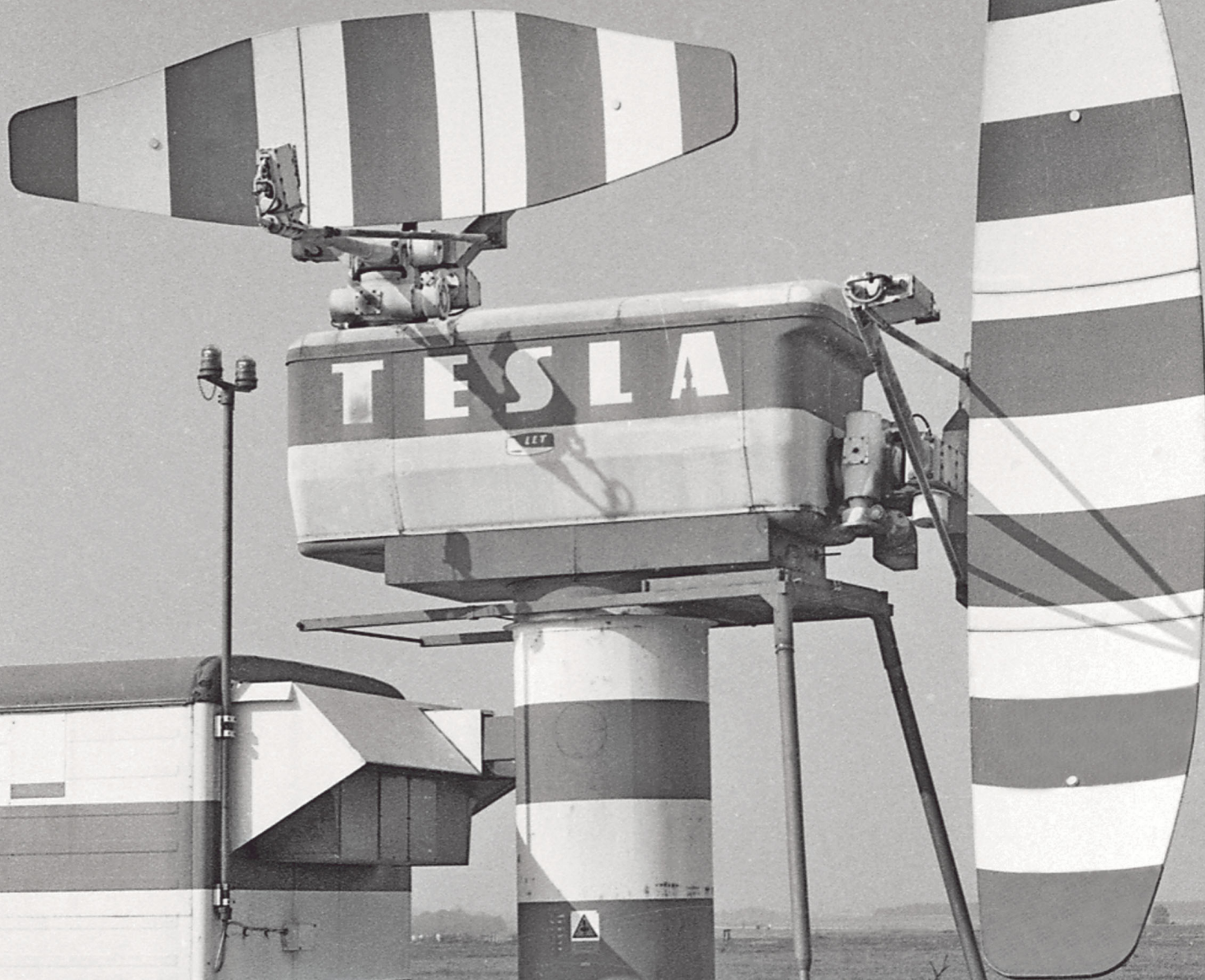


STRIP 2015

ročník XVI, číslo 161

květen



Přesný přibližovací radar (PAR) typ RP-3F z výrobního programu firmy Tesla Pardubice s jedním anténním systémem z počátku osmdesátých let minulého století. Následující verze RP-3G a později i RP-4G se dvojicí anténních systémů postupně vystřídaly staré typy RP-2E používané od šedesátých let na letištích v Brně, Ostravě a Praze, ale i na několika slovenských letištích. Od konce sedmdesátých let do roku 1990 domácí průmysl dodal na trh celkem 360 radarů kategorie RP-3 a 4. Přesný radar každou vteřinu poskytoval polohové informace o vzdálenosti letadla včetně údajů o stranových odchylkách od prodloužené osy dráhy a výškových odchylkách od sestupové roviny. Služba GCA (Ground Control Approach) byla poskytována nejméně ze vzdálenosti 9NM až do bodu dohledu a zvláštností bylo semi-logaritmické zobrazení (B-scope) s lineárními odchylkami výšky i kurzu a logaritmickou vzdáleností. V tomto roce uplyne již 25 let od definitivního ukončení řízení přesným přibližovacím radarem na našich civilních letištích s následnou demontáží všech PAR. Český průmysl i řada zahraničních výrobců pokračuje ve vývoji a výrobě PAR nové generace, které jsou však určené jen pro vojenské účely.

Nový Organizační řád

Od 1. května 2015 nabyl účinnosti nový Organizační řád ŘLP ČR, s. p., – jedná se o normu č. AA/12/ÚSMP/001, verze 6.2).

Mezi nejvýznamnější změny této verze patří:
→ zrušení kapitoly CFAB – manažer programu FAB CE

→ začlenění agendy programu SESAR pod S ŘÚSMP

→ úprava číselných kódů ZOÚ pro distribuci v kapitole K.1

→ zapracování dalších připomínek z připomínkového řízení.

Pro snazší orientaci v posledních změnách obsažených ve znění nové verze organizačního řádu podniku je k dispozici

též verze s vyznačenými změnami vůči verzi předchozí, a to v sekci Novinky ve zprávě publikované na podnikovém intranetu 24. dubna nebo přímo v odkazu: http://info.ans.cz/utvary/UGR/USMP/VerejneDokumenty/TMP/OR_v62_z0_PoPripominkachBlue.pdf.

ÚSMP/MK

ELDP 2014 k vyzvednutí

Ve mzdové účtárně jsou již k dispozici **Evidenční listy důchodového pojištění za rok 2014**. Žádáme proto všechny zaměstnance, aby se nejpозději do úterý 30. června 2015 dostavili k jejich podpisu a k převzetí kopie pro vlastní potřebu. Zaměstnankyně mzdové účtárny jsou

vám k dispozici v pracovní dny v dopoledních hodinách od 7:30 do 11:00 a v odpoledních hodinách od 12:30 do 14:00, případně i v jiných časech po předchozí telefonické dohodě s MÚ. Mzdová účtárna se nachází v administrativní části objektu IATCC Jeneč, 2. n. p., dveře číslo 102 a 103.

