

 Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2015

ročník XVI, číslo 158

únor

Primární přehledový
radar RL-4I s dosahem
200 km (108 NM)
na letišti v Praze



Mimo prototyp v roce 1975 byly postupně až do počátku osmdesátých let instalovány radary RL-4I na letištích Praha (2x), Bratislava (2x), Brno, Ostrava, Sliač, Poprad a Košice. Poslední radar z výrobní série celkem jedenácti kusů instaloval výrobce TESLA Pardubice na letišti Vodochody. Nejstarší radar RL-4I je stále ještě v provozu na letišti Poprad, kde byla instalace ukončena v roce 1979 a v Ostravě sloužil tento typ radaru necelých 30 let až do roku 2009. Výroba probíhala pět let až do roku 1980 a veškeré komponenty včetně speciálních mikrovlnných součástí i vysílací, vodou chlazené elektronky byly z vývojového a výrobního programu československých podniků.

Speciální logo ŘLP

24 YEARS
OF EXCELLENCE
1995–2015

V letošním roce slaví naše společnost významné výročí – dne 1. ledna 2015 totiž uplynulo přesně dvacet let od chvíle, kdy vzniklo Řízení letového provozu v právní formě státního podniku. Při této příležitosti bychom vám rádi představili speciální logo, které bylo k tomuto výročí vytvořeno a které nás bude na různých propagačních materiálech provázet po

celý tento rok. Již nyní ho můžete nalézt na našich oficiálních webových stránkách a také na podnikovém intranetu, kde je uloženo ke stažení. V případě zájmu ho lze využít například pro umístění do vlastního podpisu elektronické zprávy.

Oddělení vnějších vztahů

Pracovní výročí

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

Marek Cimprich, Ing.,
vedoucí střediska ACC,
DPRO/SONS/ACC/S 15 let

Radim Eisner,
samostatný řídící letového provozu II,
DPRO/SONS/ACC/IFR 15 let

Petr Friedl, Ing.,
vedoucí řídicí letového provozu I,
DRSL/SLRL/LKMT-LPS 15 let

Jiří Lorenc,
samostatný technik II,
DPLR/SLŠ/OSS 15 let

Josef Mokřý, Ing.,
instruktor na stanovištích II,
DPRO/SONS/ACC/IFR 15 let

Robert Morx,
administrátor SIMU, DPRO/OS 15 let

Zdeněk Nováček, Ing.,
náměstek ředitele divize pro SONS,
DPRO/SONS/S 15 let

Petr Procházka,
samostatný řídící letového provozu II,
DPRO/SONS/ACC/IFR 15 let

Michal Sakala,
vedoucí kanceláře projektu Neopteryx,
DPLR/SRPI/KPN 15 let

Juraj Stolár,
vedoucí oddělení IFR,
DPRO/SONS/ACC/IFR 15 let

Rostislav Stryk, Ing.,
vedoucí řídicí letového provozu I,
DRSL/SLRL/LKMT-LPS 15 let

Ota Václavík, Ing.,
vedoucí odborný referent specialista,
DPLR/SLŠ/OSS 15 let

Jarmila Veverková,
samostatný odborný referent
DPLR/OPVZ 15 let

Martin Zelenda,
samostatný řídící letového provozu II,
DPRO/SPLS/APP/TWR 15 let

Miroslav Čech, Ing.,
metodický pracovník,
DPLR/SRPI/OPM 20 let

Květuše Šofferová,
samostatný odborný referent,
DPLR/SRPI/OINV 20 let

Jana Horelová,
sociální pracovník,
DPERFIN/SPER/PS 20 let

Jarmila Šimková,
specialista LIS NOF – VS,
DPRO/LIS/NOF 25 let

Zdeněk Václavík, Ing.,
metodický pracovník,
DPLR/SRPI/OINV 35 let

Milan Novák, Ing.,
řídící odbavovací plochy,
DPRO/SPLS/SMC 40 let

Redakce srdečně blahopřeje!

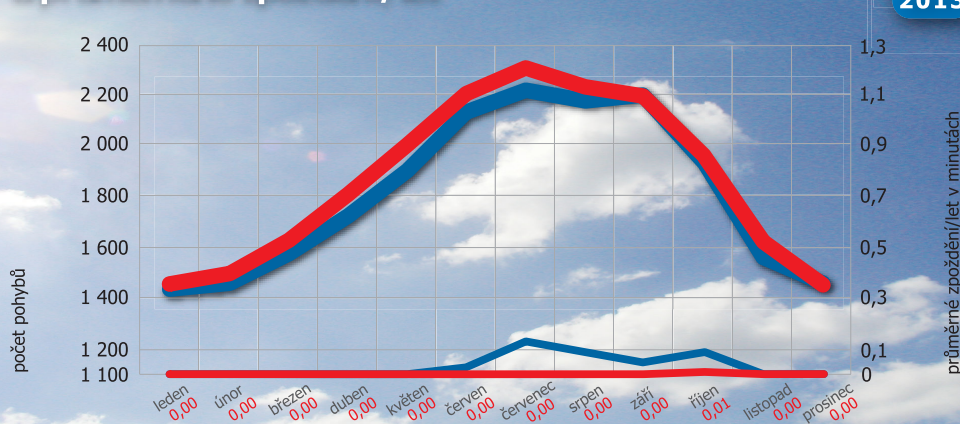
Statistiky provozu

prosinec 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



2013 2014

celkový počet

8 865 8 412

nejvyšší počet/den

(20. 12.) (5. 12.)

350 350

nejvyšší počet/hod.

(20. 12.) (5. 12.)

36 35

Počet pohybů ve FIR Praha
PROSINEC 2013/2014 (IFR)

2013 2014

celkový počet

44 957 45 462

nejvyšší počet/den

(20. 12.) (19. 12.)

1 681 1 767

nejvyšší počet/hod.

(13. 12.) (19. 12.)

139 144

Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2013	2014	v %	2013	2014	v %	2013	2014	v %	2013	2014	v %
prosinec	8 865	8 412	-5,1	1 234	2 266	83,6	531	821	54,6	291	234	-19,6

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Nárůst provozu
v %Průměrné zpoždění na let
v min.

	2013	2014	2013/14	2013	2014
prosinec	44 957	45 462	1,1	0,00	0,00

Je třeba stoprocentně vycházet vstříc našim zákazníkům

S generálním ředitelem ŘLP ČR, s. p., Janem Klasem jsme si naposledy povídali ve velkém rozhovoru před sedmi lety. O změnách, ke kterým v tomto období došlo, o tradicích, které se snažíme udržovat, a také o přístupu, který je v našem oboru zásadní, hovoříme v této první části našeho rozhovoru.



Pane generální řediteli, dnem 1. ledna letošního roku uplynulo přesně dvacet let od chvíle, kdy vzniklo Řízení letového provozu v právní formě státního podniku. Myslíte, že je vůbec možné takové období shrnout a máme vůbec co slavit?

Určitě je co slavit. Jedná se bezesporu o významné jubileum, byť se vztahuje spíše k právnímu či formálnímu aktu, kdy se Řízení letového provozu stalo státním podnikem. Byla tím dokončena transformace umožněná událostmi v listopadu 89 a začala se datovat moderní éra našeho podniku, ačkoliv určité náznaky budoucího vývoje se začaly objevovat už hned po revoluci. Můžeme být hrdí na to, že ještě v předlistopadové době jsme byli takovým „ostrůvkem svobody“ – nabízeli jsme uplatnění profesím, které často nemohly fungovat nikde jinde. Já jsem toho příkladem – nemohl jsem vykonávat povolání pilota, ale řídicího letového provozu ano.

