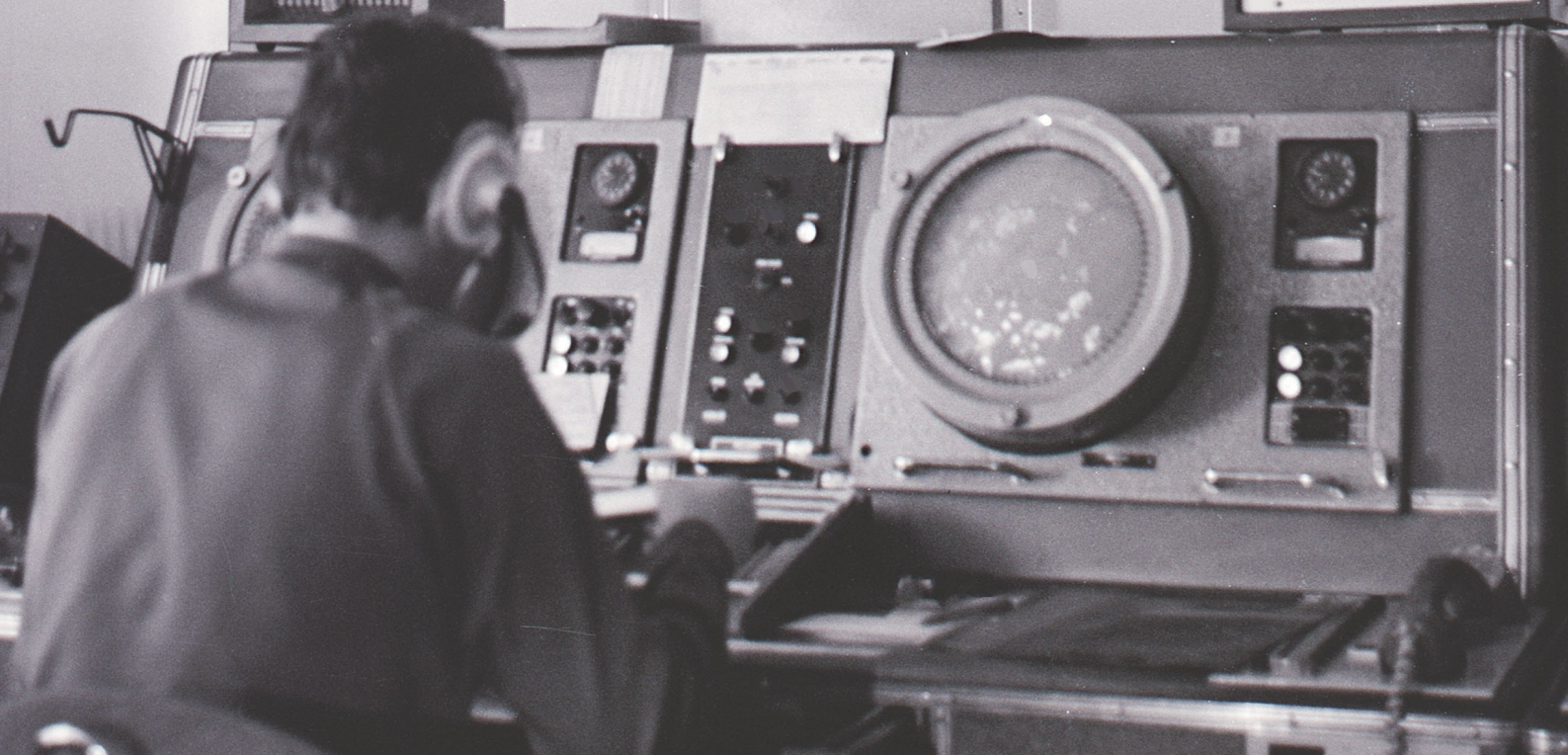


STRIP 2015

ročník XVI, číslo 164
září

Historická fotografie APP v Ostravě je z konce roku 1965. Pracoviště APP bylo vybavené dvojicí indikátorů přehledového primárního radaru RL-2D. Po levé straně je zaměřovač ARP-6 a vpravo nad radarem je ukazatel rychlosti větru. Na stěně na podsvícené tabuli jsou v levém sloupci údaje vzdálenosti od bodu dosedu a v pravém sloupci je ke každému kilometru vypočítána výška v metrech pro letadla řízená postupem PPI, dnes označovaném jako SRA (*Surveillance radar approach*). Při postupu pro konečné přiblížení přehledovým radarem řídící letového provozu informoval pilota mimo údaje o směru a vzdálenosti od bodu dotyku také o požadované výšce, která má být prolétnuta, aby letadlo dodrželo sestupovou dráhu.

20	1060
19	1010
18	960
17	910
16	850
15	800
14	750
13	700
12	650
11	590
10	540
9	490
8	430
7	380
6	330
5	280
4	230
3	170
2	120
1	070



Pracovní výročí

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

Greiner Miloslav, DiS.,
supervizor na TS II,
DPRO/ATMS/LTS/CADIN **15 let**

Kamila Moravcová,
vedoucí odborný referent,
DRSL/SLRL/ESR **15 let**

JUDr. Andrea Kostlánová,
pedagogický pracovník,
DPLR/SLŠ/OJV **25 let**

Ing. Drahomír Hanák,
vedoucí říp II – Watch supervisor,
DPRO/SPLS/APP/TWR **30 let**

Zdeněk Jirásek,
administrátor ATS II,
DPRO/ATMS/LTS/TCOM **30 let**

Helena Moravcová,
kontrolor traťové přípravy II,
DPRO/SPLS/ARO **30 let**

Jana Hornychová,
operátor příjmu dat,
DPRO/SONS/ACC/FDD **35 let**

Miroslava Králová,
operátor příjmu dat,
DPRO/SONS/ACC/FDD **35 let**

Lubomír Tomek,
dispečer CD,
DPRO/SPLS/APP/TWR **35 let**

Vladimír Kalaš,
řídící odbavovací plochy,
DPRO/SPLS/SMC **35 let**

Jaroslav Houzvička,
inspektor ATS,
ÚPB/AI **40 let**

Ivo Kopecký, Ing.,
zaměstnanec RCC,
DPRO/SONS/RCC **40 let**

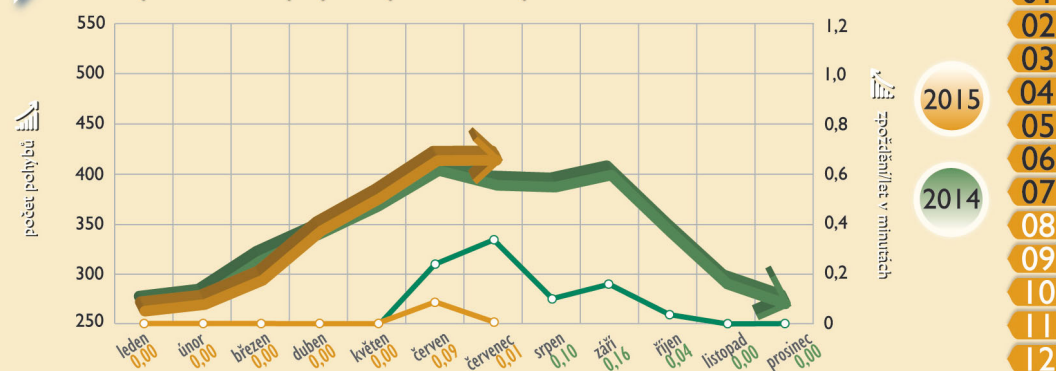
Redakce všem zářijovým jubilatům
srdečně blahopřeje!