DPERFIN/PAM

Pracovní výročí

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

Jana Hochmanová, Ing.,
náměstník ředitele divize pro SLŠ,
DPLR/SLŠ/S

15 let

Jan Synak, Ing.,
metodický pracovník,
DRSL/SLRL/ESR

15 let

Hana Trachtová, DiS.,
samostatný odborný referent specialista,
DRSL/SCL/OES

15 let

Pavla Horská,
specialista LIS NOF,
DPRO/LIS/NOF

20 let

Dagmar Veselá,
samostatný odborný referent specialista,
DPLR/SLŠ/OJV

25 let

Eva Malchárková,
kontrolor traťové přípravy I,
DRSL/SLRL/LKMT-LPS

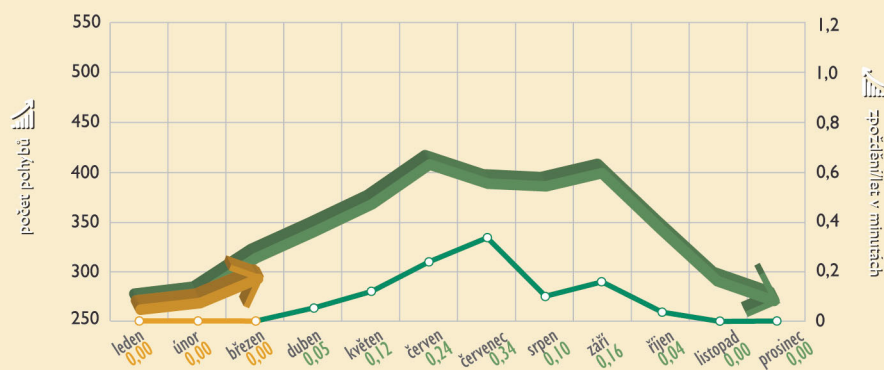
25 let

**Všem jubilantům srdečně
blahopřejeme!
redakce**

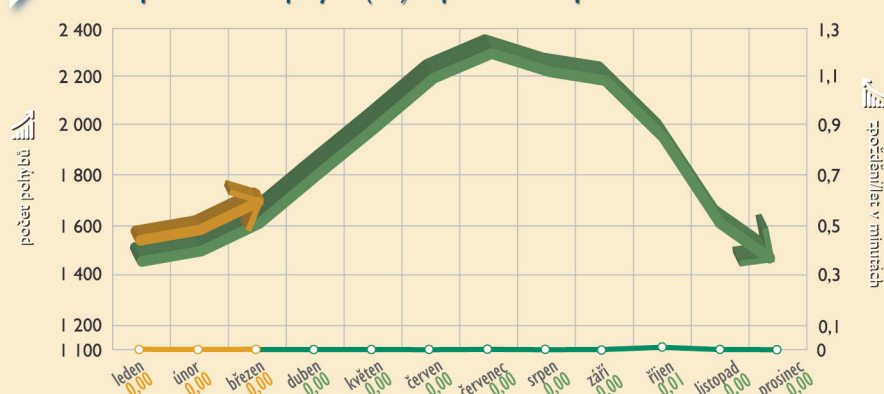
Statistiky provozu

Data pro níže zveřejňované číselné hodnoty jsou přebírána z oficiálních statistických údajů vedených DPLR.

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



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



Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2014	2015		2014	2015	2014	2015
9 708	9 075	14/15 -6,9	384 (21. 3.)	354 (27. 3.)	39 (7. 3.)	34 (27. 3.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2014	2015		2014	2015	2014	2015	2014	2015
50 500	52 423	14/15 3,8	1 771 (7. 3.)	1 889 (27. 3.)	137 (21. 3.)	153 (30. 3.)	0,00	0,00

březen 2014/2015

Pohyby na regionálních letištích

BŘEZEN 2014/2015

2014		BRNO	2015	
IFR 680	VFR 2 481		IFR 925	VFR 2 219
3 161	MLČ 1 057		3 144	MLČ 1 141
2014		OSTRAVA	2015	
IFR 348	VFR 1 001		IFR 491	VFR 1 176
1 349	MLČ 664		1 667	MLČ 884
2014		KARLOVY VARY	2015	
IFR 237	VFR 292		IFR 285	VFR 163
529	MLČ 135		448	MLČ 168

Pozn.: Místní letovou činnost (MLČ) se rozumí vzlety a přistání letadel, která obvykle neopouští CTR/TMA daného letiště a provádějí opakovanou činnost na nebo nad RWY. Zpravidla se jedná o výcvikové lety po letištním okruhu, případně nácvik postupů IFR přiblížení.

Pamatuji si všechny své pacienty, jsou to případy krásné, ale i strašné

IKEM je jedno z největších specializovaných klinických a vědeckovýzkumných pracovišť v České republice, které je zaměřeno na léčbu kardiovaskulárních chorob, transplantaci orgánů, diabetologii a léčbu poruch metabolismu. V rámci sponzorského programu ŘLP ČR, s. p., se v oblasti zdravotnictví snažíme dlouhodobě podporovat výzkum a vývoj probíhající právě na Klinice diabetologie IKEM, kterou řídí prof. MUDr. František Saudek, DrSc., mimochodem sám celoživotní diabetik. I v letošním březnovém sponzorském řízení jsme Institutu přidělili finanční podporu, což se pro nás zároveň stalo ideální příležitostí k rozhovoru. I když profesor Saudek sám přiznává, že v celkovém objemu nákladů netvoří náš sponzorský dar velkou částku, znamená pro něj především morální podporu.

Pane profesore, jste přednostou Kliniky diabetologie, každého samozřejmě napadne, že zde léčíte diabetes mellitus neboli cukrovku. Ovšem takto jednoduše a obecně se to jistě říci nedá. Čím vším se tedy konkrétněji vaše klinika zabývá?

Klinika diabetologie je pracovištěm, na kterém uplatňujeme multidisciplinární přístup k problematice diabetu počínající systematickou edukací, včasnou diagnostikou mikro a makrovaskulárních komplikací a stanovením individuálního léčebného plánu. V programu, který vedu já, se zabýváme transplantací léčbou diabetu. Lidem, kteří mají diabetes, se snažíme transplantovat tkáň, která nahrazuje chybějící produkci inzulínu. Běží zde hned několik projektů současně, první z nich je orgánová transplantace pankreatu, která funguje obdobně jako třeba více známá transplantace ledviny. Z těla dárce se přenese slinivka břišní a ta by mimo jiné měla produkovat právě inzulín. Je to u nás již dobře zavedený program a pro určitý typ pacientů je to rutinní léčba – jsou to ti, kteří trpí diabetem, dospějí do stadia selhání ledvin a potřebují ji transplantovat. A my takovému pacientovi transplantujeme jak ledvinu, tak i slinivku břišní. Je to jeden z nejtěžších transplantčních výkonů vůbec, na druhou stranu je pro pacienta výhodný, jelikož v rámci jednoho zákroku dostane oba dva orgány od stejného dárce s podobnými antigenními vlastnostmi.

Tato metoda byla vyvíjena celosvětově, zde v IKEM ji v roce 1983 zavedl můj bývalý šéf profesor Bartoš. Dnes Klinika diabetologie patří mezi jedno z neaktivnějších center v Evropě, které provádí transplantace pankreatu v přepočtu na obyvatele – v loňském roce jsme jich provedli 38.

Druhým projektem je transplantace pouze pankreatu. Toto řešení je ale spíše vzácností, protože obecně je stále nedostatek dárců takových orgánů a celý proces musí splňovat mnoho náročných kritérií. Navíc je to poměrně náročný výkon, a proto je určen především pro pacienty, kterým diabetes způsobuje velmi závažné obtíže a takový pacient se nedá téměř žádným jiným způsobem léčit.

Zde v IKEM jsme proto začali experimentálně vymýšlet náhradní metodu léčby spočívající v transplantaci jen té části slinivky břišní, která produkuje inzulín. Stačí nám mikroskopické útvary – asi 1 % tkáně –, která se nazývá Langerhansovy ostrůvky a v nich se právě tvoří inzulín. Proto jsme vyvíjeli metodu izolace těchto ostrůvků pro účely jejich transplantace a k tomuto programu se právě vztahují peněžní granty, které dostáváme. Tento postup ještě není standardně zavedený, zkoumá se nejen experimentálně, ale už se i klinicky provádí. Izolace ostrůvků je finančně velmi náročná, za jeden den spotřebujeme asi dvě stě tisíc ko-

run, přičemž za jeden rok provedeme takových izolací asi padesát. Tento postup je kompletně hrazen z našich grantových prostředků, proto je jakákoliv pomoc v této oblasti pro naše pacienty doslova životně důležitá.