Naše historie je samozřejmě mnohem delší, ale symboliku dvacetiletého výročí vidím v tom, že spolu se státním podnikem se začaly psát moderní dějiny Řízení letového provozu.

V roce 2012 se dceřinou společností našeho podniku stalo Výcvikové středisko ČSA známé jako CATC. Jak dnes hodnotíte tento investiční krok?

Velmi pozitivně. Rozšířila se nám tím podpora služeb, ale také hranice myšlení, které je třeba v letectví vždy vnímat. ŘLP má jednu velkou výhodu – jsme poměrně silně stabilní součástí letectví a snažíme se z toho těžit co pozitivní. Ovšem neustále musíme mít na paměti, že to s sebou nese určitou nevýhodu v tom, že se jedná o prostředí, které vždy bude trochu konzervativnější a které ne vždy snadno přijímá změny. CATC nám podstatně rozšířilo obzory a díky němu vidíme, co se děje kolem nás. Pro nás je to takový lakmusový papírek, tedy ukazatel, kam se musíme ubírat i z hlediska přístupu.

Měli bychom se snažit být pořád otevření vůči všem našim zákazníkům, snažit se maximálně vycházet vstříc jejich potřebám a být více otevřenější změnám, protože ty nás také čekají.

V květnu loňského roku byl úspěšně spuštěn projekt CIV-MIL integrace, vznikl zcela nový Obchodní útvar, na konci října došlo k významnému posunu v rámci projektu Neopteryx. Zdá se, že loňský rok byl opravdu úspěšný...

Rok 2014 byl úspěšný a myslím, že i stabilní z hlediska vnějšího prostředí. Neřešili jsme

žádné emale vytvářené krize. Tato úspěšnost zároveň vytváří důležité předpoklady pro to, abychom byli připraveni na výzvy, které nás čekají. Podpis smlouvy na dodávku nového hlavního systému pro řízení letového provozu v rámci projektu Neopteryx lze považovat spíše za začátek. Je to úspěšně ukončená fáze, která pro nás byla poměrně složitá, protože skloubit obrovské množství požadavků na systém tak, jak musí fungovat v letectví s tím, že musíme zároveň dodržovat a ctít veškerá pravidla, která v daném státě jsou předepsána pro nákup takového systému. Tady bych rád poděkoval všem, kteří se na celém procesu podíleli, protože se nám podařilo projít celým procesem se ctí, což se dá objektivně doložit i tím, že si nikdo na úrovni ÚOHS nestěžoval a zároveň se nám podařilo všechny naše požadavky obhájit a zahrnout do kontraktu. Je to ale i začátek, protože nákup systému dnes obsahuje některé kontraktní milníky typu, jak se celý systém bude vyrábět, připravovat či uvádět do provozu, všichni ale dobře víme, že se jedná o systém, potažmo celý projekt, který nás bude zaměstnávat příštích pět až deset let a který se bude po uvedení do provozu využívat dalších deset, dvacet roků.

Co se týče Obchodního útvaru, tak na hodnocení je ještě brzy, ale určitě lze říct, že úspěšně funguje komunikace na úrovni snahy o vybudování nových obchodních a marketingových kanálů, i právě proto, že díky CATC můžeme dnes nabídnout široké portfolio služeb. Hlavně ale proto, že dnes už lze vidět, že naše kmenové činnosti, byť v omezené míře, se třeba v některých ostatních státech stávají předmětem soutěže a příležitostí pro ostatní poskytovatele – jak jsme byli částečně účastní ve Španělsku. Objevují se nové příležitosti v jiných státech a na to musíme být trochu systematictější připraveni.

Jedním z projektů v poslední době dosti

diskutovaným je Optimalizace letových provozních služeb. V lednovém Stripu jsme tento projekt dost podrobně probrali, stále však může vzbuzovat u některých skupin zaměstnanců obavy. Jsou oprávněné?

Každá změna přináší určitou obavu, ovšem domnívám se, že z historie změn, které probíhaly v minulosti jasně vyplývá, že probíhaly sociálně citlivě a vždy s jasným cílem. A cíl tohoto projektu je také zcela zřejmý – dosáhnout stavu, kdy budeme lépe využívat stávající zdroje, tzn. ne se jich zbavovat či je drasticky přetvářet, ale efektivněji je využívat tak, aby i koncová služba, kterou poskytujeme, byla efektivnější. Na tomto projektu je zajímavé to, že vznikl souběžnou iniciativou směrem seshora i zezdola, jedním z podnětů byla naše společná diskuze na poradě generálního ředitele a zároveň přicházely podněty i ze stanovíšť nebo od odborníků zabývajících se metodikou. Tyto podněty pak vyústily ve vznik formálního projektu, který nejprve bude muset analyzovat způsob poskytování LPS, který zde přetrvává desetiletí, a stanovit do jaké míry vyhovuje současnému provozu. ŘLP je zde především pro své zákazníky a jejich cílem je letět po co nejoptimálnější trajektorii s minimem zásahů za pokud možno co nejpríznivější cenu a my pro to musíme udělat maximum. Všechny jevy s tím související, jestli budeme lépe připraveni na budoucnost v rámci liberalizace nebo jestli v Evropě budeme vyhovovat danému systému sledování výkonnosti, jsou podružné, protože pokud splníme plány a požadavky našich zákazníků, vždy se do zmiňovaných kritérií vejdem a budeme tak více konkurenceschopní než ostatní. Je potřeba se na celý projekt dívat z pohledu našich klientů – leteckých dopravců, kteří prožívají těžké časy z hlediska tvrdé konkurence, a my jsme tady služba pro ně.

Považujete tedy i vy tento projekt za nevyhnutelný?

Projekt Optimalizace LPS má mou zcela zásadní podporu. Pracuji na něm ti nejlepší odborníci z ŘLP a mají mou plnou důvěru v to, že připraví a předloží návrhy, které budou smysluplné. Zároveň se připravuje soubor doprovodných opatření, která by měla sloužit jako motivace i pro mladší generace všech profesí v podniku. Pro ty, kterých by se dopady projektu mohly jakkoliv negativně dotknout, bude vytvořen sociální program s cílem vyřešit jejich situaci k plné spokojenosti. Rozhodně nikdo v této souvislosti nepříjde o své zaměstnání. Nemyslím si navíc, že by to byla otázka věku, ale spíše ochoty na sobě pracovat a učit se něčemu novému. V řadě dřívějších projektů jsme už zjistili, že i ti zaměstnanci blízko důchodového věku nebo dokonce už za důchodovým věkem, si právě se změnami poradili a často jsou také důležitými nositeli zásadních myšlenek.

Celkový počet pohybů ve vzdušném prostoru České republiky za rok 2014 vzrostl v porovnání s rokem 2013 o 3,7 %, navíc jsme překročili dosavadní rekord z roku 2011. Myslíte, že tato vzrůstající tendence bude pokračovat i do dalších let?

Určitě bude pokračovat, to považuji za zcelařejmé. Může se přirozeně stát, že v krátkodobém časovém horizontu bude provoz stagnovat či mírně klesat, ale pokud se zaměříme na obecná očekávání a prognózy subjektů v letecké dopravě, tak provoz v globálním měřítku bude prudce stoupat, dožena poptávkou především v Asii, a pro nás to znamená, že v horizontu deseti let bude docházet k poměrně značnému nárůstu letového provozu.

