

ROČNÍK XVII

ČÍSLO 168

LEDEN

STRIP 2016

PODNIKOVÝ ZPRAVODAJ ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČESKÉ REPUBLIKY, S. P.



Řízení
Čes

Pozvánka

V letošním roce se uskuteční již 25. ročník reprezentačního leteckého plesu, jehož generálním partnerem se opět stane ŘLP. Spolu se společností Aviatik, s. r. o., Sdružením čs. zahraničních letců a Svazem letců ČR ve spolupráci s Velitelstvím vzdušných sil AČR, LAA ČR a AeČR srdečně zveme všechny příznivce dobré zábavy **v sobotu 13. února 2016 od 19:30 do velkého sálu Paláce Lucerna Praha**. K tanci i k poslechu hraje orchestr Václava Hybše, zpívá Roman Vojtek, Daniel Krob (Bohemica). V programu nechybí vystoupení leteckých modelářů a tanečních skupin. V druhé části čeká všechny hosty slosování o velmi zajímavé

ceny. Vstupenky lze zakoupit v prodejní síti Ticketpro nebo prostřednictvím pořádající společnosti Aviatik, s. r. o. **red**

Charitativní sbírka



NADACE
DIVOKÉ
HUSY

Vánoční charitativní sbírka stále pokračuje a končit bude, jako obvykle, v únoru tohoto roku. V polovině března pak bude na intranetu opět probíhat anketa, ve které společně vybereme letošního vítěze.

Věříme, že finanční prostředky od nás ne-

jen potěší, ale hlavně pomohou. Děkujeme všem, kteří se (i) letos rozhodli naši sbírku podpořit. **Eva Pelikánová, LIS-NOF**

Pracovní výročí

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

Pavel Cvachovec, Ing.,

bezpečnostní technik,

DPERFIN/SPER/PS

Irena Mazumderová,

kontrolor traťové přípravy I,

DRSL/SLRL/LKMT-LPS

Filip Prah,

metodický pracovník,

ÚĞR/ÚBP/OBK

15 let

15 let

15 let

Richard Klíma, JUDr.,

tiskový mluvčí a vedoucí oddělení

vnějších vztahů,

ÚĞR/ÚSMP/OVV

15 let

Jan Sedlák, Ing.,

metodický pracovník,

DPLR/SRPI/OPM 1

20 let

Marta Rathánová,

ekonom,

DPERFIN/SFIN/UC

30 let

Jiří Sekyra, Ing.,

vedoucí řlp II – Watch supervisor,

DPRO/SPLS/APP/TWR

30 let

Libor Martinovský,

vedoucí řlp II – Watch supervisor,

DPRO/SPLS/APP/TWR

35 let

Redakce všem jubilantům

srdečně blahopřeje!

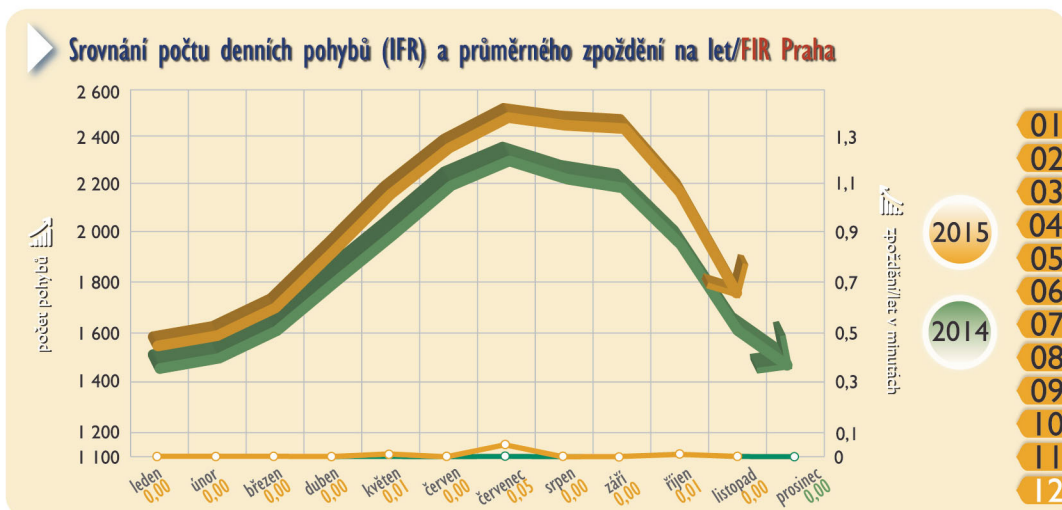
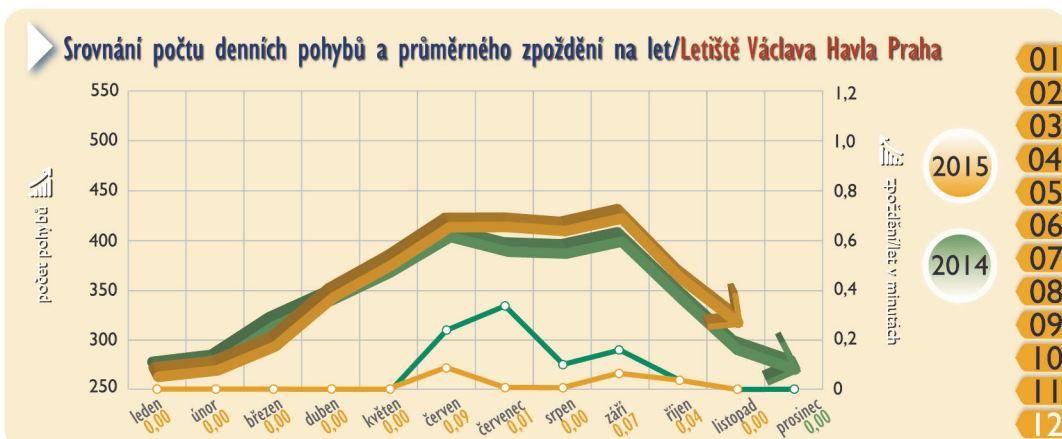
Statistiky provozu