Metoda transplantace Langerhansových ostrůvků není zdaleka tak náročná pro pacienta, jako je ta orgánová. Není k tomu třeba celkové anestezie, pouze místní znecitlivění a hlavní a důležité je, že ostrůvky se musí transplantovat tak, aby byly živé, schopné a aby jich bylo dostatečné množství. Probíhá jinak než přenos orgánů. Transplantace pankreatu je práce pro chirurga a jedná se o složitý operační výkon, kdežto u ostrůvků se pracuje s tkání a zejména v laboratoři. Je to proces trvající asi deset hodin, účastní se ho tři až čtyři lidé a musí proběhnout okamžitě po tom, co je k dispozici daný orgán. Po izolaci ostrůvků a jejich umístění na tkáňovou kulturu se hned začíná připravovat příjemce, kterému tkáň o hmotnosti asi tři gramy vpravíme infuzí do jater vrátnicovou žilou. Ovšem stále v této oblasti nedosahujeme tak vynikajících výsledků jako právě při výměně celých orgánů, proto stále běží i fáze výzkumná – experimentální hrazená z grantů. Ta probíhá v laboratořích a celkové náklady se pohybují „jen“ v řádu něco málo přes jeden milion korun ročně. Tyto prostředky se ale získávají velmi obtížně, protože jedna z podmínek finanční podpory je, že část prostředků musí být poskytnuta z nestátních zdrojů. Proto je vaše pomoc tak důležitá především v tomto ohledu. Samozřejmě, že kdybychom dostávali mimo státní granty i třeba několik milionů korun z těch nestátních, měli bychom daleko lepší možnosti ve výzkumu pokročit.

Na co konkrétně tedy v rámci výzkumu vaše sponzorské dary využíváte?

To velmi závisí na chvíli, kdy sponzorský dar obdržíme. Většinou se jedná o zcela rutinní položky, které se sice spotřebovávají ve výzkumu každý den, ale bez nich bychom výzkum zároveň nemohli realizovat. Například ke každé izolaci Langerhansových ostrůvků potřebujeme enzym zvaný kolagenáza, což je velice drahá položka. K jedné izolaci využijeme maximálně dvě ampule, přičemž za jednu zaplatíme šedesát tisíc korun. Jak je tedy vidět, takový projekt může být velmi nákladný.

Já osobně velmi oceňuji hlavně to, že spolupráce IKEM a vašeho podniku je zcela čistá a nezištná. Že vy sami jste nás oslovili s nabídkou pomoci a podpory a získání daru nebylo podmíněno žádnou protislužbou. To je v podmínkách získávání grantů velmi ojedinělá záležitost. Proto, i když jsou darované částky v celkovém objemu nákladů relativně malé, má pro nás pomoc ze strany vašeho podniku především důležitou morální hodnotu.

Kolik odborníků z řad IKEM na výzkumu, který ŘLP dlouhodobě podporuje, spolupracuje?

Část pracovníků jsou přímo lékaři z řad zaměstnanců Kliniky diabetologie IKEM – ti vytváří součást transplantčních týmů, provádějí úkony v laboratoři. Potom zde provádí výzkum další naši spolupracovníci, kteří jsou pouze v laboratoři. Ti jsou kompletně placeni z poskytnutých grantů a díky nim mohou ve své práci pokračovat. Pokud by takové financování nebylo, dostali bychom se do velmi nepříjemné situace, shánět aktivně takovou podporu je nesmírně obtížné. Tito lidé se snaží zlepšit samotné metody izolace ostrůvků, zlepšit vytěžnost tak, aby buňky lépe přežily, a také pracovat na způsobu takové transplantace, aby se do budoucna nemusela pacientovi podávat imunosupresiva, která mají vedlejší účinky.

A protože diabetiků je mezi námi hodně a stále se jejich počet zvyšuje a orgánů od dárců naopak velmi málo, počítáme i s tím, že budeme muset hledat metody, díky kterým získáme náhradní tkáň, kterou si vypěstujeme v laboratoři a která bude produkovat inzulín. Na tom samozřejmě pracuje celosvětově velké množství laboratoří, nikomu se to však zatím nepodařilo. I my se o to velmi aktivně snažíme a snažíme se také být připraveni, pokud by k nějakému posunu v této oblasti došlo. To se týká například diferenciace kmenových buněk, jeden z výzkumů, na kterém zde také pracujeme a ve kterém se snažíme o to, aby se tyto buňky změnily v buňky produkující inzulín a přitom byly pro pacienta zcela bezpečné.

Funguje spolupráce ve výzkumu i se zahraničními instituty?

Naše Klinika diabetologie nejvíce spolupracuje s centrem v Ženevě, v Miláně, v Edmontonu, v Miami a také v Uppsale. Mezi těmito středisky probíhá velmi rychlá výměna a sdílení informací a navzájem si dlouhodobě pomáháme. Transplantace Langerhansových ostrůvků totiž neprobíhá nikde



vizitka FRANTIŠKA SAUDKA

narozen: 21. června 1955 v Praze
rodina: ženatý, čtyři děti a pes
vzdělání: Lékařská fakulta Karlovy univerzity
ve volném čase se věnuje: chození na výlety, jízdy na kole, péči o zahrádku
vždy se rád podívám na: všechny filmy od Ingmara Bergmana
vždy si rád poslechnu: vážnou hudbu – klasickou i moderní
co si často říká: Dělejte věci tak, aby to po tobě nemusel nikdo předělávat.
jako malý jsem chtěl být: spisovatelem nebo básníkem

zde ideálně, a proto se společně snažíme dosáhnout v této oblasti zlepšení.

V roce 2011 se nám navíc podařilo velmi úspěšně zorganizovat zde v Praze světový kongres pod hlavičkou organizace IPITA (International Pancreas and Islet Transplant Association), dále spolupracujeme s organizací ESOT (European Society for Organ Transplantation) a konkrétně s její sekci EPITA (European Pancreas and Islet Transplant Association). Odborníků na tuto konkrétní problematiku zase tak moc není, proto se všichni většinou známe osobně.

text a foto nwt

Dokončení rozhovoru v příštím čísle.

Objektiv



Zástupci všech nominovaných sponzorských organizací za region hlavního města Prahy vítají potleskem hlavního organizátora projektu cena Ď Richarda Langer.

Už patnáctým rokem běží v celé České republice projekt nazvaný cena Ď. Spolky, sdružení a organizace působící v ČR v oblasti kultury a charity mohou na tuto cenu nominovat některého ze svých mecenášů, dobrodinců či sponzorských dárců, a vyjádřit jim tak veliký dík za nezištnou pomoc, kterou jim dlouhodobě poskytují. Letošní ročník se konal v úterý 21. dubna v sídle klinického centra ISCARE v Praze a právě **Rízení letového provozu České republiky se stalo jednou z nominovaných organizací**. Do soutěže nás přihlásila Nadace Leontinka, s níž spolupracujeme od roku 2010 na projektu Osobní asistence zaměřeného na podporu osobních asistentů jednotlivých žáků i asistentů pedagogických, kteří napomáhají při integraci zrakově postižených dětí do škol mezi děti zdravé.

Cenu Ď za region hlavního města Prahy nakonec převzala Tereza Klímová za nápad a organizaci dobročinných bazarů na podporu programů pro ohroženou mládež, které dlouhodobě realizuje organizace Lata. Ta také výherkyni do soutěže o cenu Ď nominovala.

text nwt, foto projekt cena Ď



Tým Prague Monkeys ve slovinském Bledu. Stojící zleva: Klas Jan, Klas Adam, Pechanec Miroslav, Kumpán Petr, Pretty Ed, Gaudet Julien, Procházková Monika, Procházka Petr. Sedící zleva: Štikar Michal, Veselský Ondřej, Hrstka Martin.

V první polovině dubna se hokejový tým ŘLP ČR již tradičně zúčastnil mezinárodního turnaje poskytovatelů ATS. Turnaj, konaný letos ve slovinském Bledu, se však oproti jiným rokům zásadně lišil tím, že se nejednalo o evropský, ale o světový šampionát. Znamenalo to, že počet účastníků se z obvyklých 10 rozrostl na 21 týmů, a to zejména o celky severoamerického kontinentu. Celek Prague Monkeys, jež byl v letošním roce pro nedostatek vlastních hráčů doplněn o dvě posily z kanadského Halifaxu, byl nasazen ve 2. koši (z celkových 4), kde ho čekaly čtyři zápasy.