Druhou věcí ale je, jak se bude vyvíjet situace na českých letištích, protože tam naopak pokračuje už nějakou dobu pokles provozu. Nikdo nikomu nedává za vinu, pokud je na letištích nižší poptávka a ani nehodnotíme lidi podle toho, jaký hospodářský výsledek vykáže dané letiště, pracoviště nebo stanoviště, ale musíme být schopni se přizpůsobit potřebám našich zákazníků z dlouhodobého hlediska. V praxi to znamená, že pokud klesá provoz, my nebudeme snižovat naše náklady, ale pokusíme se je alespoň udržet a být připraveni na chvíli, než se takový trend obrátí. Já osobně jsem si dal za cíl se aktivněji zapojit do diskuzí o tom, kam by měla směřovat letecká doprava. Zastávám názor, že prioritou by nemělo být zajišťování potřeb jednoho konkrétního dopravce v ČR, ale spíše podpora rozvoje letectví v obecnějším pojetí. Znamená to prosazovat všechna proaktivní opatření s cílem pomoci Letišti Václava Havla Praha dostat se opět do černých čísel a tím napomoci i zvyšování provozu na regionálních letištích.

Jakým způsobem k tomu může přispět i zaměstnanec Řízení letového provozu jako jednotlivec?

Je třeba stoprocentně vycházet vstříc našim zákazníkům, protože to se od nás očekává a vytváří to předpoklady pro to, aby mohlo fungovat všechno ostatní. Naši řídicí letového provozu mají s leteckými dopravci nebo těmi, kteří létají v rámci všeobecného letectví, přímý vztah a musí být zákaznický orientováni, ale je potřeba říci, že to platí napříč celým našim podnikem. Technici nebo všichni ti, co pracují v administrativě, vytváří pro řídicí velmi důležitou podporu a musí mít stejný pozitivní přístup jako oni.

To samozřejmě platí i pro šéfredaktorku zpravodaje Strip...

...a platí to i pro generálního ředitele. Já sám se také cítím jako součást služeb, které poskytujeme a nikoliv jako ten, kdo zde diktuje podmínky. I proto vždy vítám podněty od všech našich zaměstnanců, a pokud je i nadále budu různou formou dostávat, budu za to rád.

Dokončení v příštím čísle zpravodaje. text nwt, foto Michal Adamovský

Fotografie (nejen) na únorové titulní straně

V souvislosti s již zmiňovaným výročí dvaceti let od vzniku Řízení letového provozu České republiky jako státního podniku jsme se rozhodli i ve Stripu nabídnout vám čtenářům malou sondu do okamžiků dávno minulých. Na titulních stranách našeho zpravodaje bychom rádi po celý tento rok uveřejňovali unikátní fotografie dokumentující historii jak samotného podniku, tak i obecně oboru řízení letového provozu. **Tyto snímky pochází ze soukromého archivu našeho kolegy Stanislava Černého, kterému tímto jménem celé redakce velmi děkuje me za souhlas s jejich uveřejňováním.**

Vzhledem k tomu, že jde o soubor naprosto ojedinělého charakteru, požádali jsme právě Standa Černého, aby se s námi podělil o vzpomínku na to, jak se mu podařilo celý archiv získat: „*Mojí první pracovní pozicí v podniku byl referent oddělení TEI (technicko-ekonomických informací) v Technické sekci (tehdy ji vedl Ing. Petr Materna) a pracovištěm byl Bílý dům (sice byl a je stále modrý, ale stále se mu tak říká). Brzy se o mně vědělo, že se zajímám o leteckou historii a systémy informace a v podstatě cokoli k historii letectví. Dokud jsem měl tu možnost, chodil jsem fotit po LKPR i po regionálních letištích. Důležitější však je, že pokud někdo naladěný na stejnou vlnu jako já odcházel do důchodu, tak když vyklízel kancelář a našel něco zajímavého a přitom mu to bylo líto vyhodit, nabídl to mně a já to pochopitelně přijal. Tímto způsobem jsem od roku 1990 nasbíral nejen spoustu fotek, ale i dalších zajímavostí spojených s podnikem, které se přitom udály dávno před tím, než jsem do podniku sám nastoupil. Takže vděčně vzpomínám na pány Broula, Závodského, Brodu, Cvrkala (a jsou i další, kteří jsou v podniku stále zaměstnáni). Záhadou mi však je osud fotografií a videí Jiřího Láného – to musí být, podle mého, ten nejlepší zdroj ke zdokumentování obrazové historie ŘLP ČR, s. p. Jen doufám, že stále někde jsou a jednou se objeví.“*

Objektiv



Setkávání s uživateli služeb, které nabízí a poskytuje Řízení letového provozu České republiky, se stalo již příjemnou každoroční tradicí. Významnou aktivitu v tomto směru představuje také seminář určený všem zástupcům všeobecného letectví, který se letos konal v sobotu 17. ledna 2015.

Úvodního slova se ujal generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Jan Klas, který mimo jiné připomněl, že seminář je jedinečnou příležitostí pro společné setkání a výměnu zkušeností a názorů mezi zástupci Aeroklubu České republiky, Letecké amatérské asociace, výcvikových organizací a zaměstnanci ŘLP ČR, s. p.

Program semináře zahrnoval jak prezentace kolegů z našeho podniku, tak i pozvaných hostů z Ministerstva dopravy, Úřadu pro civilní letectví, Akademie věd České republiky a Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod – na fotografii je paní Ing. Ludmila Pavlíková z ÚZPLN, která pravidelně o leteckých nehodách a incidentech na seminářích přednáší.

Že se jednalo o akci mimořádnou, potvrzuje i počet přihlášených účastníků. Letos jich přijelo více jak sto třicet! To je zároveň také maximální kapacita konferenčního sálu IATCC v Jenči, z těchto důvodů jsme byli nuceni další zájemce o účast na semináři odmítnout. I přesto však o materiálu k tématům, která byla letos na programu, nepříjdu. Všechny prezentace jsme se svolením jejich autorů umístili na internetové stránky Letecké informační služby (<http://lis.rlp.cz>), a jsou tak dostupné i těm, na které místo nezbylo. Z pozitivních ohlasů účastníků je zřejmé, že letošní ročník semináře opět splnil očekávání. Poděkování proto patří všem, kteří se na jeho přípravě a hladkém průběhu podíleli.

**text Marek Dočkal, vedoucí Letecké informační služby, dockal@ans.cz,
foto Jaroslav Lechnýř/DRSL/SCL/MIS**

Rekordní objem letového provozu za rok 2014

Vyhodnocení provozní výsledků ŘLP ČR, s. p., za rok 2014 prokázalo dobrou kondici mezinárodní letecké dopravy, která se projevila dalším zvýšením zájmu leteckých dopravců o využití služeb podniku. **Objem letového provozu v českém vzdušném prostoru tak významně překročil dosavadní rekord z roku 2011. Celkový počet pohybů ve vzdušném prostoru České republiky za rok 2014 činí 725 843, což představuje ve srovnání s rokem 2013 meziroční nárůst o 3,7 % (700 260). Dosavadní nejsilnější objem letového provozu byl zaznamenán v roce 2011 (714 279 pohybů).**

I přes historicky nejvyšší objem letového provozu v českém vzdušném prostoru nenastala v loňském roce žádná událost, která by znamenala ohrožení bezpečnosti, a současně jsme naše služby poskytovali v požadované kapacitě a nedošlo tak prakticky k žádnému zpoždění.