Statistiky provozu

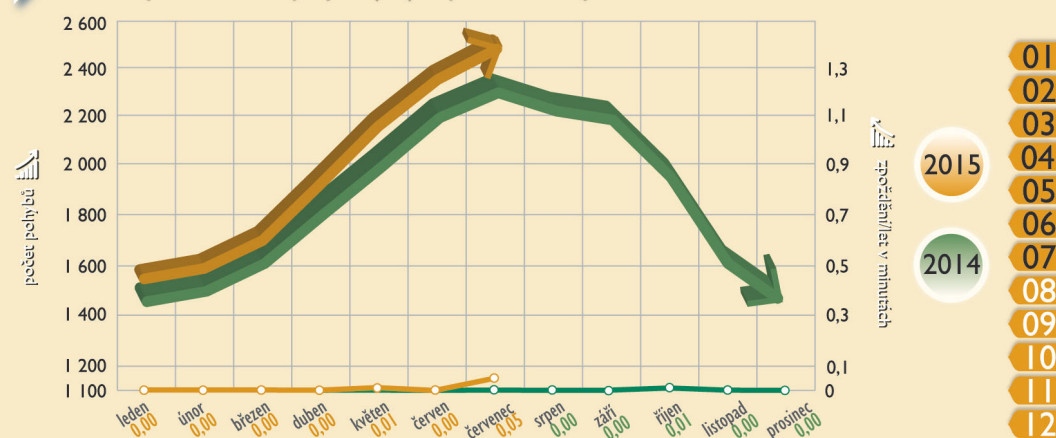
červen, červenec 2014/2015

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	14/15	2014	2015	2014	2015
ČERVEN	12 311	12 454	1,2	468 (13. 6.)	479 (11. 6.)	41 (20. 6.)	42 (19. 6.)
ČERVENEC	12 127	12 920	6,5	465 (18. 7.)	462 (17. 7.)	39 (3. 7.)	42 (17. 7.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

	celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
	2014	2015	14/15	2014	2015	2014	2015	2014	2015
ČERVEN	66 561	71 268	7,1	2 435 (27. 6.)	2 534 (26. 6.)	181 (7. 6.)	190 (4. 6.)	0,05	0,00
ČERVENEC	71 816	77 006	7,2	2 477 (4. 7.)	2 648 (16. 7.)	185 (19. 7.)	195 (31. 7.)	0,04	0,05

Pohyby na regionálních letištích
ČERVEN, ČERVENEC 2014/2015

		BRNO		OSTRAVA		KARLOVY VARY	
2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN
IFR 1 134	IFR 1 379	IFR 825	IFR 885	IFR 223	IFR 362	IFR 341	IFR 518
VFR 2 836	VFR 3 167	VFR 1 330	VFR 1 383	VFR 667	VFR 389	VFR 478	VFR 603
3 970	4 546	2 155	2 268	890	751	819	1 121
MLČ 975	MLČ 1 051	MLČ 635	MLČ 710	MLČ 200	MLČ 251	MLČ 258	MLČ 338
ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC
IFR 1 175	IFR 1 577	IFR 887	IFR 1 019	IFR 341	IFR 518	IFR 341	IFR 518
VFR 2 780	VFR 3 542	VFR 1 311	VFR 1 627	VFR 478	VFR 603	VFR 478	VFR 603
3 955	5 119	2 198	2 646	890	751	819	1 121
MLČ 944	MLČ 1 160	MLČ 835	MLČ 934	MLČ 200	MLČ 251	MLČ 258	MLČ 338

Pozn.: Místní letovou činností (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.

ŘLP je jedinečný podnik, ve kterém pracují jedineční lidé

Dnes vám předkládáme dokončení našeho společného rozhovoru s Ing. Magdalenou Faltýskovou, novou předsedkyní dozorčí rady ŘLP ČR, s. p. V letním dvojčísle jsme si povídaly především o jejím působení na Ministerstvu dopravy od roku 2000 a také o tom, jak nahlíží na Řízení letového provozu z pozice ředitelky odboru financí a ekonomiky Ministerstva dopravy ČR. Dnes se kromě zhodnocení jejího dřívějšího působení v oboru dopravy a představení činností, které ji čekají v nové roli v dozorčí radě, podíváme také na její dvě velké vášně, jež spolu navzájem souvisejí – cestování do exotických krajín a fotografování.

Jak jste se vůbec dostala k oboru dopravy?

Ještě před Vysokou školou dopravy a spojů v Žilině jsem studovala na Střední průmyslové škole železniční. Po maturitě jsem absolvovala zkoušky na výpravčí vlaků a o prázdninách jsem pak jako výpravčí sloužila.

Dalším posunem pro mě pak byla má diplomová práce. Na jejím základě mne oslovil pan profesor Vladimír Svoboda s nabídkou zaměstnání v Ústředí výpočetní techniky dopravy. Po nějakém čase jsem se rozhodla poohlédnout se dále a začala pracovat v příspěvkové organizaci Ústřední dopravní institut.

Potom následovaly mateřské a rodičovské povinnosti a rok 1989, kterým se hodně změnilo, mimo jiné i to, že zmíněná příspěvková organizace se stala součástí privatizačního projektu. Tehdy byl Ústřední dopravní institut školicím střediskem Ministerstva dopravy určeným především pro vzdělávání pracovníků v různých oborech a v rámci privatizace se připravovala i restrukturalizace oddělení, kde jsem původně pracovala. Bylo mi nabídnuto nové místo vedoucí ekonomického odboru a tam jsem se začala věnovat ekonomice naplno. Později jsem pak převzala kompletní správu privatizace školicího střediska na zámku v Loučeni. O dalších pár let později jsem se dostala už sem na Ministerstvo dopravy přímo na Odbor financí a ekonomiky a začala od začátku jako referentka a postupně získávala cenné zkušenosti z oboru, které se mi dnes tolik hodí.

Jak přistupujete k nečekaným výzvám i vzhledem k tomu, že jste jich minimálně ve svém profesním životě zažila nespočet?