Hned na úvod přišel doslova křest ohněm proti kanadským Global Widebodies, se kterými náš tým musel bojovat o každý metr ledu. Po heroickém a velmi disciplinovaném výkonu jsme však mohli slavit výhru 7:5. Další den se podařilo zdolat ruské Russian Snowballs 6:3 a po jednodenní pauze velmi překvapivě i finské Helsinky 18:6. V posledním zápase si náš tým poradil se slovenskými Košice Flyers 6:5 a díky celkovému výsledku ze všech zápasů se tak v rámci celého turnaje umístil na fantastickém 2. místě! Při závěrečné ceremonii ještě výborný výkon celého týmu korunoval Petr Kumpán cenou pro nejlepšího útočníka.

Celek Opic tak potvrdil dobré jméno svého týmu a více než slušně se zhostil úkolu reprezentace našeho podniku.

text Petr Procházka, DPRO/SONS/ACC/IFR, prochazka@ans.cz, zajištění foto: Matic Belimezov

Oceňování osobností za rok 2014

Udělování ocenění za celoživotní přínos pro české resp. čs. letectví, kosmonautiku a jeho propagaci

V Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky se v pondělí 13. dubna 2015 uskutečnilo zasedání podvýboru pro inovace, letectví a kosmonautiku Hospodářského výboru PSP ČR. V rámci tohoto setkání proběhl slavnostní akt, při kterém jsou každoročně oceňovány různé osobnosti spojené s českým, případně československým letectvím a kosmonautikou, které za svého dlouhodobého působení v této oblasti prokázaly významný a mimořádný přínos.

Za loňský rok 2014 obdrželi ocenění **Ing. František Bis** za celoživotní úspěšnou obchodní činnost, reprezentaci ČSA a pedagogickou přípravu nové generace; **Ing. Milan Cvrkal** za dlouhodobou činnost v oblasti techniky dopravních letadel, lektorskou činnost, domácí i zahraniční dokumentaristiku a propagaci; **Ing. Jaroslav Hrdlička** za celoživotní práci a zásluhy o rozvoj oblasti řízení letového provozu na letišti Brno-Tuřany; **Václav Chalupníček** za celoživotní výkon povolání dopravního pilota ČSA, inspekční a výcvikovou činnost; **Ing. Zdeněk Katolický** za dosažené výsledky ve vedení konstrukčního týmu nové generace letadlových motorů a výroby ve společnosti První strojírenská, Velká Bíteš; **plk. v. v. Ing. Oldřich Pelcák** za úspěšnou přípravu na let do kosmu, zásluhy o rozvoj a propagaci čs. kosmonautiky; **Vladimír Pizinger** za celoživotní výsledky v metodických a kontrolních orgánech státního podniku Řízení letového provozu; **RNDr. Eva Schoberová** za celoživotní výsledky v metodické a výcvikové činnosti a zastupování české letecké meteorologické služby na mezinárodních jednáních; **Dipl. tech. Jindřich Řežábek** za celoživotní činnost a výsledky při generačních modernizacích letadlové techniky ČSA a **Tomáš Zatloukal** za celoživotní práci a angažovanost v rozvoji infrastruktury letiště Brno-Tuřany a leteckého provozu. Rada pro výběr a udělování ocenění týmů a osobností za významný a mimořádný přínos a prezentaci českého resp. čs. letectví a kosmonautiky při podvýboru pro inovace, letectví a kosmonautiku HV PSP ČR udělila ocenění i kolektivu osobností, a to **Katedře letecké dopravy při Vysoké škole obchodní, o. p. s.**

red, foto Kateřina Tarant, tajemnice hospodářského výboru PSP ČR



Výroční zpráva ŘLP ČR, s. p., za rok 2014



Oddělení vnějších vztahů opět v těchto dnech pracuje na přípravě výroční zprávy podniku za rok 2014. Jako základní grafický motiv jsme ve spolupráci s dodavatelem vybrali tentokrát tzv. digitální kamufláž. Jedná se o moderní typ maskování složený z velkého množství různě barevných pixelů založený na rozostření či rozložení obrysu objektu za využití nejlepšího barevného spektra pro danou oblast. Zprávou rekapitulující celkovou činnost podniku za loňský rok tak poukazujeme na to, že byl úspěšně dokončen jeden z důležitých projektů, a to civilně-vojenská integrace.

Výroční zpráva ŘLP ČR, s. p., za loňský rok v českém i anglickém jazyce bude vydána v druhé polovině měsíce června. Oddělení ÚSMP/VV ji přibližně ve stejné době jako vždy připraví k distribuci na jednotlivé útvary podniku, v obou jazykových verzích ji dále umístíme ke stažení v elektronické podobě na podnikový intranet a webovou prezentaci.

red

PMS=PP, BP a AP aneb stručný úvod do problematiky řízení a monitoringu výkonnosti

V tomto krátkém, avšak jak doufám vyčerpávajícím článku se s vámi chci podělit o popis základních součástí výkonnostního plánování v našem podniku (Performance management system).

○ **Výkonnostní plán FAB CE (FAB CE PP).** Základní součástí systému řízení výkonnosti je Výkonnostní plán. Požadavek na existenci, strukturu a obsah tohoto dokumentu je definován v Nařízení EK 390/2013 (tzv. Performance Scheme), které představuje jeden ze základních pilířů evropské legislativy Jednotného evropského nebe (SES). Od druhého referenčního období (RP2, tj. od roku 2015) jsou státy povinny tento plán sestavit na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru (FAB), v našem případě FAB CE. V rámci ČR je příprava plánu odpovědností ÚCL (NSA) a je zpracováván na základě vstupů od ŘLP ČR a ČHMÚ.

Výkonnostní plán definuje cíle v tzv. klíčových oblastech výkonosti (KPA), kterými jsou bezpečnost, kapacita, životní prostředí a nákladová efektivita. Tento plán je po projednání s uživateli vzdušného prostoru předán k hodnocení souladu s celoevropskými cíli EK, respektive jejím orgánem pro hodnocení výkonosti (PRB). V případě nesouladu s celoevropskými cíli má Komise právo po státech požadovat změny v dotčených KPA.

Pro představu o komplexnosti přípravy tohoto dokumentu pro RP2, ve kterém je potřeba sladit požadavky EK, uživatelů vzdušného prostoru (v našem případě se 6 národními specifiky a zájmy), uvádím, že v případě FAB CE první práce započaly již v roce 2013 a finální schválení plánu je předpokládáno na podzim letošního roku.

○ **Obchodní plán podniku (Business Plan).** Obchodní plán ŘLP ČR, s. p., je základní součástí systému řízení výkonnosti na úrovni podniku. Stanovuje střednědobé záměry a cíle podniku a strategie pro jejich dosažení v kontextu dlouhodobějších plánů ŘLP ČR, s. p., a evropských rozvojových programů v oboru uspořádání letového provozu. Obchodní plán dále obsahuje výkonnostní cíle, které byly navrženy tak, aby podporovaly splnění výkonnostních cílů Evropské unie a aby splňovaly očekávání našich zákazníků. Plánované aktivity obsažené v obchodním plánu jsou v souladu s implementačními cíli Evropského plánu implementace jednotného nebe (ESSIP). Požadavky na strukturu obchodního plánu pramení z Nařízení EK č. 1035/2011.

Obchodní plán je připravován v rámci pracovní skupiny pro přípravu Obchodního plánu ŘLP ČR, s. p., a Plánu výkonnosti FAB CE na 2. referenční období.

○ **Roční plán (Annual Plan).** Roční plán ŘLP ČR, s. p., je každoročně zpracováváným prováděcím dokumentem, který upřesňuje a rozpracovává cíle stanovené v Obchodním plánu podniku a ve Výkonnostním plánu FAB CE na konkrétní rok referenčního období. Roční plány jednotlivých poskytovatelů jsou součástí celoevropského systému sledování výkonnosti, který by měl přispět k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy zvýšením celkové efektivnosti letových navigačních služeb v klíčových oblastech výkonnosti. Požadavky na strukturu a obsah uvedených plánovacích dokumentů vyplývají z evropské legislativy.

Roční plán je na základě vstupů jednotlivých ZOÚ připravován ÚSMP a projednáván PGR. Jednotlivé cíle, které reprezentují meritum ročního plánu, jsou stanovovány základními organizačními útvary podniku, a to prostřednictvím šablon dostupných na podnikovém intranetu prostřednictvím Share point, což je způsob který se nám výborně osvědčil (jiné názory přivítám).