Právě hodnoty průměrného zpoždění na jeden provedený let jako důležitý indikátor kvality a kapacity poskytovaných služeb dosáhly minimálních hodnot (0,02 minuty na provedený let). ŘLP ČR, s. p., se tak pohybuje výrazně pod úrovní 0,16 minuty na provedený let, což je doporučená hodnota stanovená pro český vzdušný prostor Evropskou organizací pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL).

Z hlediska ekonomického je důležitou skutečností, že i přes významný nárůst objemu provozu vzrostly v českém vzdušném prostoru tzv. přeletové jednotky o pouhých 0,8 %. Tento trend je však důsledkem změny toku letového provozu jižním směrem jako reakce na konflikt na Ukrajině, který je spojen s uzavřením větší části ukrajinského vzdušného prostoru. Letečtí dopravci tak s ohledem na tuto skutečnost začali na českém nebi preferovat kratší letové trati.

Největším zákazníkem podniku je i nadále německý národní dopravce Lufthansa, následuje společnost Emirates a v poslední době se skokově zvyšuje i podíl společnosti Turkish Airlines.

z TZ ŘLP ČR, s. p.

Vybrané provozní informace

Celkový provoz v roce 2014	725 843 pohybů
Nejsilnější provoz za měsíc	červenec – 76 663 pohybů
Nejsilnější provoz za den	27. června – 2 412 pohybů
Hodinová kapacita	162 pohybů
Celkový počet cestujících v roce 2014*	108 milionů

*při průměrné kapacitě 150 míst na jedno letadlo

Návštěva ŘLP ČR, s. p., v AEROTHAI



V úterý 27. ledna hostilo po celý den thajské řízení letového provozu AEROTHAI delegaci zástupců ŘLP ČR, s. p. Jejich návštěva byla součástí reprezentace našeho podniku jako jednoho z členů organizace CANSO na Světové konferenci o bezpečnosti ATM pořádané právě touto organizací v Bangkoku ve dnech 25.–30. ledna 2015. V dopoledních hodinách si zástupci ŘLP ČR, s. p., nejprve prohlédli výcvikové středisko založené již v roce 1961, aby se zde setkali s jeho viceprezidentem Dr. Watana Manonem. Odpoledne pak navštívili ředitelství AEROTHAI a v rámci společné schůzky s prezidentkou a členy managementu probírali především možnosti vzájemné budoucí spolupráce. Na společné fotografii je zleva Somnuk Rongthong a Anucha Kammong (výkonní viceprezidenti AEROTHAI), Ing. Luboš Hlinovský, Mgr. Kateřina Sedláčková, Sarinee Sangprasit (prezidentka AEROTHAI), Ing. Jan Klas, Suttipong Kongpool (viceprezident pro strategii), Tipaporn Nippakakorn (viceprezidentka pro lidské zdroje) a Tinnagorn Choowong (viceprezident pro ATM).

text red, foto AEROTHAI

Výhodné celoroční předplatné Flying Revue pro zaměstnance ŘLP

Jméno letce a publicisty Jiřího Pruší jistě není našim čtenářům neznámé. Naposledy se podělil o své cestovatelské zážitky z cest nad evropskými moři a ostrovy, Afrikou i USA na předvánočním setkání zaměstnanců, a jak je zřejmé z následujícího textu jeho spolupráce s ŘLP ČR, s. p., rozhodně nekončí. Je totiž mimo jiné jednatelem společnosti Galileo Training, s. r. o., a rozhodl se vzít vydávání jednoho z oblíbených leteckých časopisů Flying Revue pod svá křídla.

Dvouměsíčníku Flying Revue se v poslední době příliš nedařilo. Vloni vyšel pouze dvakrát a bylo velmi pravděpodobné, že úplně skončí a bude tak o jeden letecký titul méně. Jiří Pruša nejen že se postaral o jeho vzkříšení, ale změnil také koncepci celého časopisu. Sám k tomu dodává: „Rád bych časopis zaměřil trochu více praktickým směrem pro piloty a dal větší příležitost příspěvkům našich čtenářů. Taky cítím, že v ČR i SR vzniká nová potřeba mezi sportovními piloty, a to je letecká turistika i létání na delší zahraniční trasy, se kterým souvisí nutnost lépe chápat specifika létání v jiných zemích. Také bych rád přispěl ke zvýšení bezpečnosti sportovního létání. Konkrétně se to ve FR projeví zavedením několika nových rubrik, mezi něž patří i rubrika „Nikdy více“, ve které se budou objevovat články pilotů popisujících letové situace, které by již nechtěli nikdy prožít. Šel jsem příkladem a jeden svůj let, který byl málem mým posledním, jsem rozebral. Věřím, že takové články ovlivní myšlení každého, kdo je bude číst. Další nová rubrika má název „Destinace“ a budou zde tipy a informace pro lety do různých, zejména evropských zemí. V našem prvním čísle, které vyšlo 27. 1. 2015, bude takto prezentováno Norsko, v tom příštím, březnovém, to bude Velká Británie. Další naší snahou bude prezentovat různé profesionální letecké činnosti a osobnosti – tady se hodně spoléhám na spolupráci s odborníky ŘLP ČR, kteří rozhodně budou mít co předat. V devadesátých letech jsme společně s výcvikovým střediskem Řízení letového provozu rozvinuli velmi úspěšný projekt výuky angličtiny pro řidiče ze země bývalého Sovětského svazu. Tím prošly stovky ukrajinských, gruzinských, ruských, litevských a dalších studentů. Věřím, že jsme bezpečnost provozu nad jejich zeměmi trochu posunuli. I při mém působení v ČSA jsme měli vždy ty nejlepší kontakty a jakékoliv záležitosti se dařilo bez emocí řešit. Vím samozřejmě, že ŘLP je studnicí skvělých odborníků, a tak chci hledat příležitosti, jak jejich znalosti a zkušenosti ve Flying Revue co nejlépe využít.“

V této souvislosti máme pro všechny zájemce jednu velmi výhodnou nabídku přímo od Jiřího Pruší. Každý zaměstnanec ŘLP ČR, s. p., který si objedná roční předplatné časopisu Flying Revue, tj. 6 čísel, přes speciální webový odkaz <http://www.flying-revue.cz/rlp>, získá zvýhodněnou celoroční cenu 400,- Kč a k tomu jako bonus dárek v podobě elektronické verze knihy *Evropské ostrovy I*, obsahující zajímavé články, fotografie i videa z letu Jiřího Pruší na Kanárské ostrovy a Madeiru.

red

Vážené kolegyně, vážení kolegové, rády bychom vám poděkovaly jménem **Zájmového záchranného chovu odložených psů – Lesní zátiší** v Hněvčicích u Štětí (<http://www.chovhnevce.cz>) za účast na naší vánoční sbírce. Cílem tohoto spolku je postarat se o opuštěné pejsky a najít jim nový a šťastný domov. Provozuje i osvětovou činnost a pořádá setkání s dětmi přímo ve školách a školkách.