Řekla bych, že je to hodně ovlivněné věkem a nabytými zkušenostmi. Dnes bych si každou výzvu pečlivě zanalyzovala, dříve bych se do ní vrhla asi impulzivněji. Především v práci se mi již dlouho osvědčuje, že pokud daná záležitost nevyžaduje okamžité řešení, je dobré si ji promyslet. Jak se říká „ráno je moudřejší večera“ a pro mě to platí bez výjimky. Spoustu agendy řešíme operativně, což je pro mne osobně spíše negativní. Dnes už vím, že je dobré si myšlenky utřídit. Leccos se pak vyřeší daleko snadněji, než to na první pohled vypadá, protože vám v hlavě zů-

stanou ty důležité a závažné body k diskusi. Navíc rozhodnutí učiněná narychlo a impulzivně se většinou několikrát mění, což je pro všechny zúčastněné nepříjemné. Možnost si všechno rozmyslet v klidu eliminuje následky takových rozhodnutí na minimum.

Znamená pro vás zvolení do funkce předsedkyně dozorčí rady ŘLP ČR, s. p., nějakou změnu?

Určitě cítím větší zodpovědnost a zároveň také radost, že mi ostatní členové dozorčí rady dali takovou důvěru.

Vzhledem k mému profesnímu oboru budu určitě klást důraz na výsledky hospodaření podniku, na jeho celkový ekonomický status a na hospodářský výsledek. Řízení letového provozu má ve své základní listině i tzv. určený majetek, takže se budu věnovat i kontrole nakládání s majetkem státu.

ŘLP ČR, s. p., se mimo jiné dlouhodobě snaží o naplňování principů společenské odpovědnosti. Součástí vaší nové funkce je tak i kontrola a schvalování sponzorských aktivit podniku.

Ano, už jsem měla příležitost se s těmito návrhy seznámit a tyto aktivity považuji za velmi prospěšnou činnost vašeho podniku. Existují samozřejmě určitá pravidla a postupy pro přidělo-

vání sponzorských darů, kterými se váš podnik řídí a na mně jako na předsedkyni dozorčí rady je, abych ověřila, zda-li je vše v pořádku.

Musím ohodnotit vaši flexibilitu v tomto směru při živelných katastrofách, nedávna mimořádná pomoc, kterou Řízení letového provozu ČR poskytlo Nepálu, vypovídá o tom, že umíte sponzorské finanční prostředky smysluplně vynaložit. A já se takový přístup ve své roli budu určitě snažit podporovat.

Vím o vás, že velmi ráda cestujete, a to i do exotických krajín. Proč vás lákají vzdálené země?

Ráda se podívám na jinou kulturu, mentalitu a způsoby chování v zemích, které jsou hodně odlišné od té naší. Lidé tam bývají důvěřivější, přátelštější a upřímnější. O lidech na Kubě bych například řekla, že jsou velmi milí, příjemní, vstřícní a velmi osobní.

Zajímají mě hodně i děti. Třeba při naší cestě po Srí Lance vybíhaly bosé přímo k nám a doslova se na nás vrhaly. Z takových setkání vznikají nejpůsobivější fotografie. I taková jízda místním vlakem je něco neskutečného, visící cestující z vagonů jsou pro nás až bizarní podívaná, uvnitř jsme zase potkali pána, který celou cestu hrál na

bubínky, a když vystupoval, do klobouku vybral od ostatních cestujících malý příspěvek za kulturní zpříjemnění cesty.

Hodně emotivně na mě zapůsobila i návštěva Afriky, tam jsem asi poprvé opravdu pochopila, co to znamená žít v naprosté chudobě. V Africe na rozdíl třeba právě od Srí Lanky chybí voda a teprve až když člověk všechna ta místa navštíví a vidí na vlastní oči poměry, ve kterých lidé žijí, začne si najednou vážit všeho, co doma považuje za samozřejmé.

Na cestách i ráda fotografováte...

Ano, to je pravda a na naprostě většině mých snímků najdete lidské postavy a tváře. Když si pak prohlížím fotografie z cest mých přátel a známých, tak vidím krajiny, budovy, cesty, ale portréty lidí jen velmi pomalu.

Je nějaká země, do které byste se chtěla vrátit?

Možná vás to překvapí, ale není. Z každého nového místa si odvážím dojem, který ve mně dlouho zůstává zakořeněný a opakovaná návštěva by mi tyto hezké vzpomínky mohla také pokazit.

text nwt

**foto soukromý archiv
Magdaleny Faltýskové**



Personálie

Na začátku srpna došlo k personální změně v Sekci letecké školy/Oddělení letového ověřování (OLO). **Pozici vedoucího OLO zastává s platností od 1.8. 2015 Ing. Martin Petřelka**, který na této pozici vystřídal JUDr. Davida Tomajera.

Další personální změna se týká pracoviště SONS/ACC na divizi provozní. **S platností od 1. září 2015 funkci RAD-Coordinator vykonává pan Mojmír Novák z DPRO/SONS/ACC/IFR.** **SPER**

Objektiv



Přeletem stíhacích letounů Gripen začal v pondělí 24. srpna pietní akt spojený s odhalením nového památníku věnovanému československým letcům, kteří bojovali za druhé světové války v britském Královském letectvu. Stojí v parku u haly starého letiště v Praze-Ruzyni, kde právě před 70 lety přistáli první váleční piloti vracející se do osvobozené vlasti. Aktu se zúčastnili kromě válečných veteránů i příslušníci Armády ČR v čele s náčelníkem generálního štábu Josefem Bečvářem nebo kardinál Dominik Duka. Konstrukce z leštěné žuly připomínající vítězný oblouk je dílem architekta Martina Zajíčka a mohla vzniknout díky štědré podpoře soukromých dárců, ale i městské části Praha 6. Jsou na ní připevněny symboly tří stíhacích a jedné bombardovací perutě i letecký znak a také dva britské stíhací letouny Spitfire, které za války používaly RAF i letectva spojeneckých armád. V řadách Royal Air Force sloužilo za druhé světové války přibližně 2500 československých letců, přičemž 493 se konce války nedožilo.

text nwt, foto Petr Pěnkava/ÚCL



Ve dnech 27.–28. června se konal již třináctý ročník Memorial Air Show na roudnickém letišti, mimo jiné i za podpory ŘLP ČR, s. p. V letošním roce zaznamenali organizátoři rekordní návštěvnost, již v sobotu dorazilo přibližně 22 tisíc návštěvníků, v neděli ještě o mnoho více. Program byl opravdu nabitý, představily se historické letouny B-25 Mitchell, P-51 Mustang (na snímku), Lisunov Li-2, Spitfire, de Havilland DH 100 Vampire včetně skupiny letounů Bücker, nechyběly akrobatické kousky Martina Šonky nebo Miloše Ramerta na padesát let starém větroni dřevěné konstrukce. Armáda předvedla stíhačky JAS 39 Gripen a vojenské bitevníky L-159 Alca, které se představily v simulovaném boji pozemního konvoje s teroristy.