○ **Monitoring.** Aby uvedené plány mohly plnit svou funkci v systému řízení výkonnosti, je plnění cílů v nich stanovených předmětem čtvrtletního monitoringu, jehož výstupy jsou projednávány PGR a ve zkráceném rozsahu poskytovány Úřadu pro civilní letectví jakožto národnímu dozorovému orgánu. Vyhodnocení plnění Ročního plánu podniku je i povinnou součástí Výroční zprávy podniku. ZOÚ odpovědným za tento monitoring je ÚSMP, a to opět v součinnosti s jednotlivými ZOÚ.

Na evropské úrovni jsou monitoringem plnění cílů pověřené národní dozorové orgány (NSA), které na základě vstupů od poskytovatelů zpracovávají roční monitorovací zprávy pro PRB (orgán pro hodnocení výkonosti).

Tolik tedy krátký, snad srozumitelný a v rámci možností tématu čtivý úvod do systému řízení výkonnosti v evropském civilním letectví.

Martin Podešva, ÚSMP/MK, podesva@ans.cz

Soutěž o program SESAR 2020 vrcholí



Single European Sky (SES) a její technologický pilíř SES ATM Research (SESAR) je pravidelným tématem našeho časopisu. V současné době, kdy končí první etapa výzkumu a vývoje SESAR I (2008–2016), se připravuje další fáze nazvaná SESAR 2020 (2016–2024). Soutěž o zapojení do programů SESAR 2020 se v současné době dostává do závěrečné fáze a ŘLP ČR, s. p., nestojí mimo. Jak jste již byli informováni v září 2014, ŘLP ČR, s. p., v rámci konsorcia B4 projevil zájem stát se členem SESAR Joint Undertaking (SJU), který program SESAR 2020 řídí. Pro připomenutí, konsorcium B4 tvoří čtveřice poskytovatelů letových navigačních služeb České republiky (ŘLP ČR,

s. p.), Litvy (Oro Navigacija), Polska (PANSNA) a Slovenska (LPS SR).

Na základě rozhodnutí SJU z října 2014 bylo konsorcium B4 zařazeno do užšího výběru mezi 19 nově kandidujících členů do SJU. Následně byla zahájena dialogová/vyjednávací fáze, která bude zakončena předložením tzv. nabídky BAFO (Best and Final Offer) ze stran jednotlivých kandidujících členů s předpokládaným termínem do konce července 2015. Spolupráce pro tuto fázi byla nastavena a proběhla řada jednání, jejichž hlavním cílem je prosazení zájmu konsorcia B4 v jednotlivých projektových oblastech, které budou předmětem budoucí činnosti SJU v rámci programu SESAR 2020.

Dubnová spolupráce B4, probíhající především na řídicí a pracovní úrovni, byla velice intenzivní. Mimo každodenní komunikaci se uskutečnila dvě společná pracovní jednání v Jenči a ve Varšavě. Nejdůležitějším bodem diskusí byla příprava na vyjednání o rozdělení projektů z balíku SESAR 2020 v rámci tzv. skupiny „A6 GROUP“, kterou v rámci kandidujících členů do SJU tvoří největší evropské poskytovatelé letových navigačních služeb. Účast ŘLP ČR, s. p., resp. konsorcia B4 v této prestižní skupině by v rámci SESAR 2020 mělo zkvalitňovat spolupráci evropských ANSP, a to i v dalších případných evropských projektech zabývajících se vývojem ATM.

Mimo výše uvedený hlavní bod diskusí v rámci B4 se při jednání v Jenči a ve Varšavě řešila také právní problematika, otázky finančního krytí projektů a prověřování lidských a technických zdrojů pro přípravu nabídky BAFO a následné řízení projektů dle tzv. „SESAR Programme Management Plan“.

V rámci ŘLP ČR, s. p., jsou jednotlivé kroky vyjednávání pro projekty SESAR 2020 řízeny pracovníky útvaru strategie a manažerské podpory (ÚSMP) za pomoci odborné podpory pracovníků jednotlivých struktur podniku. Uspěje-li konsorcium B4 při získání řádného členství v SESAR Joint Undertaking, ŘLP ČR, s. p., se bude moci přímo podílet na aktivitách v oblasti dalšího vývoje ATM, a přispět tak k dosažení vyšších provozních, bezpečnostních a ekonomických přínosů.

Závěrem můžeme konstatovat, že případný vstup ŘLP ČR, s. p., v rámci konsorcia B4 do SESAR Joint Undertaking přispěje k naplnění strategického rozhodnutí vedení podniku, které vychází ze Strategie ŘLP ČR, s. p., na období let 2014–2024 v oblastech naplňování cílů ATM vycházejících ze zohlednění nadnárodní strategie v oblasti ATM (FAB, SESAR, SES).

text Petr Brouček, ÚSMP/MK, broucek@ans.cz

Inspirovat

„Být sám ve vzduchu v noci znamená být hrozně osamělý. Odříznutý od všeho a ode všech. Nic najednou není známé a povědomé. Myslím, že ten pocit neznáma je to nejtěžší, s čím se člověk může setkat.“

Pauline Gower (1910–1947), britská pilotka, velela ženskému oddílu Pomocné letecké přepravní služby (Air Transport Auxiliary) za druhé světové války

„Ani se nezeptala, jestli budu dál létat. Věděla, že budu. Nechápu lidi, kteří mají křídla, ale nepoužívají je. Myslím, že jsou moc zaměstnaní vlastní kariérou. A možná se zamilovali do někoho, kdo je na zemi. Ale nechápu to. Jak se můžou chtít držet při zemi, rozhodnout se nelétat? Lidé bez křídel s tím nemůžou nic dělat, není to jejich chyba, že jsou na zemi. Ale když ta křídla máte...“

Ursula Kroeber Le Guin (*1929), americká spisovatelka science fiction a fantasy; z knihy povídek Changing Planes

„Myslím, že je škoda potlačit tu romantickou stránku létání a přijmout ho jako běžný způsob dopravy. Ačkoli právě o to celou dobu usilujeme.“

Amy Johnson (1903–1941), britská pilotka a průkopnice ženského létání

„Touha létat je dědictvím našich předků, kteří se kdysi v pravěku těžce prodírali zarostlou zemí a závistivě vzhlíželi k ptákům, kteří svobodně a plnou rychlostí kroužili volným prostorem, nad všemi překážkami, na nekončnou vzdušnou dálnici.“

Wilbur Wright (1867–1912), americký letec a vynálezce, spolu se svým bratrem Orvillem tvůrce prvního letadla těžšího než vzduch

„Letadlo ze všech lidských výtvorů nejvíce připomíná uměle stvořený život. Ve vzduchu přestává být pouhým strojem a ožívá. Nejen, že se dokáže do určité míry samo pohybovat a kontrolovat, ale také dovede vyjádřit povahu svého pilota.“

Sir Ross Macpherson Smith (1892–1922), australský letec, spolu se svým bratrem Keithem vykonal v roce 1919 první přelet z Anglie do Austrálie

„Letectví by mohlo dát nový impuls náboženskému smýšlení celého lidstva. Přidá vzduch k elementům, jako je les, moře, poušť – k elementům, které nás povznášejí k myšlenkám o absolutnu.“

Christian Otto Josef Wolfgang Morgenstern (1871–1914), německý básník, novinář a překladatel

Připravila nwt

Re-certifikační audit systému managementu kvality a certifikační audit systému managementu životního prostředí



Ve dnech 3.–6. března 2015 provedla společnost DNV GL re-certifikační audit systému managementu kvality (QMS) dle ČSN EN ISO 9001:2008 a certifikační audit systému životního prostředí (EMS) dle ČSN EN ISO 14001:2004.

Audit byl realizován na lokalitách LNS Brno, RLB BUKOP, IATCC, Letecká škola a Hangár B. Byl zaměřen na určení shody systému managementu s danými normami, na zjištění schopnosti podniku dodržovat relevantní legislativní požadavky a smluvní podmínky a na dosahování stanovených cílů.

