování letových provozních služeb, bylo by velmi obtížné je o nezbytnosti optimalizace přesvědčit a získat jejich cennou podporu.

Mohla byste se s námi podělit o nějaký konkrétní příklad?

Ráda bych, ale v tuto chvíli ještě nedisponuji takovou informační vybaveností, abych mohla nějaké konkrétní příklady prezentovat. Zatím předávám stejně obecné informace, jako je obecné samotné zadání cílů projektu – optimalizovat poskytování LPS a zvýšit konkurenceschopnost při dodržení základní podmínky, která zde již byla zmíněna, tedy zachovat stejnou úroveň bezpečnosti a stávající počet řídicích letového provozu.

Takové obecné zadání může být na jednu stranu nepřijemné, protože počáteční kroky se dají pojmout velmi zešířena. Na druhou stranu máme výhodu, že nejsme téměř ničím svázáni. Návrhy, které předložíme, budou reprezentovat přesvědčení členů týmu. Vrcholový management tak podporuje transparentnost celého optimalizačního procesu.

Co mohou dělat kolegové, kteří si nutnost optimalizace provozu uvědomují a rádi by přispěli k včasným změnám v podniku?

Zásadní pomocí by bylo už jen to, kdyby projekt Optimalizace přijali jako prospěšný, vnímali ho pozitivně a uvěřili, že v závěru navržené změny budou nezbytné a správné. Pokud by chtěli ještě více podpořit naši snahu a zapojit se aktivně, mohou psát své náměty, postřehy, nápady, ale i kritiku a upozornění na možné hrozby. I to, že budou postup projektu pozorně sledovat a dozorovat z opačného úhlu než řídicí výbor projektu, je pro nás důležité. Za sebe mohu říci, že jakákoliv konstruktivní aktivita je velmi vítána. Právě touto cestou ve Stripu bychom chtěli podávat průběžné informace, aby byli případní zájemci o spolupráci informováni.

Můžeme vám přiblížit, co bude úkolem Provozní/metodické skupiny?

Konkrétní úkoly pro skupinu jsou jasně dány logickým rámcem projektu, tedy navrhnout takové uspořádání vzdušného prostoru a rozložení říp tak, aby došlo k maximálně možnému rozložení zátěže s ohledem na kvalifikace doložky. Organizace práce vyplývá z programu, který je teprve zpracováván a musí jej nejdříve schválit členové celé skupiny. Jako vedoucí předložíme své návrhy členům skupiny a každý dostane prostor se k nim vyjádřit, popřípadě je doplnit o své návrhy. Společně pak určíme postup, ze kterého budou zřejmé i naše dílčí kroky. Tento projekt je specifický v tom, že ho nelze předem napláňovat od začátku do konce – vývoj bude určovat analytická

fáze. Podle toho, jaký závěr nám ukáže analýza současného stavu, budou nastaveny následující kroky.

Ve skupině jste jediná žena a ještě k tomu vedoucí, nemůže to v rámci spolupráce vytvářet třetí plochy?

Určitě ne, podobné obavy považuji za zbytečné. Věřím, že kolegové jsou v tomto směru natolik profesionálové, že respektují fakta a netřídí je podle toho, zda s nimi přichází žena nebo muž. Moje role je dohlížet na to, aby se společná odborná debata nevzdalovala od zadání projektu, abychom vyslechli všechny názory a příspěvky do diskuze, vzali v úvahu veškeré informace, které mohou mít dopad na naše rozhodování. To, že budu zodpovědná za výstupy skupiny, rozhodně neznamená, že bych někomu měla velet. Projektové řízení není o tom někomu velet, přikazovat, či něco nařizovat, je to o společné práci na projektových dodávkách, za které se ochotně postavím já i kolegové. Je však moji povinností řídit skupinu tak, aby se nevzdalovala od zadání a směřovala k cíli, který je projektem definován.

Závěr představení projektu patří jeho vedoucímu Jiřímu Freiovi, kterého jsme také požádali o pár slov.

Jiří, jste i vy přesvědčen o nezbytnosti projektu?

Bezpochyby! Díky několika předchozím projektům, na nichž jsem pracoval, počínaje racionalizací regionálních středisek, vytvořením supernízkého sektoru či dovršení civilně-vojenské spolupráce, jsem měl možnost vidět, jak funguje poskytování letových provozních služeb u různých poskytovatelů, a to nejen v České republice, ale i v zahraničí a poskytovatelů nejen civilních, ale i vojenských. Z toho, co jsem měl možnost vidět, je zřejmé, že v něčem patříme k nejlepšímu, co v dané oblasti existuje, v mnoha věcech však byly rezervy naprosto zjevné a s tím musíme něco udělat.

Myslíte si, že vzniknou nějaké problémy, které by mohly ohrozit výsledek projektu?