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

listopad 2014/2015

Pohyby na regionálních letištích

LISTOPAD 2014/2015



BRNO	
2014	2015
IFR 725	IFR 826
VFR 1 510	VFR 2 452
2 235	3 278
MLČ 749	MLČ 1 105
OSTRAVA	
2014	2015
IFR 459	IFR 548
VFR 462	VFR 767
921	1 315
MLČ 315	MLČ 425
KARLOVY VARY	
2014	2015
IFR 311	IFR 365
VFR 66	VFR 165
377	530
MLČ 122	MLČ 254

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
8 748	9 619	10,0		365 (7. 11.)	384 (27. 11.)	38 (10. 11.)	38 (27. 11.)

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
48 909	53 235	8,8		1 882 (7. 11.)	2 005 (2. 11.)	158 (7. 11.)	158 (6. 11.)	0,00	0,00

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.

Buchtův kopec považují tak trochu za své dítě

V druhé části rozhovoru s vedoucím oddělení radiolokační bod Buchtův kopec Ladislavem Regentem jsme si povídali nejen o ryze pracovních záležitostech týkajících se jeho funkce a celého oddělení, ale zabrousili jsme i do osobnější roviny. Na závěr jsme nemohli nezmínit ocenění generálního ředitele, které obdržel v polovině tohoto roku na galavečeru ŘLP na Žofíně, ale především i důvod, za který byl na ocenění navržen.

Co se za tu dobu, co na RLB Buchtův kopec pracujete, změnilo?

Změnila se toho spousta, porovnání toho, jak naše oddělení funguje a vypadá dnes, s tím, jak to bylo třeba před dvaceti lety, je skoro nemožné. Už samotná budova doznala značných změn, nové opláštění a zateplení budovy, výměna oken až po domínantu celého kraje, tedy RADOME sedící na střeše našeho objektu, který tam předtím nebyl. Je to zároveň nejvyšší bod Českomoravské vrchoviny.

Změnily se samozřejmě i interiéry budovy. Technikům se zajistilo lepší a komfortnější zázemí, vznikly již zmíněné ubytovací kapacity.

Co se změnilo po pracovní stránce?

To jde ruku v ruce s dobou a moderním rozvojem podniku. Jednoznačně se zvýšila náročnost plnění úkolů jak pro mě, tak i pro mé kolegy. Výměně technologií se musí přizpůsobit i technici a učit se nové postupy a metody, které bývají složitější, než ty předchozí. To je ale konečnoucí údel všech techniků Řízení letového provozu. Musí se více vzdělávat a procházet pravidelnými testy a zkouškami, což znamená, že se změnila i náročnost výcviku a přezkušování. Myslím ale, že práce technika je u našeho podniku slušně placená, takže i obtížnost pravidelných zkoušek tomu musí odpovídat.

Může Vás za ta léta ještě něco překvapit?

Na tuto otázku se poměrně těžko odpovídá, ale myslím, že ano. Obecně však mohu říci, že pokud celý systém funguje tak jak má a nedojde v něm k žádné zásadní dílčí změně, ať už provozního charakteru nebo z hlediska logistiky a managementu budovy, tak tu řešíme v zásadě stále stejné úkoly. Systém tak udržujeme v chodu za předpokladu, že jsou správně nastaveny všechny procesy.

Čeká Vás v dohledné době na Buchtově kopci něco nového?

Žádné zásadní změny neočekáváme, ale například z hlediska údržby nás drobné stavební úpravy čekají. Nacházíme se v extrémních klimatických podmínkách a budova přirozeně postupem času doznává újm.