Díky vám se nám pro spolek podařilo vybrat 315 kg granulí, spoustu pamlsků, dále deky, misky, hračky, obojky a vodítka. Vzhledem k tomu, že se jedná o zcela soukromý útulek, který je financován pouze z důchodů obou manželů a z příspěvků dobrovolníků, byl pan majitel nadšený z takto velkorysých darů a velice vám za ně děkuje. Velké díky patří stejným dílem i milovníkům kočičích mazlíčků. Ti se také dočkali štědré nadílky v podobě granulí, konzerv a různých dobrot. Ještě jednou vám všem velmi děkujeme za pomoc a těšíme se na příští vánoční sbírku!

text Tereza Drboutová, Lenka Vaňková;
koláž Tereza Drboutová



Zlatá Zátoka 2015

Řízení letového provozu ČR, s. p., pořádá i v letošním roce **rekreačně-sportovní letní dětský tábor** s možností základního vodáckého výcviku pro děti ve věku od sedmi do patnácti let (výjimky schvaluje pouze hlavní vedoucí příslušného turnusu). Srdečně zveme nejen děti našich zaměstnanců, ale i jejich kamarády a spolužáky. Doprava z Prahy je zajištěna.

Termíny jednotlivých turnusů

	Termíny jednotlivých turnusů
I. turnus	sobota 4. července – sobota 18. července 2015
II. turnus	sobota 18. července – sobota 1. srpna 2015
III. turnus	sobota 1. srpna – sobota 15. srpna 2015
IV. turnus	sobota 15. srpna – sobota 29. srpna 2015

Zájemci o letní dětskou rekreaci zašlou **nejpozději do 15. března** kompletně vyplněnou předběžnou přihlášku paní Marii Pražákové na adresu: ŘLP ČR, s. p., divize personální a finanční, Navigační 787, 252 61 Jeneč. Formulář naleznete na nástěnce podnikového intranetu.

Zaměstnancům ŘLP ČR, s. p., bude do 31. března 2015 zaslána závazná přihláška. Ostatní zájemci budou zároveň 31. března 2015 informováni, zda jejich dítě bylo zařazeno do požadovaného turnusu. V případě, že na požadovaný turnus není možno dítě zařadit, budou jim nabídnuta jiná volná místa.

Pro podrobnější informace můžete kontaktovat paní Pražákovou na telefonu 220373239, faxu 220373004 nebo e-mailu prazakova@ans.cz.

Cena
pro děti zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. 2400,- Kč
pro ostatní děti 4900,- Kč

DPERFIN

Inspirovat

„Létal jsem s kluzáky, s paraglidingovým křídlem, s akrobatickými letadly... a pak jsem objevil parašutismus. Volný pád. Volný! Kolem vás nic není, jen padák na zádech. A padáte dolů, ale nepadáte si, jako byste padal. Je to totální svoboda.“

Yves Rossy (*1959), švýcarský pilot, vynálezce a letecký nadšenec

„My, kteří létáme, to děláme z lásky k létání. Ve vzduchu se cítíme naživu a jsme si vědomi toho zázraku, který držíme v rukou a který se odehrává pod našimi nohama.“

Cecil Day-Lewis (1904–1972), irský básník

„Vrtulník je pravděpodobně nejuniverzálnější stroj, který kdy člověk vynalezl. Víc než cokoli jiného se přibližuje starověkým lidským snům o okřídlených koních a létajících kobercích.“

Igor Sikorski (1889–1972), rusko-americký letecký konstruktér a průkopník letectví

„Nestačí podrobit si zemi. Musíme mířit výš, pokusit se vzlítout a létat. Je to naše povinnost.“

José Yacopi (1916–2006), argentinský umělec

„Letectví je důkazem, že když opravdu chceme, jsme schopni dosáhnout i toho, co se nám zdá nemožné.“

Eddie Rickenbacker (1890–1973), americký letecký eso první světové války

„Létání. Co dokážou jiné živé organismy, to by měl člověk dokázat také. Jen na to musí jít trochu jinou cestou.“

Samuel Butler (1835–1902), anglický spisovatel a satirik

„Jak zvláštní je tahle kombinace blízkosti a vzdálenosti. Od země mě dělí několik sekund, ale tisíce metrů.“

Charles Lindbergh (1902–1974), americký letec

„Letadla nehavaruji sama od sebe. Většinou přicházejí k úrazu, protože lidé jsou pošetilí, přeceňují se, jsou líní, nerozhodní nebo lehkomyšní. Asi jedna nehoda z tisíce je nevyhnutelná a dá se svést na něco jako Boží vůli, ale víc ne.“

Nevil Shute Norway (1899–1960), britský spisovatel a letecký konstruktér

„V akrobacii musí emoce ovládat diváka, ne pilota. Jakmile ovládnou pilota, tak je to o hlinu v nose.“

Radka Máchová (*1949), česká akrobatická pilotka

Připravila nwt

Druhá významná právní revize kon aneb posviťme si na poskytovatele letových naviga

Vážení čtenáři časopisu Strip, protože jsem si vědom, že jste velice dobře seznámeni s praktickými otázkami fungování celého systému poskytování letových navigačních služeb (dále jen „LNS“), tak by bylo ode mne pouhým nošením dříví do lesa, abych se podrobněji zmiňoval o jednotlivých aspektech konceptu Jednotného evropského nebe (Single European Sky – SES), který je jednou z klíčových priorit unijní dopravní politiky v oblasti letecké dopravy. Proto se raději zaměřím na vývoj předpisového rámce, a to se zcela zvláštním zřetelům na stávající projednávání zatím poslední revize konceptu, který je znám spíše pod svým názvem SES 2+, jakož i dílčí výsledek poměrně složitých jednání. Ale po pořádku.

Vy už víte, že první iniciativy ohledně vytvoření SES, tj. konceptu, který má za cíl zlepšit účinnost organizace a uspořádání evropského vzdušného prostoru, byly zahájeny na konci 90. let 20. století, přičemž v roce 2004 vyústily v přijetí prvního balíčku nových právních předpisů (dále jen „SES I“). Cílem SES I bylo zdokonalit stávající normy bezpečnosti leteckého provozu, přispět k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy a zlepšit celkovou výkonnost systému uspořádání letového provozu (dále jen „ATM“) a LNS. Jako hlavní nástroje byly mj. použity vytvoření sítě vnitrostátních dozorových orgánů, přijetí základních předpisů pro poskytování a osvědčování LNS, licencování řídicích letového provozu, rozšiřování konceptu pružného užívání vzdušného prostoru a celá řada v tu dobu stále ještě rozumných opatření. Předpisový rámec byl vystaven na čtyřech rámcových nařízeních (nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 549/2004 až č. 552/2004) a řadě prováděcích předpisů v podobě nařízení Komise (tehdy ještě bylo možné se v předpisových požadavcích vyznat, alespoň co do jejich počtu...).



V roce 2007 pak Evropská komise představila velký projekt modernizace technologií známý pod označením SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research), které evropský systém řízení letového provozu využívá a v budoucnu by měl využívat.

V roce 2009 (za českého předsednictví v Radě EU) byl přijat druhý balíček právních předpisů (dále jen „SES II“), jenž koncept SES postavil na pět základních pilířů: bezpečnost, výkonnost, technologie, letiště a lidský faktor. Již od počátku bylo zřejmé, že Evropská komise, která třímá v rukou unijní předpisovou iniciativu, byla poselá snahou dohnat a pokud možno předejnat americký systém. Žel tyto dva světy, jakkoli je možné jejich časné srovnávání v technických a provozních charakteristikách, tak z hlediska administrativně správního, a zejména s ohledem na zcela odlišné politicko-demografické uspořádání, rozumně komparovat nejde. Určitě se zde nabízí paralela se známým: není radno vytloukat klín klínem, což ale Evropská komise v posledních letech činí,

a to právě prostřednictvím přijímání stále nových předpisů, které celou oblast pouze komplikují. Ale to bych opět předbíhal.