Roudnické letiště patří k těm menším, což znamená velkou výhodu právě pro diváky, jelikož se veškeré ukázky a akční podívané odehrávají v jejich bezprostřední blízkosti.

text nwt, foto Václav Jukl

Výsledky průzkumu kultu

Na žádost ŘLP ČR, s. p., provedl EUROCONTROL nezávislý průzkum kultury provozní bezpečnosti (safety) mezi zaměstnanci podniku. Tento průzkum je považován za jeden z nejlepších a účastníci se ho pravidelně většina evropských poskytovatelů letových navigačních služeb. V průběhu listopadu 2014 jsme sbírali data pomocí papírových i elektronických dotazníků a analyzovali celkem 494 vyplněných dotazníků. Data zpracovala London School of Economics a v průběhu dubna 2015 jsme zjištění přednesli na deseti workshopech se zaměstnanci. Výsledky průzkumu nám poskytly nezávislý pohled na úroveň kultury bezpečnosti v podniku. Na základě závěrečné zprávy budou navržena opatření k řešení identifikovaných problémů a k dalšímu zlepšování kultury bezpečnosti.

Co je to kultura bezpečnosti (Safety Culture), co jsme vlastně zkoumali?

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

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

Kulturu bezpečnosti nelze vytvořit nebo zrušit – existuje v povědomí lidí, avšak nelze ji institucionalizovat. Její úroveň je snadné poškodit, snížit, na druhou stranu velmi pomalé a náročné je vždy její zlepšování.

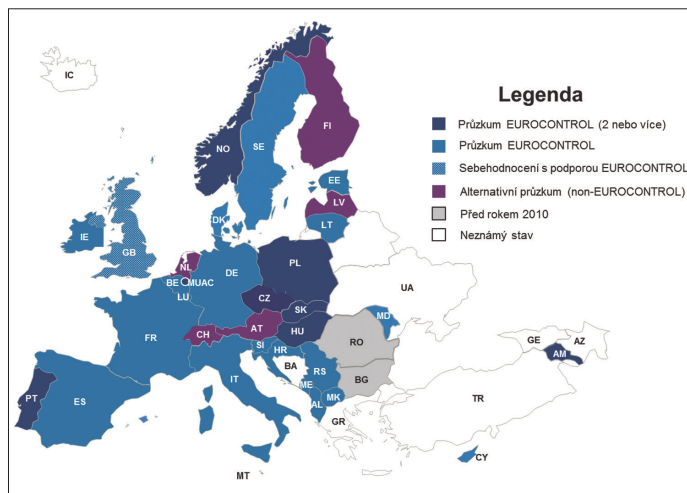
Úroveň kultury bezpečnosti je zároveň jedním ze zásadních faktorů pro úspěšnost podniku, pokud jde o provozní bezpečnost. Lze říci, že v současnosti je vysoká úroveň kultury bezpečnosti důležitým předpokladem zvyšování provozní bezpečnosti. Přitom charakter a stav kultury bezpečnosti v daném podniku může hodně napovědět, kam je třeba soustředit úsilí a naopak odkud lze čerpat energii k zajištění a zlepšení provozní bezpečnosti.

Proč jsme provedli průzkum kultury bezpečnosti?

Abychom mohli dále zlepšovat bezpečnost, potřebujeme mít co nejvíce informací o současném stavu. Od posledního průzkumu uplynulo sedm let a za tu dobu došlo k významným změnám v prostředí poskytování LNS. Provést průzkum nikdo nevyžaduje, v Evropě je ale dobře zavedená praxe prozkoumat kulturu bezpečnosti minimálně každých pět let. Někteří poskytovatelé provádějí průzkum dokonce v každoročním intervalu (ve zkrácené podobě), což svědčí o důležitosti povědomí o úrovni kultury bezpečnosti.

Proč právě průzkum kultury bezpečnosti od EUROCONTROL?

Protože jde o standardní nástroj pro měření kultury bezpečnosti, který se používá téměř deset let. Provedení průzkumu nezávislou organizací (EUROCONTROL a London School of Economics) navíc umožňuje získat nestranný pohled na úroveň kultury bezpečnosti v našem podniku neovlivněný „profesní slepotou“. Pouze několik poskytovatelů použilo nebo používá jiný nástroj (viz mapka), nicméně minimálně Eurocontrol a LVNL nyní také přecházejí na průzkum od EUROCONTROL.



Je možné srovnat průzkum provedený před sedmi lety a ten letošní?

V roce 2007 se EUROCONTROL zaměřoval na budování systému managementu bezpečnosti u poskytovatelů služeb a tímto byly také ovlivněny závěry prvního průzkumu – sledované oblasti, vlastní otázky i navržena doporučení. Víme, že i touto ces-

ry provozní bezpečnosti (Safety Culture Survey)

tou se řadu problémových oblastí podařilo vyřešit a ve výsledcích současného průzkumu se již téměř nevyskytují až na jedinou výjimku – složitost ATM systémů.

Průzkum vyšel pozitivně – spokojenost?

Součástí prezentace na závěrečném briefingu byl snímek s ohodnocením „best in class“. To je samozřejmě pozitivní, ale zároveň z toho pro nás plyne velký závazek tuto úroveň kultury bezpečnosti udržet a nadále zlepšovat. Jedním ze zajímavých ukazatelů je zjištění týkající se „zahrlednosti do sebe“ a možná až příliš silného pocitu bezpečí. Na analýzu příčin a možných řešení se tedy musíme do budoucna zaměřit.

Co všechno z průzkumu plyne? Jaké jsou závěry?

Poprvé v historii se zpracovatelé rozhodli nedefinovat pro ŘLP ČR, s. p., žádná doporučení a předpokládají, že si je dokážeme sestavit sami. Na některá konkrétní zjištění jsme schopni reagovat vytvořením určitých opatření, mnohem obtížnější však bude nalézt způsob jak udržet a podpořit to, co podle výsledků průzkumu již dnes funguje na dobré úrovni.

Kde je možné dozvědět se více o výsledcích průzkumu?

Všichni zaměstnanci podniku mají na intranetu v sekci Novinky k dispozici jak struč-

ný přehled výsledků průzkumu, tak i celou závěrečnou zprávu, která definuje základní zjištění a oblasti, na které bychom se měli zaměřit. Oba dokumenty jsou dostupné v českém i anglickém jazyce.

Jaký tedy bude další postup?