Z provozního hlediska nás v nejbližší budoucnosti nic nečeká, jelikož systémy, které u nás fungují, jsou poměrně nové. Z větších projektů, které se ale netýkají pouze RLB Buchtův kopec, se chystá obnova radio-komunikací, ale to je plošná záležitost, která pokryje celé Řízení letového provozu.

ŘLP je považováno spíše za konzervativnější podnik, který si udržuje své tradice a obtížněji přijímá změny. Souhlasíte s tímto tvrzením?

Myslím, že je to pravda, a je to dáno tím, že naši zaměstnanci vzhledem ke složitosti našeho oboru musí věnovat spoustu času tomu, aby se dobře naučili vše, co k výkonu svého povolání potřebují. A spousta z nich se potom logicky obtížněji učí něco

modernějšího a novějšího, čemuž se já vůbec nedívám, a z toho podle mne pramení i ten prvotní konzervativnější přístup ke změnám. Ovšem takový je život.

V minulém díle jsme si začali povídat o začátcích Vaší kariéry. Ráda bych se tak vrátila ještě trochu do historie a dozvěděla se podrobnosti. Na jakou pozici jste tehdy v roce 1983 nastoupil?

Tehdy jsem nastoupil na pozici technika ZLT (zabezpečovací letecké techniky). Prošel jsem zácvikem a začal pracovat klasicky ve směnném provozu, jaký zde funguje dodnes. Na této pozici jsem pak setrval asi deset let.

Na to období vzpomínám rád, byl jsem ještě mladý a hloupý a měl spoustu naivních představ o světě, které pak vzaly za své, jak se společnost kolem mě změnila čím dál víc. Navíc tenkrát byly platové podmínky úplně jiné, než jsou dnes – plat u ŘLP se více méně vůbec nelišil od platů v jakémkoliv jiném podniku. Naopak, já jako technik ZLT jsem měl ještě menší plat než třeba traktorista v družstvu. Ale ta doba byla jiná a nedá se to s tou dnešní příliš srovnávat.

Určitě pro Vás bylo výhodné začít pracovat právě jako technik ZLT. Dnes, kdy všichni takové zaměstnanci spadají pod Vaši působnost, tak vidíte toto povolání i z té druhé strany a nikoliv jen jako šéf. Co bylo dál, po roce 1993?

Pak se začaly dít nejrůznější změny – například se začala připravovat výměna radarů. Stále však hovoříme o době, kdy RLB Buchtův kopec spadl pod letišťě Brno a tehdejší šéf ZLT pan Borovička rozhodl, že dojde k rozdělení na dvě samostatné části, na oddíl ZLT a oddíl provozní, i když tenkrát se to jmenovalo trochu jinak, a já jsem byl jmenován vedoucím zabezpečovací letecké techniky. Stalo se tak i v souvislosti s personálními změnami, které se tenkrát na Buchtově kopci děly. A toto rozdělení, formálně ustanovené v roce 1996, v roce, kdy jsme také organizačně přešli pod ZLS Praha, zůstalo dodnes.

Napadlo Vás někdy, že byste si rád vyzkoušel i nějakou jinou pozici?

Napadlo mě to tak kolem roků 1994–1995. Tenkrát jsem si nebyl úplně jistý, jakým směrem se bude momentální vývoj ubírat a jestli by nebylo lepší to zkusit někde jinde. Jenže pak se začaly dít v rychlém sledu různé technické změny, měnil se radar, já jsem měl velké množství práce a vlivem ubíhajících měsíců i roků a různých okolností jsem u podniku nakonec zůstal. Jsem navíc dost konzervativní člověk, a jak stárnu, tak si čím dál víc uvědomuji, že to bylo dobré rozhodnutí.

Navíc je obecně známo, že v našich končinách na Vysočině je dlouhodobě problém nějakou slušnou práci sehnat, navíc s takovou specializací, jakou mám já. A když už se jednou něco naučíte, většinou všechno ostatní zapomenete. V tomto kraji jsem

si navíc vybudoval jak rodinné zázemí, tak i to společenské a prostě tam patřím.

Málokdo o Vás ví, že jste také starostou jedné místní obce. Jak jste se do komunální politiky dostal?

Popravdě jsem se do veřejného života pletl vždycky. Jsem upřímný, nebojím se mluvit na veřejnosti a nedá se zrovna říct, že bych byl nenápadný. A tyto předpoklady jdou s politikou ruku v ruce.

Hned po revoluci jsem úspěšně kandidoval na starostu obce, ze které pocházím. Sice jsem ji předtím na devět let opustil a bydlel v Brně, ale pak jsem se do ní vrátil a starostuji v ní dodnes.

Jak se dají takové povinnosti skloubit s prací vedoucího oddělení na Buchtově kopci?