V průběhu realizace auditu nebyly shledány žádné neshody kategorie 1 a 2 (významné a méně významné). Celkově bylo identifikováno třináct zjištění, z toho šest pozorování (tj. upozornění na

zlepšení procesu, jehož neodstranění může v budoucnu vést k neshodě) a sedm příležitostí ke zlepšení (tj. doporučení vyplývající z nejlepší praxe).

Zpráva z realizovaného re-certifikačního a certifikačního auditu vyjadřuje vysokou úroveň jednotlivých procesů v rámci poskytování letových navigačních služeb, a stejně tak deklaruje výspělost obou systémů managementu (kvality i životního prostředí) v podniku. Naším úkolem do dalšího období bude udržet úroveň obou systémů managementu a pokračovat v jejich rozvoji a zlepšování.

Certifikát systému managementu kvality je pro podnik dokladem plnění požadavku prováděcího nařízení komise (ES) č. 1035/2011, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb. Certifikát systému managementu životního prostředí deklaruje pozitivní přístup k řešení problematiky ochrany životního prostředí a systematický přístup podniku při plnění povinností vyplývajících z právních a jiných předpisů jak na národní, tak i na mezinárodní úrovni. Certifikáty systému managementu jsou vydávány akreditovanou organizací na dobu 3 let, tzn., že platnost nově vydaných certifikátů vyprší v dubnu 2018.

Z důvodu získání nového certifikátu (EMS) a vzhledem ke změně názvu certifikační společnosti DNV GL Business Assurance Czech Republic, jsme obdrželi novou podobu značky deklarující platnou certifikaci systémů managementu uvedenou společností. Vzhled nové značky, která je využívána v rámci externí propagace a korespondence podniku, představujeme v úvodu.

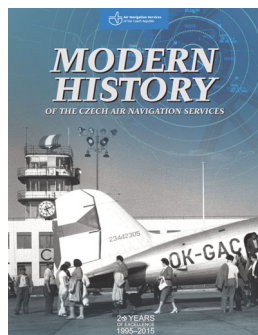
Touto formou bychom zároveň rádi poděkovali všem, kteří se auditu zúčastnili a aktivně se podíleli na jeho zdárném průběhu. Výsledkem je nejen udržení certifikátu systému managementu kvality a získání certifikátu systému managementu životního prostředí, ale zejména ujištění, že integrovaný systém managementu, podnikové procesy a zejména poskytované služby jsou v ŘLP ČR, s. p., na velmi vysoké úrovni.

text Luděk Vyhliďal, Vedoucí oddělení bezpečnosti a kvality, vyhlidal@ans.cz

Rozšíření parkovacích míst v IATCC Jeneč

Současná kapacita parkovacích míst v areálu IATCC Jeneč činí 404 míst, která jsou k dispozici pro parkování soukromých vozidel zaměstnanců a služebních vozidel podniku ŘLP ČR, s. p. V minulosti již byla v této oblasti přijímána různá opatření směřující ke zvýšení spokojenosti našich zaměstnanců – například částečné uvolnění parkovacích míst před objektem hlavní budovy (stání invalidů) nebo omezení parkování firemních vozů od našich dodavatelů. Kontrolní činnosti prováděnou DRSL/SCL/TPS nad způsobem parkování vozidel v areálu se nám sice podařilo navýšit parkovací kapacitu a celkově usnadnit a zpříjemnit pohyb po parkovací ploše, v rámci těchto opatření však bylo zjištěno, že je nutné kapacitu parkovacích míst navýšit jednorázově. Za poslední tři roky jsme zaznamenali, že parkovací plocha dosahuje své maximální obsazenosti především v zimních měsících – nejvyšší nárůsty se projevily zejména lednu a únoru, v některých dalších ročních obdobích se však situace zlepšila jen nepatrně. Z tohoto důvodu **plánuje DRSL ve spolupráci s DPLR rozšíření parkoviště o dalších 42 míst** (z toho 6 míst bude určených pro služební vozidla), čímž vzroste počet parkovacích míst na téměř 450. Rozšíření bude provedeno prodloužením již využívaných parkovacích závlivů po obou stranách stávajícího parkoviště. V současné době jsme zahájili projekt práce, po vyřízení všech nutných povolení přistoupíme k výběru dodavatele. **Realizace stavebních prací se předpokládá v letních měsících letošního roku**, kdy i z důvodu dovolených nebude předimenzovaná kapacita stání vozidel. V rámci výstavby může dojít k částečnému omezení parkování, proto bychom chtěli všechny zaměstnance požádat o shovívavost. Doufáme, že vzhledem k cíli, ke kterému slouží, budou tato omezení přijata s pochopením. O významných změnách týkajících se realizace stavby budeme zaměstnance informovat prostřednictvím podnikového intranetu.

text Petr Knobloch, DRSL, knobloch@ans.cz



Kniha o historii řlp nyní i v anglickém jazyce

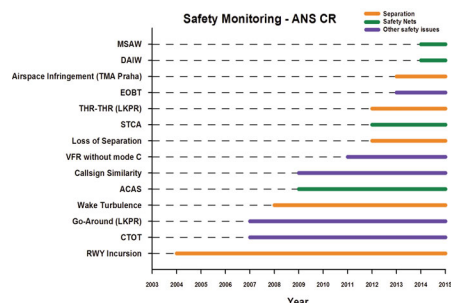
V prosinci minulého roku vydalo ŘLP ČR jedinečnou publikaci o historii řízení letového provozu mezi léty 1910–2010 určenou především svým zaměstnancům, ale i všem zájemcům o tento obor. Kniha se setkala s velkým úspěchem, obdržela i spoustu pochvalných reakcí i od bývalých kolegů z podniku, kteří tak vzpomínali na své dřívější působení v ŘLP. Zaznamenali jsme však zájem i o cizojazyčnou verzi, a proto je tato publikace nyní nově k dispozici i v anglickém jazyce. Knihu si lze pořídit ve skladu MTZ na základě schválené výdejky nebo zakoupit pro vlastní využití za hotové podle pravidel prodeje reklamních předmětů pro osobní potřebu. Pripomínáme, že pravidla můžete nalézt na nástěnce podnikového intranetu v sekci Propagace v Katalogu reklamních předmětů. Skladové číslo položky je 905 200 000 068 a cena činí 499,- Kč bez DPH.

ÚSMP/VV

Safety m

Pojem safety monitoring vyvolává v posledních dvou letech zvýšené emoce především v provozní budově. Více méně zbytečně. V tomto příspěvku nechci popisovat, co a jak se monitoruje, to lze najít v obsáhlejších dokumentech, ale proč a k čemu je to dobré. Otázky, které možná měly být zodpovězeny již dříve.

Proč monitoring? Ponechme stranou požadavky a doporučení různých nadnárodních organizací a odpovíme si otázkou z jiné profese – k čemu slouží monitorování aktivity vulkánů? Není těžké uhadnout, že? Sledování změn různých fyzikálních a chemických parametrů umožňuje detekovat blížící se hrozbu (erupci) dříve, než se stane fatální pro tisíce lidí. A stejně je tomu v letectví. Zde monitorujeme řadu parametrů (obr. 1) s cílem odhalit a řešit problém dříve, než se naplno projeví jako incident.



obr. 1 – Safety monitoring - přehled monitorovaných položek v ŘLP ČR

A k čemu je monitoring vůbec dobrý? Přestože safety monitoring v Řízení letového provozu existuje oficiálně od roku 2013, ve skutečnosti funguje již osm let. Prvotním impulsem byl v roce 2007 požadavek pilotů na sledování průletů nad drahou s cílem ověřit, zda je na RWY06 více průletů než na RWY24 z důvodu pomalejšího uvolňování RWY06 na TWY B. V přepočtu na počet přiletů tomu tak skutečně bylo, čímž bylo o argument více, proč postavit RETWY L. Druhým, ještě výraznějším podnětem, byla nehoda THY1951 v Amsterdamu, kdy za jednu z možných příčin byla uvažována turbulence v úplavu. Na základě možných příčin této nehody vznikl požadavek na ověření, jak jsou požadované rozstupy podle turbulence v úplavu dodržovány u nás, především pak v LKPR, kde je výskyt váhové rozdílných typů ACFT největší. Výsledek byl překvapující a diplomaticky řečeno, nebylo to nejlepší. Proto byla, jako systémové opatření, do nultého řádku v labelu implementována žlutá písmena L a H (Light, Heavy), v důsledku čehož počet porušených rozstupů následně klesl o 90 %. Zbýlých 10 % si vyřešilo SPLS interně. A výsledek? Za poslední dva roky došlo k jedinému incidentu (obr. 2).