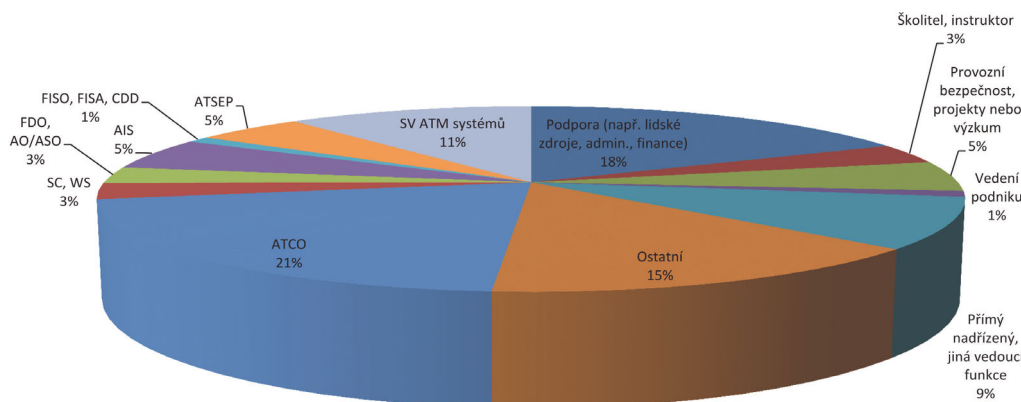
Další kroky navrhne Útvar provozní bezpečnosti na základě důkladné analýzy výsledků průzkumu a závěrů z proběhlých workshopů a bude je probírat se všemi dotčenými útvary v podniku. Výsledky se promítnou do standardních plánovacích dokumentů podniku.

A na závěr to nejdůležitější. Proč zrovna surikaty?

EUROCONTROL zpracoval několik návrhů plakátů a pro ŘLP ČR doporučil použít surikaty. V rámci skupiny mají surikaty vytvořený propracovaný systém, ve kterém zůstává každý jedinec důležitou rolí v zajišťování bezpečnosti skupiny – stejné principy využívá i systém managementu bezpečnosti zavedený v ŘLP ČR, s. p.

Rádi bychom vám všem poděkovali za účast a čas, který jste průzkumu věnovali. V případě jakýchkoliv dotazů nebo připomínek se můžete kdykoliv obrátit na metodický Oddělení bezpečnosti a kvality.

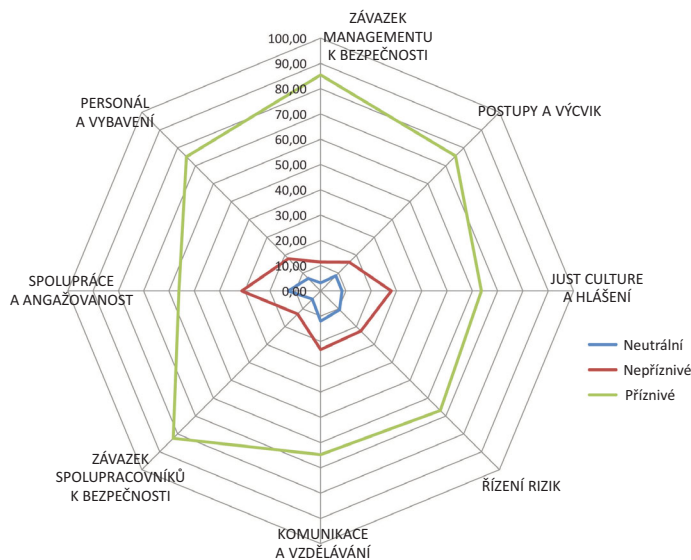
text OBK, grafika OBK a EUROCONTROL



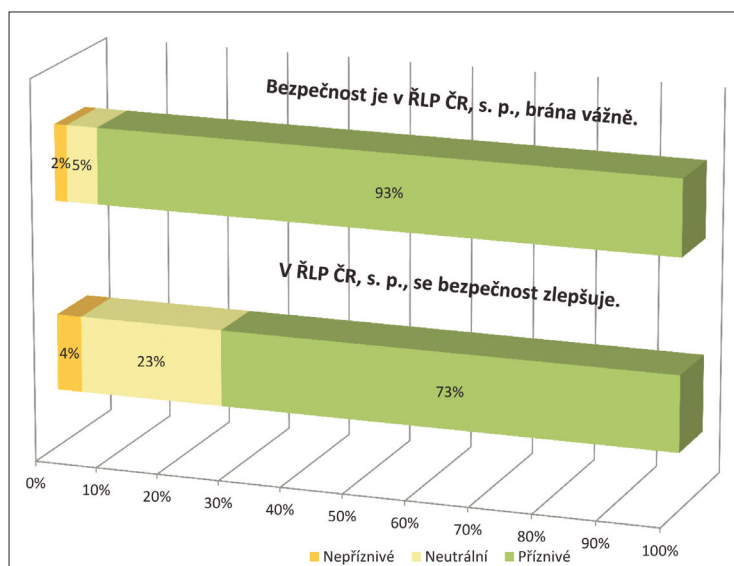
Profil odpovědí dle profesních skupin.

Výšeový graf vlevo ukazuje procentuální poměr všech odevzdaných a vyplněných dotazníků řazených podle jednotlivých profesních skupin v rámci Řízení letového provozu. Z uvedeného grafu vyplývá, že více než 50 % dotazníků bylo odevzdáno provozními pracovníky – vyplnili jak všeobecnou část dotazníku (oddíl B), tak i jeho provozní a technickou část (oddíl C). Celkem bylo v rámci průzkumu kultury provozní bezpečnosti odevzdáno a analyzováno 494 dotazníků; z celkového počtu řídicích letového provozu v podniku se jich zúčastnilo přibližně 57 %.

Shrnutí výsledků. Obrázek níže poskytuje rozčlenění výsledků dotazníku do osmi prvků kultury bezpečnosti, které tvoří základ dotazníku. Stupnice ukazuje procento zaměstnanců, kteří odpověděli příznivě, neutrálně a nepříznivě na otázky u každého prvku. Celkově lze říci, že zaměstnanci reagovali příznivě na všechny oblasti v dotazníku.



Odpovědi na základní otázky průzkumu. Výsledky níže ukazují, že průměrně 93 % zaměstnanců se domnívá, že bezpečnost je brána v ŘLP vážně. Výsledky také ukazují, že průměrně 73 % cítí, že se bezpečnost zlepšuje – na workshopech účastníci vyjádřili celkový dojem, že další zlepšování bezpečnosti již není tak snadné.



Kdo jsou autoři závěrečné zprávy o průzkumu kultury provozní bezpečnosti v ŘLP ČR, s. p.?

Nigel Makins působí v letectví od roku 1978. Začínal na pozici asistenta, poté byl řídicím letového provozu na TWR a APP u britského NATS. V EUROCONTROL pracuje od roku 1992 se stážením v Boeing a FAA. Od roku 2011 provedl Nigel jedenáct průzkumů kultury bezpečnosti napříč Evropou, v rámci nichž uskutečnil přibližně osmdesát workshopů.

Steven Shorrock je vedoucí projektu Safety Development v EUROCONTROL a vedoucí programu European Safety Culture. Je registrovaným ergonomem a kvalifikovaným psychologem v oblasti praxe a výzkumu bezpečnostně kritických oborů. Steven je také mimořádný docent na Fakultě letectví Univerzity v Novém Jižním Walesu.