Dají, jen si to musím všechno rozumně uspořádat. Stejně jako v ŘLP a jako starosta jsem se naučil, které věci je nutné řešit ihned a které se mohou vypustit. Ale přiznávám, že někdy je to boj, je to náročné časově i mentálně a někdy také pořádně stresující. Neustále jedním s různými lidmi, a protože se nikdy nezavděčíte všem, někdy mohou vznikat i různé ostřejší výměny názorů. Ale pořád mě to starostování hodně baví, zejména kvůli těm okamžikům, kdy si mohu říci, že se mi něco opravdu podařilo a že za mnou stojí výsledky, díky kterým mne lidé uznávají.

Jak řešíte takové konflikty pramenící z výměn názorů?

Úplně v klidu to rozhodně není. Dokážu se pořádně rozčillit, zařvat a praštit pěstí do stolu. Jsem zvyklý řešit věci různě, rychle a bezprostředně. Neznamená to však, že bych nad nimi nepřemýšlel. To samozřejmě dělám, ale nerad odkládám řešení na později. Jsem v jednání hodně přímý, takže požaduji, aby se daná záležitost vyřešila ihned a na místě.

Jak Vy osobně vnímáte klima na Vysočině?

Já jsem se na Vysočině narodil a prožil jsem tam téměř celý život, takže jsem na tamější počasí zvyklý a nečiní mi to potíže. Je pravda, že třeba zvlášť zimy jsou tam extrémní, jsou chladnější a mrazivější a bývá hodně sněhu. I střídání ročních období je jiné, jaro přichází později, zima naopak dříve a neustále odklízíme sněh, pokud napadne.

Zajímavé ale je, jak takové klima ovlivňuje i charaktery lidí. Když se vrátím do minulosti, tak v době, kdy jsem v roce 1983 na RLB Buchtův kopec nastoupil, byl jsem tam z tohoto kraje úplně sám, ostatní zaměstnanci pocházeli z Brna. Dnes je situace úplně opačná. Všechny současné zaměstnance jsem si od začátku vybíral já sám a na Buchtův kopec přišli pod mou kontrolou. Všichni, až na jednu výjimku, pocházejí právě z Vysočiny a na osobním chování kolegů i na pracovní kázi je to hodně znát. Lidé z Vysočiny jsou hodně zocelení.

Jedna věc mě ale v této souvislosti dokáže pořádně rozčillit. Když přijedu v pro-

sinci do IATCC v Jenči a než stačím dojít od recepcie do sekretariátu našeho oddělení, osmkrát se mě někdo zeptá, jestli na Buchtův kopec už máme sněh. Každý, koho potkám, mě vesele počastuje touto otázkou a já si tak říkám, že si snad příště pořídím na sako cedulku s nápisem „Ne, sněh ještě nemáme!“. ☺

Nemohu se Vás nezeptat na Vaši účast na slavnostním galavečeru ŘLP na Žofíně v polovině minulého roku. Z rukou generálního ředitele jste převzal ocenění za obětavé nasazení a pohotovost při záchraně života Vaší mladé kolegyně Jany. Jak na ten večer vzpomínáte?

Vzhledem k tomu, že nejsem introvertní typ, tak stát a mluvit před mnoha lidmi mi nedělá žádný problém. Jako starosta musím kolikrát hovořit i k více lidem, než bylo přítomno na Žofíně, takže po této stránce to pro mě žádný stres navíc neznamenal.

Nicméně mě velmi překvapilo, že jsem na takové ocenění navržen. Událost, která se tenkrát přihodila, jsem nijak nerozšiřoval a ani jsem příliš netoužil po tom, aby se šířila napříč podnikem. To zařídili mí milí kolegové z oddělení.

Musím Vám ale říct, že celkem rozumím tomu, proč se Vaši kolegové zasloužili o rozšíření takové informace. Já osobně to chápu tak, že Vás čin se mohl stát inspirací pro mnohé zaměstnance i jejich okolí, zejména pro ty mladší, kteří třeba stále hledají svůj vzor.

Víte, já o tom přemýšlím trochu jinak. V dnešní době se v našem podniku i mimo něj pořádají kurzy první pomoci, které se setkávají s velkým ohlasem zaměstnanců. Ale přesto, ne každý bude schopen tu první pomoc poskytnout a já bych mu to neměl za zlé. Psychika v tu chvíli hraje až příliš důležitou roli. Já jsem od přírody bezprostřední a dokážu s přehledem řešit krizové situace, aniž bych zmatkoval. V konečném důsledku jsem rád, že jsem se u té příhody nachomýtl. V tu chvíli totiž byla kolem spousta lidí a já jsem přišel až jako poslední. V tom zmatku všichni stáli okolo a křičeli „Volejte sanitku“ a přitom telefon má přece u sebe každý. Jsem proto vděčný, že jsem dostal příležitost ihned zareagovat a pokud by to někoho mělo inspirovat, budu samozřejmě jenom rád.