Ve vědě platí, že spousta objevů a inovací je vedlejším produktem jiného bádání. To platí jak pro safety monitoring (vznikl jako obyčejný zdroj dat pro ad-hoc safety analýzy), tak pro některé jeho části. Například v roce 2011 byla u dvou průletů nad RWY 24 zjištěna jako příčina přejetí zhasnuté stop příčky dvěma letadly zároveň (RWY Incursion). Kofenovou příčinou byl však dlouhý interval mezi vypnutím a automatickým zapnutím stop příčky. Po konzultaci s jinými letišti byl tento interval zkrácen a od té doby se podobný případ nevyskytl.

Monitoring probíhá především dvěma způsoby. Sledují se změny v čase (trendy) a rozložení vybraných parametrů v prostoru (geografická distribuce).

Monitoring – proč je pro nás tak důležitý?

Změny v čase jsou reakcí systému na nějaký podnět. Např. v roce 2013 došlo k nárůstu počtu průletů na LKPR o 50 % v důsledku rekonstrukce RWY 06/24 a přesunu provozu na RWY 12/30. V roce 2014 se počet průletů vrátil na úroveň roku 2012, a tak nebyl důvod se touto odchylkou dále zabývat. Pokud je ale odchylka od normálu dlouhodobá, je třeba najít příčinu a přijmout systémové nápravné opatření. Zde je třeba zdůraznit slovo systémové znamenající změnu postupů, uspořádání vzdušného prostoru, parametrů v SW atd.

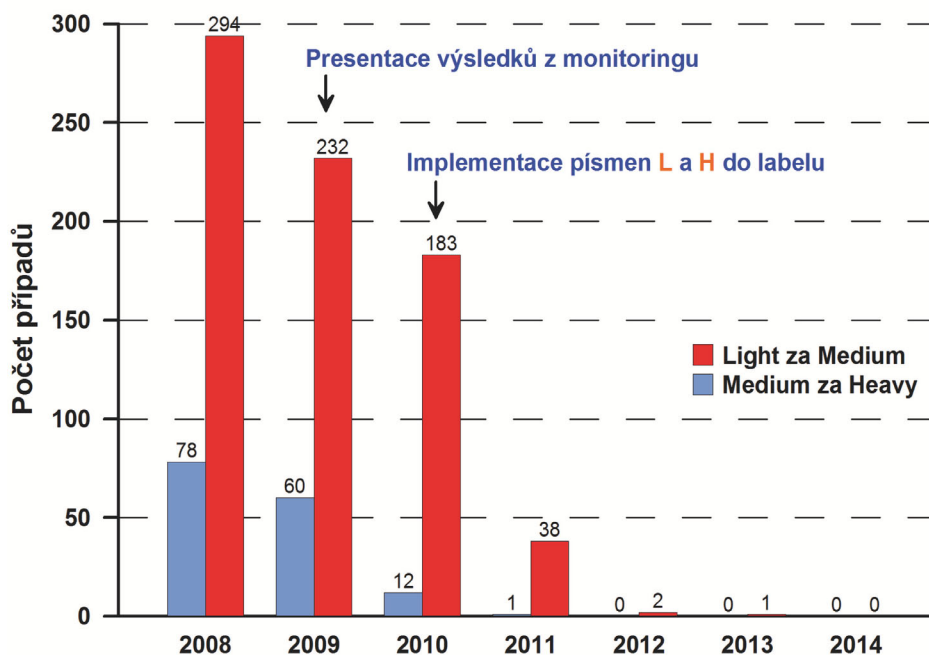
Monitorování geografické distribuce se týká především safety nets (STCA, DAIW, TCAS-RA, MSAW). Cílem je detekovat tzv. hot spots, zjistit příčinu vyššího počtu alertů v daném místě, studií bezpečnosti posoudit četnost a závažnost nebezpečí a určit, zda je nutné přijmout nápravná opatření.

Systém safety monitoringu v ŘLP se vyvíjí postupně během let, většinou jako reakce na některou událost nebo potřebu DPRO a AI (sledování rozstupů, safety alertů). Někdy přichází žádost zvenčí, např. již zmíněné sledování průletů nad drahou, či monitorování podobných volacích znaků (Eurocontrol). Záměna letadel s podobnými volacími znaky způsobuje především přeladění nebo změnu letové hladiny (Level bust) jiného letadla, než bylo plánováno, což v konečném důsledku může vyústit v incident. Tento fenomén byl jednou z příčin incidentu na ACC v roce 2014, při kterém došlo k záměně volacích znaků AFL2393 a AFL2383. K detekci a následné úpravě volacích znaků významně napomáhá dobrovolné hlášení o výskytu podobných volacích znaků. Všechny ohlášené případy jsou zasílány do Eurocontrolu, kde jsou jednotlivě řešeny s konkrétními provozovateli, případně jsou řešeny přímo mezi ŘLP a některými provozovateli (ČSA, Lufthansa, Travel Service). Na popud ŘLP došlo na začátku roku 2014 u společnosti Travel Service ke kompletní změně volacích znaků – ke konverzi obchodního čísla letu na ARCID, v únoru 2015 došlo na žádost ŘLP ke změně DLH5RW (současný výskyt s LOT5RW) na DLH4KJ. Jedná se však o sisyfovskou práci (vyřeší se jedna kombinace volacích znaků a jinou vám s novým letovým řádem vygenerují letecké společnosti), která však umožňuje udržet množství podobných volacích znaků na přijatelné úrovni.

Co se týká detekce snížených minim rozstupů, ta probíhá zcela automaticky a vyhodnocení možných incidentů je plně v kompetenci inspektorů ATS. Avšak povědomí o safety monitoringu spolu se zavedením Just culture v podniku mají jeden významný efekt. Během posledních dvou let klesá počet snížených minim rozstupů jak ve vzduchu (Airmiss), tak i na letišti v Praze. Zároveň s tím stoupá počet oznámených incidentů jak dobrovolných, tak povinných (obr. 3), čímž se safety culture dostává na úroveň srovnatelnou s předními evropskými ANSP.

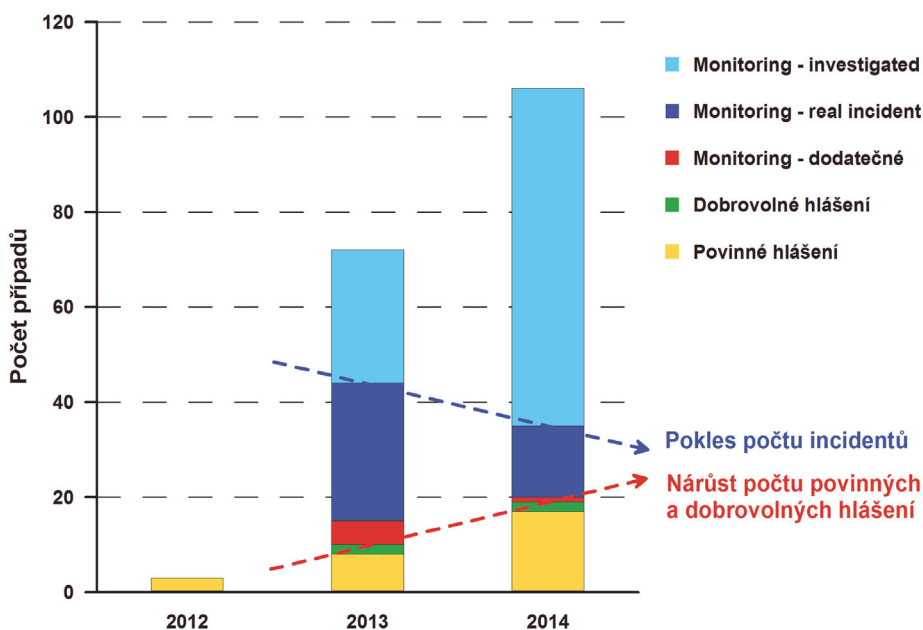
Na závěr je třeba podotknout, že cílem monitoringu není kontrolovat činnost jednotlivých řídicích, i když je to tak často vnímáno, ale vyhledávat latentní problémy a poskytovat užitečné informace o chování systému. A je jen na lidech, na nás všech, jak s nimi naložíme. **text a grafika Richard Pichl, pichl@ans.cz**