Problémů bude mnoho, jako u všech projektů, ale to nejzásadnější, abychom mohli vůbec začít připravovat nový koncept, je přijetí myšlenky něco chtít změnit u samotných řídicích letového provozu. Bude mnoho těch, kteří budou nesouhlasit, ale to budou zpravidla ti, kterým myšlenka jakékoliv změny naruší jejich klid. Chápu, že dnes mnozí ani netuší, že dochází na evropském trhu v oblasti LPS k liberalizaci, a jaké to může mít následky, ale od toho je tu tento projekt s dostatkem času vše vysvětlit, objasnit, na-



Vedoucí projektu Optimalizace LPS Jiří Frei a vedoucí Provozní/metodické skupiny Barbora Klímová

vrhnout, ale také zrealizovat. Zpočátku to bude především o komunikaci a dostatku informací. Trvám na tom, že pro moji generaci je tato změna zcela zásadní pro to, abychom mohli i nadále mít sociální jistoty, na které se spoléháme.

Na projektu se budou podílet čtyři pracovní skupiny, jsou v nich zastoupeny všechny útvary, kterých se změny mohou dotknout?

V tuhle chvíli je těžké říct, koho se změny dotknou a koho ne, protože jsme na startovní čáře a bude to běh na dlouhou trať obdobně jako projekt Neopteryx. Stěžejní je, aby lidé ve skupinách pracovali bez vazeb na stávající organizační strukturu a začali tvořit koncept – jak již zmínil ředitel DPLR – „na zelené louce“. Pokud bychom změny začali vměštnávat do stávajících struktur, opět bychom jen upravovali dnešní již přežitě uspořádání, a to nepovažuji za optimalizaci. Samozřejmě to nebude a nesmí být o tom, že si skupina několika lidí navrhne rozložení a uspořádání vzdušného prostoru a samotného podniku ke svému prospěchu. Vše musí mít racionální původ a veškeré předložené návrhy budou muset být odůvodněné a schválené jak řídicím výborem, kde jsou všichni náměstci divizních ředitelů, tak poradou GR, kde jsou všichni divizní ředitelé.

Chtěl byste něco vzkázat našim čtenářům na úvod tohoto projektu?

Využiji slov Charlese Darwina, který řekl: „Není to ten nejsilnější, kdo přežije, ani ten nejinteligentnější, ale ten, kdo se dokáže nejlépe přizpůsobit.“ Tak pojďme přesně tohle udělat! Reagujme včas na to, co se děje kolem nás. Předstírat, že se nás to netýká, nepůjde nekonečně dlouho.

text nwt a jednotliví zástupci projektu:

Petr Fajtl, fajtl@ans.cz,

Barbora Klímová, klimovab@ans.cz,

Jiří Frei, frei@ans.cz,

foto nwt

Předvánoční setkání zaměstnanců 2014

Prostory výcvikového střediska CATC se v pátek 12. prosince již potřetí staly svědkem předvánočního společenského setkání zaměstnanců Řízení letového provozu. Hned na začátku zaznamenal velký úspěch originálně zpracovaný pětiminutový úvodní videoklip jasně předznamenávající, v jakém duchu se ponese celý večer. Spot, kterým se otevřela oficiální část programu, zobrazoval fotografie dokumentující historické začátky řízení letového provozu v konfrontaci se snímky z posledních let ukazující nejmodernější pojetí našeho oboru. Večerem provázela Tereza Kostková, která měla kromě jiného za úkol přivítat na pódiu spolu s generálním ředitelem ŘLP ČR, s. p., nejlepší zaměstnance za rok 2014. Oceněn byl **Martin Sládek**, t. č. vedoucí týmu OJT/DPRO, za svůj přínos v rámci projektu civilně-vojenské integrace, **Pavel Kohout**, vedoucí řídicí letového provozu, za přípravu a vedení výcviku pro Středisko příbližovací a letištní služby Praha v loňském roce, **Jiří Frei**, metodický pracovník ATS, za aktivní a vysoce profesionální účast v projektu civilně-vojenské integrace a za přístup k řešení úkolů spojených s jeho realizací, **Rostislav Stryk**, vedoucí řídicí letového provozu, za důsledné prosazování záměru SNS na úrovni regionálních letových navigačních služeb a za přípravu SNS k realizaci, **Ladislav Škarpich** z DPRO/RCC za celoživotní činnost a zásluhy na pozici řídicího letového provozu, kde působil v letech 1972–2003. V kategorii neziskových organizací převzaly ocenění za spolupráci při realizaci sponzorského programu ŘLP ČR, s. p., v oblasti charity **Jana Dykastová**, ředitelka Dětského domova Krásná Lída, a **Zdena Slavíková**, ředitelka Dětského domova Dubá-Deštná.

Stematickou písní „Naskoč a leť“ uvedla první hudební vystoupení večera zpěvačka Dara Rolins, poté následoval slavnostní křest knihy Historie řízení letového provozu 1910–2010 za účasti celého kolektivu autorů. K tanci i poslechu hrál v průběhu celého večera osobitě uskupení funky muzikantů s názvem Sly Rabbits, výběr ze svého pěveckého repertoáru a nepřekonatelný hlas předvedla Monika Absolonová, pásmo několika besed o svých zážitcích z dálkového cestování sportovním letadlem zase vedl letec a publicista Jiří Pruša. Vyvrcholením hudební části programu se stala kapela Kabát Revival, na kterou se těšili především příznivci tvrdších hudebních žánrů z řad našich zaměstnanců.

Děkujeme všem, kteří nám osobně přišli poděkovat za hezký předvánoční zážitek a těšíme se na viděnou opět za rok.

text nwt, foto nwt a Michal Adamovský