V roce 2009 bylo zjevné, že naplňování vize konceptu SES má oproti předpokladům z roku 2004 zpoždění. Pojďme si otevřeně říci, že tou hlavní vizí a tolik kžéným cílem pro Evropskou komisi je představa centrálního poskytování LNS. Nemusíme polemizovat, zda si Evropská komise přeje, aby byl jeden poskytovatel letových provozních služeb a několik hlavních poskytovatelů ostatních navigačních služeb, nebo několik poskytovatelů letových provozních služeb a pro každou další službu jeden hlavní poskytovatel. Troufám si tvrdit, že sama Evropská komise ví postupně mění, a pro její naplnění postupuje zjevně nekoordinovaně a zkouší, v jaké fázi a hlavně do jaké míry si státy nechají postupně ubírat některé ze svých výsad.

Každopádně přijetím SES II dostala Evropská komise do ruky mocný nástroj v podobě výkonnostního plánování. Je zcela zřejmé, že v oblasti letecké dopravy neexistuje žádný jiný segment, který by byl natolik předpisově a hlavně výkonnostně kontrolován centrálním způsobem, jakým je oblast poskytování LNS. Samozřejmě, monopoly, kterými hlavně poskytovatelé letových provozních služeb (dále jen „LPS“) stále jsou, je dobré správným způsobem usměrňovat, ale činit to návratem k pětiletému plánování a prakticky za velice omezených možností obrany vůči často nelogickým požadavkům Evropské komise kladeným na poskytovatele, které lze označit za poměrně efektivní, není určitě ta správná cesta. Stále je mi vlastně podivné, že si státy vůbec nechaly tolik omezit své pravomoci nad kontrolou poskytovatelů LPS v jejich vzdušném prostoru.

Ne, není to ještě tak hrozné, aby nemohlo být ještě hůře, a samozřejmě pokud budeme na situaci v evropském vzdušném prostoru nahlížet optikou Evropské komise, tak je jasné, že existuje výrazný prostor pro zefektivnění poskytování LPS/LNS. Nicméně způsob, který byl zvolen, může být účinný jen tehdy, pokud budou mít všichni aktéři k sobě důvěru a každému se bude měřit spravedlivě. A to se v dnešní Evropě opravdu neděje. Za sebe tedy říkám: cíl SES je možné postupně dosahovat nástroji obsaženými v balíčku SES II, ale zřejmě není možné v krátkodobém a jsem přesvědčen, že i střednědobém výhledu uvažovat o významnějších fázích vedoucích k omezení počtu jednotlivých poskytovatelů LPS (výjimky, co budou potvrzovat pravidlo, však existovat mohou – např. DK/SE spolupráce), tedy dosáhnout toho cíle, který by Evropská komise viděla nejraději. A je to vůbec nutné?

Protože naplňování cílů SES, a to i při použití nástrojů z pravidel SES II (jen na okraj dnes je právní základ na SES tvořen již 4 rámcovými nařízeními a zhruba 20 prováděcími předpisy!), nebylo urychleno podle představy Evropské komise, byl na konci roku 2012 zveřejněn soubor klíčových opatření označovaný jako Akt o jednotném trhu II (tzv. Single Market Act II – SMA II), který by měl přispět k dalšímu rozvoji jednotného vnitřního trhu a ke zvýšení konkurenceschopnosti EU. Projekt SES byl, jak jinak, zahrnut mezi klíčová opatření SMA II. Následně v červnu 2013 Evropská komise zveřejnila detailní návrhy novelizace stávajícího regulačního rámce SES s cílem urychlit proces reformování evropského systému ATM. Tento balíček opatření je nyní označován jako SES 2+ a ve verzi Evropské komise zásadním způsobem navrhoval změnu dosavadních pravidel.

Možná se čtenář zeptá, kde bere Evropská komise zdroj své předpisové iniciativy. To je dáno nejen jejím postavením a kompetencemi podle primárních aktů EU, ale rovněž členské státy s Evropským parlamentem, když v roce 2009 balíček SES II přijímaly, rozhodly, že bude proveden ve dvou fázích, a vyzvaly Evropskou komisi, aby po zavedení prvotního souboru prováděcích opatření týkajících se agentury EASA a po prvních zkušenostech s auditem v oblasti LNS předmětná nařízení o SES a agentuře EASA zpětně sladila. S přepracováním balíčku právních předpisů, zaměřeným především na zjednodušení právního rámce agentury EASA a SES, a vyjasnění hranice, která oba rámce dělí, se tedy vlastně počítalo.

Co je tedy cílem a účelem balíčku SES 2+, tedy revize čtyř rámcových předpisů a nařízení o EASA? Zejména



zlepšit dohled nad pravidly, posílit systém sledování výkonnosti, orientaci poskytovatelů služeb na zákazníka a celkovou výkonnost evropského ATM. Balíček SES 2+ má kromě toho zjednodušit právní předpisy odstraněním některých duplicit ve stávajícím rámci. Zazněly obavy, že v rámci SES dochází ke vzájemnému překrývání několika oblastí, a zároveň byl vznesen požadavek na vyjasnění úlohy různých subjektů na úrovni EU.

Hlavními řešenými problémy (specifickými cíli) má být nedostatečná výkonnost letového provozu a roztržitost systému ATM. Jako operativní cíle si Evropská komise zvolila zajistit, aby poskytování LNS bylo transparentní, založené na tržních zásadách a orientované na zákazníka, posílit úlohu vnitrostátních dozorových orgánů, proces stanovení cílů a prosazování systému sledování výkonnosti (včetně posílení orgánů pro kontrolu výkonnosti – PRB), provést strategické přesměrování funkčních bloků vzdušného prostoru a posílit správu a provozní působnost manažera struktury vzdušného prostoru.

Evropská komise balíček SES 2+ představila na jednání PS Rady pro leteckou dopravu dne 2. září 2013 a obecnější diskusi o dopadech obou návrhů bylo věnováno i jednání neformální Rady ministrů dopravy ve Vilniusu ve dnech 15. a 16. září 2013, na němž všechny členské státy bez výjimky vyjádřily své zásadní výhrady k předloženému balíčku. Z tohoto důvodu nebylo projednávání v Radě EU ve druhém pololetí roku 2013 ani prvním pololetí roku 2014 vůbec zahájeno. Mezi zásadní výhrady, které členské státy uplatnily, lze vzpomenout povinné oddělení podpůrných služeb, vymezení vnitrostátních dozorových orgánů a užití aktů v přenesené pravomoci. Členské státy se tak více či méně ohradily vůči přesunu části stávajících pravomocí směrem od členských států na Evropskou komisi, respektive oslabení stávající míry suverenity členských států a jejich poskytovatelů LNS ve prospěch uspořádání, které je více založené na tržních mechanismech, a silnější roli uživatelů služeb.

Mezitím však návrh Evropské komise v březnu 2014 prošel prvním čtením v Evropském parlamentu, přičemž byl většinou hlasů podpořen s pozměňovacími návrhy (ty lze počítat v řádu stovek a naštěstí mnohé z nich lze

ceptu jednotného evropského nebe čnických služeb a předežehneme Spojené státy americké

zařadit mezi ty, které oslabují roli Evropské komise a zmírňují progresivní liberalizaci).