Představujeme nové logo státního podniku Řízení letového provozu



Řízení letového provozu České republiky

Základní vizí je umožnit užší a širší vnímání nového loga. Tvar loga v užším kontextu lze prezentovat jako tvar radarové obrazovky řídicího letového provozu, na které vnímáme jednotlivé sektory uspořádání vzdušného prostoru s různým barevným odlišením. Současně lze logo chápat i jako dynamické vedení a křížení letových tras ve vzdušném prostoru, který je pro letecké dopravce atraktivní. Širší interpretace umožňuje vidět křížení letových tras ve vzdušném prostoru a jejich následné propojení nebo vyústění do vzdušných prostorů okolních států jako symbolu integrace a unifikace systému ATM.

Grafická část loga obsahuje tři barvy – ŘLP tmavomodrou, ŘLP azurovou a ŘLP modrozelenou. Předpokládají se dvě jazykové verze (česká a anglická), ale pouze jedna verze grafická, a to rozložení loga na šířku. Tímto uspořádáním značně zjednodušíme a zároveň zefektivníme jeho používání. Samostatně uplatnitelný ucelený grafický styl vycházející z loga bude jedinečný i v rámci jeho využití pro naše dodavatele, obchodní partnery, reklamu a propagaci, sponzorské aktivity nebo pro potřeby Sekce centrální logistiky. Textová část loga pak využívá zcela nové samostatné základní písmo s názvem Circular Pro.

V případě nového loga je tedy možné identifikovat následující výhody:

- vysoká dynamika loga a jeho dobrá čitelnost mezi ostatními logy
- samostatně použitelný grafický styl vycházející z loga
- silný font písma (Circular)
- základní mateřské logo – umožňuje odvozená loga pro komerční aktivity
- silný storyline pro moderní společnost – atraktivita pro zaměstnance
- využití BrandCloudu – jednodušší aplikace pro dodavatele, reklamu, sponzoring, potřeby MTZ apod.

PROČ NOVÉ LOGO?

Nezaměnitelnou identitu každého podniku tvoří kromě jiných prvků především logotyp, tedy grafický symbol, značka zastupující společnost a základní stavební kámen podnikového *Public Relations*. Logo chápeme jako základní rozpoznávací prvek každé společnosti, které zároveň s jeho názvem poskytuje základní primární identifikaci podniku pro jeho zaměstnance i pro všechny cílové skupiny nebo širokou veřejnost.

Zdařilé a propracované logo je jedním z předpokladů příznivého vnímání společnosti, a je proto vhodné mu věnovat velkou pozornost. Podle současných trendů je rovněž vhodné loga společností přibližně každých patnáct let podrobovat zkoumání, zda vyhovují aktuálním trendům a nejsou snadno zaměnitelná s jiným logem v oboru nebo mimo něj (například facelift loga McDonald's, Pepsi Cola, BBC, České televize), popřípadě zda není s ohledem na vývoj příslušné společnosti potřeba vytvořit logo zcela nové (např. Český Aeroholding, České Aerolinie, města – Ostrava, Praha, Brno).

Současné dobře známé logo ŘLP ČR, s. p., v podobě obrysu letadla zespodu uchyceného radarovým signálem se poprvé začalo neoficiálně objevovat v našich propagačních materiálech již v roce 1987. Jeho používání však bylo smluvně ošetřeno a graficky kodifikováno až v roce 1993. Od té doby následovaly ještě dvě aktualizace v letech 2001 a 2013.



**Řízení letového provozu
České republiky**

Současné logo Řízení letového provozu ČR, s. p., má dvě povolené varianty uspořádání obrazového symbolu a textové části. První základní varianta je horizontální (šířková) a používá se všude tam, kde je to technicky i výtvarně možné. Druhá doplňková tvarová

varianta loga je vertikálně centrovaná (na svislou osu). Mezinárodní jazyková varianta loga s textovou částí v angličtině má také dvě tvarové varianty.

V případě současného loga však můžeme identifikovat následující nevýhody:

- časová zastaralost (28 let)
- grafická nedynamičnost a ostré hrany
- nízká průraznost loga – malá viditelnost ve srovnání s ostatními logy
- nemožnost využít logo samostatně jako grafický styl
- nevhodný font použitého písma loga (Tahoma).

Od chvíle, kdy bylo naše původní logo vytvořeno, jsme ušli velký kus cesty a dnešní obraz podniku jakožto moderní a dynamicky se rozvíjející instituce s širokým záběrem komerčních aktivit se v mnoha ohledech liší od toho před bez mála více než třiceti lety. Tomuto zásadnímu vývoji je třeba přizpůsobit i vizuální grafický styl odpovídající současnému trendu, kterým se ubíráme a kterým podnik prezentuje svou činnost navenek. Nový styl by splňoval i princip tzv. „family loga“ s cílem snáze identifikovat obchodní aktivity spojené zejména s CANI (a v budoucnu také s dalšími obchodními činnostmi ŘLP ČR, s. p.) s mateřským podnikem.

Na základě zadání generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., proto zahájilo ÚSMP/OVV na začátku roku 2015 práce na vytvoření nového loga podniku a po základních analýzách byla v únoru vyhlášena veřejná zakázka malého rozsahu. Z hlediska vlastní práce měla oslovená grafická studia dvě možnosti řešení – pokusit se dynamicky prostřednictvím faceliftu změnit podobu stávajícího loga nebo jít cestou úplné změny. Při hodnocení nabídek a zejména předložených grafických návrhů však bylo jednomyslně rozhodnuto o úplné změně. **Po finálním vyhodnocení hlavních kritérií, které tvořily cena a naplnění grafického záměru, byla vybrána nabídka společnosti**

Studio Najbrt známého českého grafického designéra Aleše Najbrta. Tento přední český grafický ateliér dostal tedy za úkol dodat ŘLP ČR, s. p., novou jedinečnou vizuální identitu počínaje novým logotypem společnosti.

Studio Najbrt se již od roku 1994 velmi úspěšně věnuje vytváření identit a vizuálních stylů společností, filmových a divadelních plakátů, obálek knih a časopisů, výstav, grafických materiálů pro kulturní, společenské, architektonické i finanční instituce. Z jeho dílny vyšlo například logo hlavního města Prahy nebo města Ostravy se známými třemi vykřičníky, dále logo pro Českou televizi nebo České dráhy. Do povědomí široké veřejnosti se také dostala jeho dlouholetá spolupráce s Mezinárodním filmovým festivalem v Karlových Varech – plakáty ke každému ročníku pocházejí od roku 1995 právě z tvůrčích hlav Aleše Najbrta a jeho kolegů. Vzpomínáte si na osobitě pojaté filmové plakáty k úspěšným českým snímkům Šeptej, Protektor, Pelíšky, Vratné lahve, Pupendo, Rok ďábla nebo Samotáři? I za nimi stojí Studio Najbrt.

Z prací, které ve své finální podobě studio opouští, je znát nejprve upřímná snaha o čistý a jednoduchý design, určité odlehčení a nenápadné včlenění zábavných prvků při naplňování podstaty každého subjektu, kterému se pomocí studia podaří vetknout novou identitu. Byznys následuje až poté. I proto je již dnes jasné, že nový styl, který pro nás grafické studio Najbrt vytvořilo, posune Řízení letového provozu kupředu a dá nám možnost ukázat, že jsme sebevědomý podnik otevřený všem zajímavým příležitostem nejen v českém prostředí, ale především v tom mezinárodním s jasným cílem naplňovat ideu evropského propojení.