Velmi si v této souvislosti vážím ocenění, které jsem obdržel od primáře ARO Nemocnice Nové Město na Moravě. Ten mě druhý den poté pozval právě na toto oddělení a oficiálně mi před celým personálem děkoval za záchranu lidského života. To jsem byl opravdu dojatý, protože to byl okamžik plný emocí a vše bylo ještě hodně čerstvé.

Potěšilo mě i ocenění pana generálního ředitele, i když ta slavnostní atmosféra na Žofíně byla zase úplně jiná než v průběhu děkování v nemocnici. Dálek nejpodstatnější je ale pro mne to, že jsem zachránil lidský život.

text nwt



ČESKÝ DEN PROTI RAKOVINĚ 2015

PODĚKOVÁNÍ ZA SPOLUPRÁCI

Řízení let. provozu ČR Jeneč

Při sbírkové preventivní akci Český den proti rakovině ve středu 13. května 2015 byla prodejem kytiček získána částka:

12.870,- Kč

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

www.lpr.cz
www.denprotirakovine.cz

DĚKUJEME !



Za pořadatele sbírky:

Mgr. Michaela Fridrichová

Za organizátora sbírky:

Mgr. Jana Mauleová



Vážené kolegyně, vážení kolegové, na základě charitativní sbírky Ligy proti rakovině Praha, které se opět účastnili naši zaměstnanci v loňském roce, jsme obdrželi certifikát a poděkování za spolupráci. Patří vám všem, kteří jste si zakoupili květek měsíčku lékařského a přispěli tak na boj s touto nemocí. I když částky, které se nám podaří vybrat, rok od roku stoupají, víme, že máme na víc a že to společně v tomto roce dokážeme. **red**

Objektiv



V pátek 11. prosince 2015 se krátce po třetí hodině odpolední rozezněly recepce IATCC zpěvné hlásky dětí z Dětského domova Unhošť. Přijely, aby zaměstnancům našeho podniku poděkovaly za vánoční dárky, které jsme jim na základě přáníček poříдили. Za doprovodu kytary zazpívaly hezky od srdce známé vánoční koledy, ovšem nešlo si nevšimnout, že většina dětských očí neustále zkoumavě pokukovala po balíčcích oděných do vánočního papíru nachystaných pod stromčkem. Věříme, že jsme dětem udělali na Štědrý den radost a splnili tak jejich přání. **red, foto nwt**



Ke sklonku minulého roku měl v čínské Šanghaji premiéru vůbec první čínský dopravní letoun C919 společnosti Comac (Commercial Aircraft Corporation of China). Letoun s maximální vzletovou hmotností 77 300 kg pojme 156–168 cestujících na vzdálenost 4075 km s cestovní rychlostí kolem 834 km/h. Rozpětím 35,8 metru a délkou kolem 38,9 metru může soupeřit s takovými velikány jako je Boeing 737 nebo Airbus A320. Během příštího roku budou zahájeny série testovacích letů a k prvnímu zákazníkovi, který by za něj měl zaplatit v přepočtu kolem 50 milionů amerických dolarů, by se měl dostat po roce 2017. **text nwt, foto Comac**

Organizační řád ŘLP ČR od 1. ledna 2016

K prvnímu lednu tohoto roku nabyl účinnosti nový organizační řád podniku ve verzi 7.0. Cílem tohoto příspěvku je přiblížit vám nejvýznamnější změny, které v naší organizační struktuře nastaly. Podkladem pro jejich zavedení bylo rozhodnutí generálního ředitele podniku vedené pod číslem DPERFIN/11233/2015.

Hlavní změnou je **vytvoření útvaru letecké školy a obchodu (ÚLŠO)**, který spojuje činnosti původní letecké školy (LŠ) a přejímá do své správy agendu zrušeného obchodního útvaru (OBÚ). Ředitelkou ÚLŠO byla jmenována Jana Navrátilová (dříve Hochmanová). **Zrušeno bylo oddělení koordinace obchodních případů (OKOP) stejně jako kancelář projektu transformace (KPT)** v původním obchodním útvaru. Z dřívější letecké školy je nyní vyčleněno oddělení letového ověřování (OLO), které je zařazeno jako samostatné oddělení DPLR podléhající přímo řediteli divize.

Další změny nastaly v **ÚSMP, kde došlo k rozdělení oddělení strategie a mezinárodní koordinace** na oddělení strategie a výkonnosti (OSV), které povede dosavadní vedoucí MK Martin Podešva a oddělení mezinárodní koordinace (OMK), které nově povede Pavel Janda.

Na divizi regionálních služeb a logistiky byla z útvaru provozní bezpečnosti převedena pozice bezpečnostního ředitele, a to z oddělení bezpečnosti a kvality do oddělení bezpečnostních a požárních systémů (BPS).