Na půdě Rady EU byl balíček projednán až za předsednictví Itálie (dále jen „ITPRES“) a v důsledku zásadních výhrad a výrazné aktivity členských států podstatným způsobem přepracován. Na prvním jednání pracovní skupiny Rady pro leteckou dopravu v červnu a červenci 2014 byla tato problematika projednána jak na obecné, tak konkrétní úrovni. V průběhu září pak byly projednávány kompromisní návrhy ITPRES k vybraným článkům. Na jednání Rady ministrů dopravy dne 8. října 2014 byla přijata zpráva o pokroku, jež optimisticky zhodnotila dosavadní průběh projednávání. Na dalších jednáních v pracovní skupině v říjnu a listopadu 2014 byly projednávány nové konsolidované kompromisní verze ITPRES.

V obecnější rovině bylo případnému přijetí obecného přístupu k balíčku SES 2+ věnováno i uzavřené jednání ministrů dopravy na zasedání Konference na vysoké úrovni k problematice SES, která se konala ve dnech 6. a 7. listopadu 2014 v Římě.

Během posledních jednání byla zřejmá snaha ITPRES o to, aby bylo možné deklarovat co největší shodu nad návrhem a aby bylo dosaženo odstranění co největšího počtu konkrétních výhrad členských států. Na úrovni pracovní skupiny Rady pro leteckou dopravu byl balíček uzavřen již dne 25. listopadu 2014, kdy se konalo poslední jednání k jednomu z nejspornějších článků návrhu o podpůrných službách (čl. 10), a kompromisní znění návrhu ve formě obecného přístupu bylo postoupeno následujícího dne na jednání COREPER, kde členské státy stáhly své poslední výhrady.

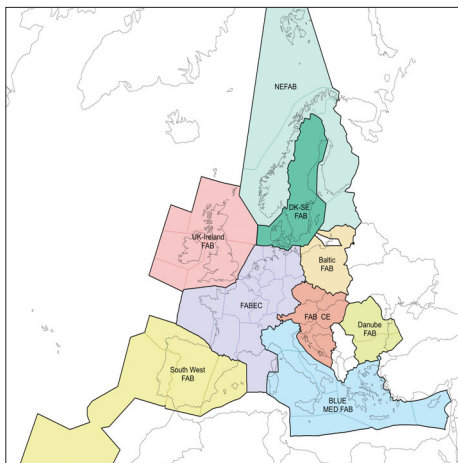
Na jednání Rady ministrů dopravy dne 3. prosince 2014 byl schválen obecný přístup, na kterém se členské státy prakticky jednomyslně shodly. Nedořešena zůstala nicméně otázka aplikace návrhu na letiště Gibraltar; to je ale historický spor mezi Velkou Británií a Španělskem, o kterém by bylo možné napsat samostatné pojednání.

A jaký je tedy zatímto výsledek projednání návrhu na půdě Rady EU? Jeden z podstatných článků návrhu, který doznal oproti původnímu návrhu Evropské komise značnou změnu, je článek týkající se posílení nezávislosti vnitrostátních dozorových orgánů na poskytovatelích služeb. Dosažený kompromis umožňuje potřebné nezávislosti dosáhnout buď právním oddělením příslušných aktivit, nebo srovnatelnou funkční separací. Pro Českou republiku je však zásadní, že se výrazně snížílo zasahování Evropské komise do výběru odborných zaměstnanců vnitrostátních dozorových orgánů, jakož i omezování jejich práv při výběru dalšího zaměstnání. Evropská komise rovněž nedostala žádné zmocnění, aby vytvořila podrobná pravidla pro stanovení postupu takového náboru či výběru zaměstnanců.

Zcela jednoznačně klíčovým a nejvíce diskutovaným článkem byl článek 10, který se týkal případného uvolnění trhu podpůrných služeb. Kompromisní návrh sice předjímá možnost liberalizace v tomto segmentu, ale nechává na členských státech, zda se dobrovolně rozhodnou tyto služby liberalizovat, oddělit je od poskytovatelů LPS, a podobit je tržním mechanismům. Rovněž tak

kompromisní návrh obsahuje celou řadu podmínek, které musí být splněny před tím, než vůbec bude uvažováno o případném poskytování služeb na centralizované bázi (např. pokud jde o podpůrné služby týkající se Evropské sítě uspořádání letového provozu – EATMN).

Výsledný návrh rovněž obsahuje flexibilnější možnost stanovení celoevropských i místních výkonnostních cílů, nastolení užšího dialogu dotčených stran, odůvodněné revize výkonnostních plánů a jasnější stanovení úlohy a nezávislosti PRB.



V oblasti funkčních bloků vzdušného prostoru, kdy v roce 2014 Evropská komise vystavila většinu členských států řízení o porušení Smlouvy o EU z důvodu neplnění cílů při realizaci a provádění funkčních bloků vzdušného prostoru, je pak kompromisní návrh ve svém článku 16 veden zejména snahou zabránit dvojí možné interpretaci (a tím minimalizovat riziko obdobných řízení o porušení Smlouvy v budoucnosti). Návrh umožňuje členským státům, aby na dobrovolné bázi přijímaly provozní plány popisující činnosti a opatření směřující k naplňování a provádění funkčních bloků vzdušného prostoru. Takové plány mají pak Evropské komise a uživatelům vzdušného prostoru poskytnout jasnou informaci o postupu při naplňování cílů. Poskytovatelé LNS/LPS pak budou rovněž moci uzavírat industriální partnerství s cílem zvýšit celkovou výkonnost v jednotlivých oblastech.

Jakkoli Česká republika od počátku patřila v řadě ohledů k silným kritikům původního návrhu Evropské komise, a zde není možné nevzpomenout unikátní shodu mezi zástupci Ministerstva dopravy, Úřadu pro civilní letectví, vedením státního podniku Řízení letového provozu České republiky i jeho odborových organizací při přípravách dílčích stanovisek pro jednání českých zástupců v pracovní skupině Rady pro leteckou dopravu, tak právě kritika členských států obecně vedla k postupu, kdy byly ze strany ITPRES předkládány takové verze návrhu, které postupně odstraňovaly či měnily nejkontroverznější prvky návrhu Evropské komise, respektive představovaly text, který je v řadě ohledů možné již po-

važovat za skutečný kompromis mezi postoji většiny členských států a Evropskou komisí.

Text návrhu, který byl odsouhlasen na prosincovém zasedání Rady ministrů dopravy, je v zásadě pro Českou republiku přijatelný a neměl by vyžadovat potřebu zásadní změny dnešní koncepce či způsobovat negativní důsledky. To se týká zejména článků o vnitrostátních dozorových orgánech a poskytování podpůrných služeb na tržní bázi; a v omezené míře i těch o funkčních blocích vzdušného prostoru, uspořádání sítě a pravomoci Evropské komise vydávat prováděcí a delegované akty.

Je pravdou, že Česká republika v zásadě preferovala upuštění od návrhu změn nařízení k SES jako celku, s odvoláním na nevhodné načasování, spornou či negativní přidanou hodnotu a obecně nežádoucí trend omezování kompetencí ponechaných v oblasti poskytování LNS v rukou členských států. Zablokování návrhu jako celku, respektive úplné odstranění sporných ustanovení návrhu ve větším rozsahu se však i s ohledem na postoj Evropské komise a snahu většiny členských států, jejichž stanoviska postupem času ztrácela na ostrosti a přímosti, o konstruktivní a oboustranně akceptovatelné řešení, bylo nereálné a politicky nepřehledné.