Nové logo znamená důraznější vyjádření svébytnosti podniku, naše tradiční hodnoty, které vyznáváme a které tvoří základ naší společnosti, zůstávají stejné, nyní je však oblíbené do zcela nového kabátu.

Interpretace nového loga byla prezentována na po-

radě GŘ a následně nižšímu a střednímu managementu a odborům v průběhu měsíce května a června 2015. Reakce na předložené návrhy byly velice příznivé a setkali jsme se se vstřícným přístupem vůči celému procesu změny korporátní identity. Žádné zamítavé či jinak negativní postoje jsme při všech prezentacích včetně různých výjezdních zasedáních divizí nezaznamenali.

INFO KAMPAŇ A ZAVÁDĚNÍ NOVÉHO LOGA

Pro zavedení nového loga bude v průběhu měsíce září ustanovena pracovní skupina složená ze zástupců jednotlivých divizí tak, aby na základě definovaných priorit **bylo možné nové logo začít používat od 1. 1. 2016**. Není samozřejmě možné ani nákladově žádoucí přejít na nové logo v plném rozsahu, a proto se počítá s postupným zaváděním v délce 14 měsíců od tohoto data. ÚSMP současně připraví a bude

realizovat informační kampaň pro zaměstnance. Na stránkách zpravodaje Strip pro vás již příští měsíc uveřejníme rozhovor právě s Alešem Najbrtem ze Studia Najbrt, ve kterém vám podrobně představíme cestu, která vedla grafiky studia k vytvoření právě takového návrhu loga, jaký vidíte na těchto stránkách, detailně rozebereme jednotlivé grafické prvky logotypu a ukážeme, co všechno je v něm obsaženo.

Ve zpravodaji budeme pravidelně uveřejňovat aktuality související se zaváděním loga, stejně tak jako na podnikovém intranetu. ÚSMP/VV bude dále od října e-mailem rozesílat logo newsletter určený pro širší distribuci, připraví propagační tiskoviny a prezentace a také i drobné reklamní předměty například v podobě samolepek představujících nový korporátní grafický styl. K představení nového loga široké veřejnosti se chystáme využít kromě tiskových zpráv a internetu i formu příspěvků na sociálních sítích.



CANI

Nové logo *Czech Air Navigation Institute* neboli Letecké školy ŘLP ČR, s. p., bude vypadat takto. Všechny grafické prvky zůstávají v souladu s myšlenkou snadné identifikace s mateřským podnikem shodně se základním logem ŘLP ČR, s. p., až na výraznou barevnou odlišnost v jednom pomyslném sektoru vzdušného prostoru. Ta může být v případě zájmu využita s výběrem jiného barevného odstínu do budoucna i pro další obchodní aktivity podniku. Pro ilustraci uvádíme jeden z možných příkladů využití jiné barvy například pro loga výcvikového střediska CATC nebo naší kalibrační letky OLO:



CATC



OLO

Součástí širších aktivit souvisejících se změnou loga se stala i diskuse o změně anglického názvu podniku (český název je zavedený a v českém prostředí uznávaný), který je problematický nejenom z hlediska přesného překladu anglické terminologie, ale i příliš dlouhým názvem, který se jeví jako nepraktický v řadě pracovních nebo obchodních případech. Prostřednictvím zpravodaje STRIP a následně na intranetových stránkách podniku by proto oddělení vnějších vztahů rádo vyhlásilo k **diskusi mezi zaměstnanci, co si o současném anglickém názvu podniku myslí, zda jej preferují anebo zda by upřednostnili nový krátký a výstižný název podniku v angličtině. Některé možnosti již existují (viz níže) a mohou posloužit jako základ pro kreativitu a nápady zaměstnanců, které je již teď možné zasílat na emailovou adresu klima@ans.cz.**



NAVIA



CAT



CATS



CZAIR

Dovoluji si závěrem poděkovat všem zaměstnancům, kteří již byli ÚSMP/OVV nápomocni při přípravě a realizaci vlastní podoby nového loga a pevně věřím, že se nové logo stane silným prvkem podporujícím společnou hrdost nás všech vůči podniku, ve kterém pracujeme.

text Richard Klíma/VOVV a nwt, grafika Studio Najbrt

Ilustrační ukázky některých možných variant využití nového grafického stylu loga v rámci propagace Řízení letového provozu České republiky



STRIP 2015

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, státní podnik ■ XVI. ročník, č. 164 ■ Náklad 1300 výtisků ■ Neprodejně ■ Vydává ŘLP ČR, s. p. ■ Tisk: Aprinto Group, s. r. o. ■ Redakce si vyhrazuje právo redakční úpravy rukopisů ■ Redakční rada: Ing. Jaroslav Beňa, Ing. Luboš Hlinovský, JUDr. Richard Klíma, Ing. Petr Knobloch, Ing. Iveta Krchová, Michael Sedláček, Ing. Jan Štindl, Jaroslav Vlasák, Nicole Wowsná Trhlinová (šéfredaktorka) ■ Adresa redakce: Navigační 787, 252 61 Jeneč, telefon: 220 373 261, fax: 220 373 273 ■ E-mail: strip@ans.cz ■ Uzávěrka čísla 09. 09. 2015 ■ Číslo vyšlo 11. 09. 2015

25 YEARS
OF EXCELLENCE
1995–2015

ATSEP okénko z Letecké školy ŘLP ČR, s. p.

Výcvikové středisko IANS organizace EUROCONTROL uspořádalo na žádost skupiny ATM Training Team (ATT) koncem června 2015 v Lucemburku dvoudenní workshop, jehož tématem byl výcvik ATSEP. ATSEP je zkratka pro *Air Traffic Safety Electronics Personnel*, technický personál u nás známý spíše jako Specialisté Technických Systémů (STS) či Servisní personál ATM systémů.

Workshopu se zúčastnilo okolo stovky delegátů reprezentujících 45 organizací z 33 států Evropy a světa. Sešli se zde různí odborníci z řad regulátorů, manažerů, specialistů výcviku a expertů zapojených do organizace a poskytování výcviků ATSEP na všech úrovních (jednotlivé státy, poskytovatelé navigačních služeb – ANSP, regulátoři – ÚCL, projekty FAB, mezinárodní organizace – EU, EASA, EUROCONTROL, ICAO a další).

Cílem akce bylo poskytnout účastníkům ucelený přehled o aktuálních aktivitách a chystaných změnách ohledně výcviků ATSEP, neméně důležité však bylo i samotné setkání představitelů komunity ATSEP, možnost výměny zkušeností a navazání nových kontaktů.