K dalším úpravám patří definování rolí pro zabezpečení služeb výcvikové organizace podle požadavků nařízení (EU) 2015/340. Tato pasáž byla doplněna do kapitoly 1.3.

Z formálních úprav dochází k přečíslování kapitol, protože původní písmenné členění organizačního řádu na oddíly bylo zavedeno kvůli snadné výměně listů u tištěných řízených kopií. S přechodem na vedení norem v elektronické verzi v aplikaci EORD ztratilo původní členění smysl. V poslední kapitole organizačního řádu pak naleznete aktualizovaný přehled zkratk a anglických názvů všech organizačních jednotek podniku.

Poslední informací týkající se personálního obsazení je změna na pozici vedoucí oddělení ASO/AO v sekci přiblížovacích a letištních služeb, kterou bude vykonávat Jana Rudová.

Tomáš Tržický, ÚSMP/MK, trzicky@ans.cz

Pracovní skupina AFSG OG19-02 (a zavedení AMHS v ŘLP ČR)

Řízení letového provozu, jehož zaměstnanci z pověření Ministerstva dopravy reprezentují pravidelně Českou republiku, hostilo ve dnech 3.–5. listopadu 2015 na Letecké škole jedno z mnoha jednání operační skupiny (OG) Letecké pevné služby (AFS), pracovní skupiny Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO. Regulérní členy ICAO AFSG OG z evropských zemí doplnili vzhledem k celosvětové působnosti AFS sítě (AFTN/CIDIN/AMHS) tentokrát i zástupci z USA a Alžírsko. Jedná se o „hraniční státy“ zajišťující předávání zpráv letecké pevné sítě do dalších ICAO regionů (EUR/NAT a AFI). Dalším pravidelným členem této pracovní skupiny je zástupce firmy SITA, který do Prahy také dorazil.

Pracovní skupina pokračovala v řešení rozpracovaných úkolů přiřazených výroční ICAO konferenci AFSG. Mimo aktuálních témat souvisejících se zabezpečením běžného provozu sítě AFS zůstává hlavním úkolem pracovní skupiny dohlížet a pomáhat při migraci mezinárodních spojení ze zastaralého protokolu CIDIN využívající síť X.25 na novější protokol AMHS operující nad moderními sítěmi IP. Dalším úkolem společně s implementací AMHS je uvedení do provozu tzv. AMHS/SITA Type-X Gateway. Tyto brány budou usnadňovat zabezpečenou komunikaci mezi leteckými společnostmi (síť SITA) a službami řízení letového provozu (síť AFS); obě sítě s celosvětovou působností.

Letecká pevná služba (AFS) zajišťuje pro uživatele plně transparentní přenos a distribuci zpráv potřebných k zajišťování ATS služeb. Jedná se o letové plánky (FPL), zprávy zabezpečující uspořádání toku letového provozu (ATFM – tzv. sloty), OPMET informace (METAR, TAF, SIGMET, ...), ale také textová data LIS (NOTAM, SNOW-TAM, ...) a další. V ŘLP ČR je distribuce těchto zpráv všem připojeným ATM systémům a terminálům zajišťována prostřednictvím AFTN/CIDIN ústředny v kompetenci oddělení datových sítí CADIN ve středisku Letecké Telekomunikační Služby.

Jako výstup z ESSIP (European Single Sky Implementation) se Řízení letového provozu České republiky zavázalo zavést systém AMHS v blízké budoucnosti. Společně s plánovaným uvedením tohoto systému do provozu bude provedena změna označení COM Centra Praha z nyní používaného LKPR na nové LKKK.

Ivo Příplata, DPLR/SRPI/OPM; priplata@ans.cz

Shrnutí výsledků kolektivního vyjednávání na období 2016–2020

Dne 22. prosince 2015 byly podepsány nové kolektivní smlouvy na období pěti let, tj. na roky 2016–2020, mzdové předpisy na rok 2016, nové zásady pro čerpání z Fondu kulturních a sociálních potřeb na období 2016–2020 a sociální programy pro řidičí letového provozu a pro zaměstnance kategorie B.

Vyjednávací tým zaměstnavatele vstoupil na podzim do kolektivního vyjednávání s návrhem na zachování všech dosavadních závazků platných do konce roku 2015. Odborové organizace předložily vlastní návrhy, které byly zaměřeny na oblast mezd a obsahovaly i zpřesňující návrhy na poskytování již dříve dohodnutých pracovních právních ustanovení a sociální program pro řidičí letového provozu a nově také sociální program pro zaměstnance kategorie B.