Porušení minima rozstupů podle turbulence v úplavu (min 5NM) - LKPR



obr. 2 – Vývoj počtu případů snížení minima rozstupů podle turbulence v úplavu (5 NM) mezi přílety v LKPR

Airmiss - FIR LKAA



obr. 3 – Počet šetřených případů rozstupů mezi letadly ve FIR LKAA v letech 2012–2014. Vysvětlivky: **Monitoring-investigated** – „oprávněné“ snížení rozstupů (3NM mezi dvěma APP lety nad TMA, dva vojenské lety, lety v dohledu TWR, visual approach), **Monitoring-real** – snížení minima rozstupů šetřeno v rámci just culture, **Monitoring-dodatečné** – podáno dodatečné hlášení na incident detekovaný safety monitoringem, **Dobrovolné hlášení** – podáno dobrovolné hlášení řídicím, **Povinné hlášení** – podáno povinné hlášení

Dětský den v IATCC



Srdčně zveme děti i s oběma rodiči na odpoledne plné her a zábavy,
v pátek 29. května od 16:00 ve venkovním areálu IATCC

Vyhodnocení ankety Perfect Canteen a připravované změny pro nadcházející období

Naši milí hosté, chceme poděkovat vám všem za přízeň, kterou nám věnujete. Zejména pak děkujeme těm z vás, kteří využili příležitost a poskytli nám podruhé zpětnou vazbu k našemu snažení. Příležitost zhodnotit služby Perfect Canteen a vyjádřit přání změny do budoucna v průběhu celého února nakonec využilo pouze 105 respondentů, což je ve srovnání s bezmála 200 respondenty v loňském roce výrazně méně. Z celkového počtu je to tedy přibližně čtvrtina zaměstnanců ŘLP. Předpokládáme, že zbývající zaměstnanci, kteří se neúčastnili, nemají k našim službám žádnou připomínku a jsou s nabídkou spokojeni.

Abychom mohli výsledky mezikolově srovnávat, zopakovali jsme některé otázky z minulého roku. Přidali jsme ale také otázky, které se důkladněji zabývaly skladbou jídelníčku. Zajímalo nás zejména, jakým jídlem dáváte obvykle přednost a jak jste spokojeni s tím, jak jsou tato jídla v Perfect Canteen připravována. Výsledek ankety se ve všech sledovaných oblastech opět ustálil kolem hodnoty dvě. Znamená to, že si zasloužíme pochvalu, ale bezvýhradně s námi

spokojeni nejste. Nejvýše hodnotíte profesionální personál a dostatečně velké porce.

Dvojku jsme dostali za skladbu menu a chuť jídel. Přestože je naše nabídka pestrá a jídelníček sestavujeme tak, abychom vyhověli různým chutím i různým preferencím, není snadné vždy vyhovět nárokům všech strávníků. Nejvíce příznivců má v řadách zaměstnanců ŘLP mezinárodní kuchyně, na druhém místě skončila kuchyně česká a třetí byly saláty. Na základě aktuálního výsledku se do budoucna zaměříme na obědové saláty a salátový bar.

Nejčastěji upozorňujete na vyšší cenu. Ta však odpovídá našim surovinovým nákladům a do budoucna ji zatím neplánujeme změnit. Abychom však vyšli vstříc těm, kteří si chtějí dát k obědu jen jednoduchý salát pro osvěžení, zařadili jsme a budeme pravidelně zařazovat jednorporcové saláty v plastovém kelímku. Můžete si vybrat z okurkového, rajčatového, mrkvového aj.

Věříme, že vás potěší, že jsme se rozhodli obměnit sortiment sendvičů, baget, pomazánek a dalších výrobků studené kuchyně. Naším novým cílem je změnit sor-

timent tak, aby vás bavil co nejvíce. Testujeme aktuálně také nové obaly na tyto svačiny. Chceme, aby sendviče i bagety vydržely co nejdéle čerstvé. Jsme zvědaví na vaši zpětnou vazbu k novinkám v sortimentu a k novému balení.

Změníme také snídaňovou nabídku tak, abyste se každý den mohli těšit na něco nového. Standardní snídaňové menu, na které jste zvyklí, doplní speciality jako např. americké lívance, čerstvé croissanty apod.

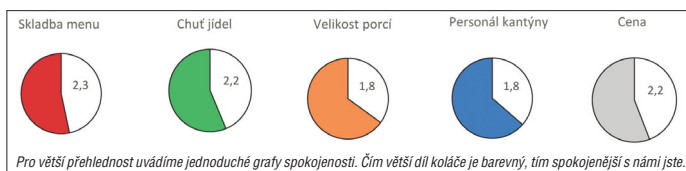
K hodnocení jídelny patří též kavárna a v tomto roce pro vás máme jen samé dobré zprávy. Doplníme sortiment o zajímavé položky – teplé vafle, nové druhy čaje a dalších nápojů (např. domácí limonády s bylinnými Bačkovými sirupy, americké cukrovinky, oříšky z Oříškova na váhu, nové balené nápoje apod.).

Aktuálně Perfect Canteen jedná s managementem ŘLP ČR o možné přestavbě kavárny. Bez ohledu na výsledek jednání nejspíše po letních prázdninách prodloužíme na vaši žádost otevírací dobu. Znamená to pro nás posílit tým o dalšího člověka.

V loňském roce vás nejvíce bavily sezónní akce, jako jsou grilování, Dny mezinárodní kuchyně a Jahodové středy. Akci s jahodami zopakujeme v létě a na podzim plánujeme oběd s Filipem Sajlerem, který k vám přijede osobně vařit i vydávat oběd.

Za tým Perfect Canteen

Mgr. Eva Baarová, provozní ředitelka



Language corner



I'm dying to know

A man is driving down the road and breaks down near a monastery. He goes to the monastery, knocks on the door, and says: "My car broke down. Do you think I could stay the night?" The monks graciously accept him, feed him dinner, even fix his car. As the man tries to fall asleep, he hears a very strange sound. The next morning, he asks the monks what the sound was, but they say: "We can't tell you. You're not a monk."

The man is disappointed but thanks them anyway and goes about his merry way. Some years later, the same man breaks down in front of the same monastery. The monks again accept him, feed him, and again fix his car. That night, he hears the same strange noise that he had heard years earlier. The next morning, he asks what it is, but the monks reply: "We can't tell you. You're not a monk." The man says: "All right, all right. I'm dying to know. If the only way I can find out what that sound was is to become a monk, how do I become a monk?" The monks reply: "You must travel the earth and tell us how many blades of grass there are and the exact number of sand pebbles. When you find it, you will become a monk."

The man sets about his task. Some 54 years later, he returns and knocks on the door of the monastery. He says: "I have traveled the earth and have found what you have asked for. There are 145 236 284 232 blades of grass and 231 281 219 999 129 382 sand pebbles on the earth." The monks reply: "Congratulations. You are now a monk. We shall now show you the way to the sound."

The monks lead the man to a wooden door where the head monk says: "The sound is right behind that door." The man reaches for the knob, but the door is locked. He says: "Real funny. May I have the key?" The monks give him the key, and he opens the door. Behind the wooden door is another door made of stone.

The man demands the key to the stone door. The monks give him the key, and he opens it, only to find a door made of ruby. He demands another key from the monks, who provide it.

Behind that door is another door, this one made of sapphire, and so it went until the man had gone through doors of emerald, silver, topaz, and amethyst.

Finally, the monks say: "This is the last key to the last door."

The man is relieved to know that he has finally reached to the end.

He unlocks the door, turns the knob, and behind that door he is amazed to find the source of that strange sound.

But he can't tell you what it is because you're not a monk.

připravila nwt