Za dané situace lze tedy shrnout, že stávající text je možné chápat jako kompromisní a pro Českou republiku akceptovatelné, byť nikoli přímo vítané řešení. Česká republika do projednávání balíčku vstupovala s tím, aby členským státům zůstala mimo jiné zachována možnost určit si podobu a uspořádání vnitrostátních dozorových orgánů, byly oslabeny kompetence Evropské komise v rámci delegovaných aktů a hlavně aby se zabránilo povinnému oddělení a liberalizaci podpůrných služeb. To vše se podařilo. Nicméně, jaký bude výsledek konečný, tedy po náročném a zdlouhavém dialogu mezi Evropskou komisí, předsednictvím Rady EU a Evropským parlamentem, který návrh ještě čeká, to je opravdu ve hvězdách.

Autor se v závěru milým čtenářům omlouvá za poněkud neohrabaný exkurs do projednávání SES 2+, ale v minulých měsících se událo tolik zajímavých a významných věcí v oblasti právní úpravy poskytování LNS, že všechny ani nemohly být vzpomenu. Rovněž přijměte omluvu za zcela mimořádný počet zkratk ve výše uvedeném textu, ale doufám, že na to je již letecká veřejnost poměrně zvyklá.

A co říci na úplný závěr? V roce 2015 vám chci popřát spoustu osobních i pracovních úspěchů, předpisy EU se nenechte odradit a já věřím, že pokud budeme všichni na 100 % zajišťovat činnosti, které nám jsou svěřeny, tak i s těmito ne vždy dokonalými předpisy vydržíme...

**Zdeněk Jelínek, zástupce ředitele odboru
civilního letectví Ministerstva dopravy,
zdenek.jelinek@mdcr.cz**

Pozn. Autor rovněž děkuje svým kolegům z ministerstva, bez jejichž iniciativy při samotných jednáních v pracovní skupině Rady pro leteckou dopravu by stávající kompromisní návrh nebyl takový, jaký je.

XIV. ročník soutěže



Redakce Stripu vyhlašuje XIV. ročník amatérské fotosoutěže zaměřenou na Řízení letového provozu ČR, s. p.

Podmínky fotosoutěže

a) témata

- Lidé, letadla, létání – „3L“
- Řízení letového provozu – obor + podnik
- Volné téma – např. cestování, příroda, volný čas, památky

b) forma

- Černobílá a barevná snímky od formátu 18 x 24 na lesklém fotografickém papíru. Na rubu označte horní hranu fotografie, napište jméno, příjmení, pracoviště, telefon a název snímku. V případě, že autoři fotografií požadují pro účely výstavy užití jejich vlastního dodaného originálu, může být tento o maximální velikosti 30 x 45.
- Digitální snímky na přenosném médiu

Účastník

Každý zaměstnanec podniku, který se účastní fotosoutěže:

- přihlášením fotografií (díla) prohlašuje, že předkládá vlastní autorské dílo
- souhlasí se zveřejněním jím přihlášené fotografie během soutěže, případně po jejím skončení, ve Stripu, na panelech výstav v prostorách IATCC Jeneč a na podnikovém intranetu

- souhlasí s právem podniku užít předložené dílo k další propagaci a reklamě podniku po časově neomezenou dobu

Kritéria hodnocení

- dílo splňuje uvedené podmínky soutěže
- kompozice
- estetická kvalita a originalita pojetí

Odborná porota

Fotografie zhodnotí odborná porota za předsednictví vedoucího oddělení vnějších vztahů Richarda Klímy

Ocenění

- **1. cena (za téma „3L“)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 4000 Kč
- **Zvláštní cena poroty** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 4000 Kč
- **1. cena (za téma ŘLP + za Volné téma)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 3000 Kč
- **2. cena (za všechna tři témata)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 2000 Kč
- **3. cena (za všechna tři témata)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 1000 Kč

Uzávěrka soutěže je v pátek 24. dubna 2015.

red, foto Tomáš Tržický, ÚSMP/MK

Language corner



Silly Cowboys

Two cowboy ranchers in Texas had each their own horse, but they could never tell them apart. So the first cowboy said: "I've got it!" "I'll shave the mane on my horse." So the cowboy shaved the mane on his horse but after a while the mane grew back. The cowboys were having a really hard time telling them apart so the first cowboy said again: "I've got it!" "What? What? What's your idea now?", said the other cowboy. "I'll cut the tail on my horse really small." "Alright! Let's do it!" So he cut the tail really short but after a while it grew back. Then the second cowboy said: "OK, this time I've got it! You take the black one and I'll take the white one!"



Dangerous Food

A doctor was addressing a large audience in Tampa: "The material we put into our stomachs is enough to have killed most of us sitting here, years ago. Red meat is awful. Soft drinks corrode your stomach lining. Chinese food is loaded with MSG. High fat diets can be disastrous and none of us realizes the long-term harm caused by the germs in our drinking water. However, there is one thing that is the most dangerous of all and we all have eaten, or will eat it. Can anyone here tell me what food it is that causes the most grief and suffering for years after eating it?" After several seconds of quiet, a 75-year-old man in the front row raised his hand, and softly said: "Wedding Cake."



Memory Problem

An old man walks into a bar, sits down, and starts crying. The bartender asks: "What's wrong?" The old man looks at the bartender through teary eyes and between sobs says: "I married a beautiful woman two days ago. She's a natural blonde, twenty-five, intelligent, a marvelous cook, a meticulous housekeeper, extremely sensitive to my wants and needs, very giving, my best friend and intensely passionate in bed." The bartender stares at the old man for a brief moment and says: "But that sounds great! You have what every man wants in a woman, so why are crying?" The old man looks at the bartender and says: "I can't remember where I live!"



Dinner in a Plane

It was dinner time on a British Airways flight. The flight attendant moved down the plane and asked one of the passengers: "Would you like dinner?" "What are my choices?", asked the passenger. "Yes or No," replied the attendant.

připravila nwt

Informace o novém způsobu označování alergenů v nabízených pokrmech Perfect Canteen

Vážení zákazníci, rádi bychom vás informovali o naší nové povinnosti týkající se označování potravin, kterou nám ukládá nařízení Evropské Unie č. 1169/11. Jsme nově povinni označovat alergeny v našich pokrmech, označovat podrobnou etiketou naše balené výrobky a u nebaleného zboží poskytovat zákazníkům na vyžádání informace o podrobném složení.

Hlavním cílem této směrnice je lépe informovat spotřebitele a pomoci mu zorientovat se v obsahu látek, které mohou vyvolávat vážné alergické reakce.

Alergeny jsou rozděleny do čtrnácti hlavních skupin. Některé nejsou v našem prostředí obvyklé (např. lupina), jiné pro nás typické alergeny se do seznamu bohužel nedostaly (např. mák, skořice). My pro vaši vyšší informovanost budeme alergeny uvádět v jídelníčku výčtem čísel dle seznamu za názvem pokr-

mu. Seznam alergenů, který vám pomůže čísla rozklíčovat, je vyvěšen ve vaší jídelně.

V jídelníčku tedy najdete například pokrm s názvem

Plněné bramborové knedlíky uzeným masem se zelím a cibulkou

(1, 3, 10, 12). Čísla uvedená za názvem upozorňují na obsah alergenů: těsto – obiloviny a výrobky z nich (1), vejce (3), zelí – hořčice (10) (hořčičné semínko v láku sterilovaného zeli), uzené maso – oxid siřičitý SO₂ (12).

V případě zájmu se s dotazy obraťte na personál vaší jídelny. Jsme vždy schopni vám poskytnout podrobné informace o složení našich pokrmů a výrobků.

Tým Perfect Canteen