Výsledkem kolektivního vyjednávání je, že základní mzdové tarify pro kategorie A a B se zvyšují o 3 % a pro zaměstnance

ostatních kategorií se navyšuje objem mzdových prostředků oproti roku 2015 rovněž o 3 %. Struktura a výše ročních odměn zůstává stejná jako v roce 2015. Zároveň byla ve mzdových předpisech ponechána i možnost výplaty motivačních a mimořádných odměn s vazbou na plnění kritérií stanovených pro rok 2016.

Veškeré dokumenty jsou aktuálně zveřejněny na podnikovém intranetu v sekci Novinky a později je bude možné nalézt pod záložkou Podnikové normy/Kolektivní smlouvy.

Ráda bych touto cestou poděkovala všem, kteří se vyjednávání zúčastnili a projevili konstruktivní přístup při všech projednávaných tématech. Zároveň všem zaměstnancům přeji pevné zdraví a úspěchy v roce 2016.

za vyjednávací tým
Miloslava Mezerová, Ř DPFRIN

Regulatorní audit a inspekce Úřadu pro civilní letectví

Když jsem byl požádán o vytvoření textu do podnikového zpravodaje ohledně provádění kontrolní činnosti Úřadu pro civilní letectví, tak jsem přemýšlel, co by mělo být hlavní nosnou myšlenkou tohoto článku. Zda vysvětlení legislativní povinnosti vnitrostátního dozorového orgánu nebo spíše partnerství a spolupráce v oblasti zajišťování managementu letového provozu (ATM) a poskytování letových navigačních služeb (ANS). Myslím, že obojí je důležité, a tak se obě tyto hlavní myšlenky pokusím v následujících odstavcích spojit.

Hned na úvod je vhodné otevřeně říci, že asi žádný člověk není nadšený z kontroly jím prováděných činností, obzvláště pokud se jedná o kontrolu státní. Tento pocit pochází pravděpodobně z doby dávno minulé, kdy se i za mírné nedostatky udělovaly „fyzické tresty“ či majetkové sankce. Naštěstí žijeme v jiné době a můžeme stavět náš roční program regulatorních auditů a inspekci na jiných základech, a těmi jsou vzájemný respekt, spolupráce a uznávaná pravidla. **Zásady partnerství a úzké spolupráce s našimi klienty jsou tak spolehlivým pojmem mezi základními kameny, které jsou tvořeny pravidly, definovanými v požadavcích právních předpisů evropské i národní legislativy pro oblasti ATM i ANS. Při své činnosti vycházíme nejen z těchto základů, ale také ze společného cíle, který s našimi klienty sdílíme a snažíme se svým dílem k jeho naplňování přispívat.** Tímto cílem je bezesporu bezpečné poskytování nákladově efektivních a dlouhodobě udržitelných letových navigačních služeb, za současného uspokojování poptávky uživatelů dotčeného vzdušného prostoru a schopnosti dalšího rozvoje v rámci jednotného evropského nebe (SES). Přitom vycházíme z předpokladu, že zatímco naši klienti dosahují vysokých expertních znalostí a zkušeností v oblasti provozní, tak inspektoři ÚCL by měli dosahovat nejméně stejné úrovně v oblasti regulační, tedy znalosti předpisové základny a výkladu jejího uplatňování. Vzájemná spolupráce obou stran potom umožňuje nastavení zřetelného obrazu (zrcadla) o skutečné úrovni poskytování služeb klienta v kontextu evropské i národní legislativy, a tím i o naplňování výše uvedeného společného cíle. Naplňování tohoto cíle prováděním nezávislého a nestranného dohledu také umožňuje prosazování veřejného zájmu v oblasti letecké dopravy a zvyšování důvěryhodnosti poskytovatelů.

Jak jsem již uvedl, **stavíme na pravidlech, která jsou definována právními předpisy EU. Tato pravidla nám stanovují povinnost prověřit plnění všech společných požadavků pro poskytování letových navigačních služeb u všech organizací a služeb působících pod dohledem příslušného úřadu, tedy v našem případě ÚCL, a to vše ve dvouletém cyklu.** Odtud také vychází odpověď na často kladenou otázku některých našich klientů, zda je možné stále auditovat totéž již po několikátý rok. Společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb vychází z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 a jsou konkretizovány v prováděcím nařízení Komise (EU) č. 1035/2011. Zde je však nutné upozornit, že další úkoly k dohledu vnitrostátních dozorových orgánů vyplývají i z jiných nařízení EU, ad už jsou to jednotlivá prováděcí pravidla k nařízením SES nebo základní nařízení EASA a na něj navazující

prováděcí nařízení EK. V neposlední řadě velkou oblast tvoří letecké předpisy řady L či národní právní předpisy, kam patří zejména zákon o civilním letectví a jeho prováděcí vyhláška. Již jen z tohoto výčtu je zřejmé, že ačkoliv základní oblast dohledu se ve dvouletém cyklu opakuje, tak jeho konkrétní obsahová stránka se může měnit.