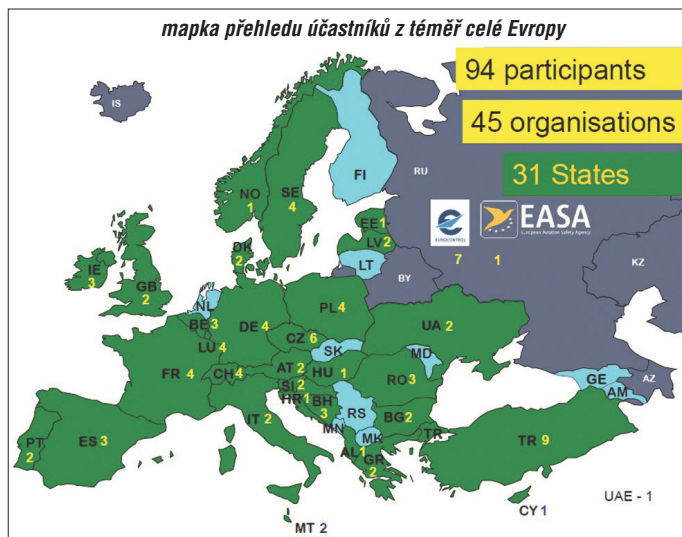
Jak jsme již nastílnili v článku *Next Generation of Aviation Professionals* ve zpravodaji Strip č. 1/15, oblast výcviku ATSEP v poslední době prochází poměrně bouřlivým vývojem. Na evropské úrovni se důležitým milníkem staly publikace dokumentu *EUROCONTROL Specification for ATSEP Common Core Content Initial Training*, známého také jako EUROCONTROL-SPEC-132, a začátek procesu jeho implementace do nařízení Evropské komise. Tento dokument byl později převzat organizací EASA a přetvořen do dokumentu NPA 2013-08. Na workshopu byl mimo jiné představen návrh nařízení Evropské komise na technické požadavky a administrativní procedury pro poskytovatele služeb a dohled nad nimi, které by mělo vstoupit v platnost v polovině roku 2016 s tříletou přechodovou lhůtou. Dle tohoto závazného nařízení bude nutné v daném termínu upravit i výcvik našich specialistů technických systémů, jejichž výcvik zatím probíhá dle schváleného výcvikového plánu v souladu s Leteckým předpisem L1, dodatkem O. Specialisté technických systémů tak budou po řídicích letového provozu druhou skupinou ATM profesionálů, která je popsána a upravena v evropské legislativě.

Velký úspěch zaznamenala prezentace iniciativy QUASAR (*Questionnaire for ATSEP Standard Assessment Routines*), která vzešla z pracovní skupiny FAB CE (P.14 / ATSEP Implementation Team) a jejích členů, zejména Roberta Horaka z Austrocontrol a Ing. Petra Dvořáka z Letecké školy ŘLP ČR. Tato iniciativa byla také jedním z impulzů pro realizaci celého workshopu. Cílem QUASAR je vytvoření společné databáze testových otázek pro základní výcvik ATSEP a definování pravidel konání závěrečných testů s ambicí stát se celoevropským standardem. V současné době má iniciativa 11 základních členů, vedle představitelů FAB CE jsou jimi i členové FABEC (DFS, Skyguide, ENAC) a britský NATS. Aktivní přispívání nám přislíbili také odborníci z Danube FAB (ROMATSA a BULATSA), norského AVINOR a IANS EUROCONTROL. Tato iniciativa tak v současné době představuje příkladnou a svojí aktivitou poměrně unikátní spolupráci na harmonizaci a standardizaci nejen v rámci našeho FAB, ale napříč Evropou.

Letecká škola ŘLP ČR neboli CANI, pak byla na workshopu reprezentována také v moderované panelové diskusi mezi zástupci předních výcvikových organizací, při které byly probírány zkušenosti při přípravě a realizaci výcviku techniků podle nového nařízení. Letecká škola tento program a výcvikové materiály vytvořila ve spolupráci s kolegy z DPLR, OBK, DPRO a několika externími lektory již před několika lety a úspěšně ho nabízí externím zákazníkům. Od roku 2012 jsme realizovali již na 36 kurzů pro více než 250 studentů v základní části či některé z kvalifikačních domén základního výcviku (ATSEP Initial Training). Vedle stálých klientů z Dánska (CPH, Billund) se jejich počet rozrostl o státy jako Gruzie, Ázerbájdžán a v neposlední řadě také Ghana. Kurzy se dlouhodobě setkávají s vynikajícím hodnocením a uznáním ze strany klientů, za což patří velký dík všem kolegům, kteří se podílejí na přípravě, tvorbě a výuce materiálů. Bez nich by Letecká škola na pódiu (nejméně v Lucemburku) nebyla.

Už samotný vysoký počet účastníků workshopu včetně početné delegace z ŘLP potvrdil velký zájem a důležitost setkávání a spolupráce komunity ATSEP a zároveň nutnost povědomí a včasné přípravy na nadcházející změny v legislativě a požadavcích na výcvik.

text Petr Dvořák/DPLR/SLŠ/OSS, dvořakp@ans.cz, foto a grafika IANS



Language corner

🇬🇧 Alligators

While sports fishing off the Florida coast a tourist capsized his boat. He could swim but his fear of alligators kept him clinging to the overturned craft. Spotting an old beachcomber standing on the shore, the tourist shouted: "Are there any gators around here?" "No," the man hollered back, "they haven't been around for years!" Feeling safe, the tourist started swimming leisurely toward the shore. About halfway there he asked the guy: "How did you get rid of the gators?" "We didn't do nothing," the beachcomber said, "the sharks got them."

🇬🇧 Soap and Water

A minister was asked to dinner by one of his parishioners who was known for being a poor housekeeper. When he sat down at the table, he noticed that the dishes were the dirtiest that he had ever seen in his life. "Have these dishes ever been washed?" he asked his hostess, running his fingers over the grit and grime. She replied: "They're as clean as soap and water could get them." He felt a bit apprehensive, but blessed the food anyway and started eating. It was really delicious and he said so, despite the dirty dishes. When dinner was over, the hostess took the dishes outside, whistled and yelled: "Here, Soap! Here, Water!"

🇬🇧 Why do you weep?

A husband asks: "Why do you weep and sniffle over a TV program and the imaginary sadness of people you have never met?"

Wife: "It's for the same reason you scream and yell when a man you don't know makes a touchdown."

🇬🇧 Fleas

"Please keep your dog beside you, sir," a woman said crossly to the man sitting opposite to her on the bench at the park. "I can feel a flea in my shoe." "Midnight, come here," replied the man. "This woman has fleas."

🇬🇧 Have a beer!

Three leaders of the big beer companies meet for a drink. The president of Budweiser orders a Bud, Miller's president orders a Miller and the president of Coors orders a Coors. When it is Guinness' turn to order he orders a soda. "Why didn't you order a Guinness?" everyone asks. "Nah," Guinness replies, "If you guys aren't having a beer neither will I."

připravila nwt



Společná fotografie všech účastníků workshopu na téma výcvik ATSEP