Sestavování ročního programu regulatorních auditů a inspekci ÚCL je prováděno vždy na základě posouzení rizik spojených s různými činnostmi, z nichž se skládají letové navigační služby. K tomuto účelu je využíván na odboru navigačních služeb ÚCL dokumentovaný postup, jehož naplňováním je zajišťováno provádění auditů způsobem odpovídajícím úrovni rizika, které je spojeno s činnostmi dozorovaných organizací. Inspekce jsou ověřovány požadavky, které nemají přímou vazbu na provozní bezpečnost. Tímto postupem ÚCL uplatňuje v oblasti dohledu nad poskytovateli ANS a nad organizacemi poskytujícími ATFM a ASM tzv. „Risk Based Oversight“. Do hodnotícího procesu, který předchází sestavení ročního programu, vstupují následující kritéria:

- stanovení oblastí, které se mohou týkat provozní bezpečnosti (obecně se rozlišují činnosti provozní s bezpečnostní relevancí od administrativních, jako např. požadavek na podávání zpráv, resp. předložení výroční zprávy),
- výsledky z předcházejících auditů a inspekci (počty a předmět neshod a pozorování, trendy, počet otevřených nálezů a stav implementace plánů nápravných opatření, apod.),
- požadavky na prověření efektivity implementace nápravných opatření,
- hlášené události v ATM, stav jejich šetření a implementace nápravných či bezpečnostních opatření,
- sledování plnění výkonnostního plánu (KPIs),
- notifikované změny funkčního systému (seznam změn, jejich rozsah, komplexnost a identifikovaná závažnost rizika při jejich implementaci),
- provoz (počty pohybů ve vztahu k jednotlivým stanovištím, struktura vzdušného prostoru, složitost provozu, apod.),
- organizační změny poskytovatelů (změny managementu, vlastnictví, apod.),
- ostatní (sdílení doporučení s ostatními vnitrostátními dozorovými orgány, plánované změny legislativy, stížnosti civilního obyvatelstva na letový provoz apod.).

Jak je vidno i z výčtu kritérií pro sestavení ročního programu auditů a inspekci, **bez úzké spolupráce a vzájemného a také včasného sdílení informací není možné sestavit efektivní program ani zrealizovat jeho účinné provedení.** V současné době je sestavování ročního programu prováděno analýzou všech vstupních kritérií s následným hodnocením inspektory odboru navigačních služeb (brainstorming). V budoucnosti je naším cílem tento proces více automatizovat a zajistit tak jeho častější aktualizaci, než je tomu dnes, kdy je program aktualizován dvakrát ročně na základě vyhodnocení změn vstupních informací anebo na žádost klienta.

Dokončení přístě.
Josef Kopp, ředitel odboru navigačních služeb ÚCL; kopp@caa.cz

Inspirovat

„Doufejme, že příchod létajícího stroje, který zatím jen mlhavě tušíme, ale věříme v možnost jeho sestrojení, přinese do světa jen dobré. Přemostí vzdálenost, učiní dostupnými všechny části Země, sblíží lidi s ostatními, obohatí civilizaci a přiblíží dobu, kdy mezi lidmi nebude vládnout nic než mír a dobrá vůle.“

Octave Chanute (1832–1910), americký stavební inženýr a letecký průkopník

„Řev proudových motorů sílí až do burácivého crescendo po všech ranvejích světa. Každou vteřinu, tu či onde, právě nějaké letadlo dosedá a zpod spálených pneumatik se vyvalí obláček dýmu, a jiné se zvedá do vzduchu a nechává za sebou brázdu horkých spalin. Nějakému zvědavému oku z vesmíru by Země mohla připadat jako obrovský kolotoč, po kterém kolem dokola poskakují místo malovaných koníků letadla, nahoru a dolů, nahoru a dolů.“

David Lodge (*1935), britský prozaik, dramatik, satirik a literární kritik

„Moderní letadlo je výsledkem dlouhého výzkumu, vývoje a zdokonalování detailů, víc než jiný výrobek nebo mechanismus. Výsledek je tak fascinující, že hrozí, že začneme zapomínat, že to jedinečné dílo je stále v rukou člověka a že nejdůležitější požadavek, který se na ně klade, je, aby dokázalo fungovat bez přehnané velkých nároků a tlaku na posádku.“

Edward Person Warner (1894–1958), americký pilot a letecký inženýr

„Hledáte-li absolutní bezpečí, uděláte nejlíp, když budete sedět na plotě a pozorovat ptáky. Pokud se opravdu chcete něco naučit, musíte postavit stroj a poznat ho tím, že ho vyzkoušíte.“

Wilbur Wright (1867–1912), průkopník letectví a vynálezce letadla těžšího než vzduch (Wright Flyer)

„Ponořím se do nové mapy a do její složité barevnosti. Měl bych si ji nechat navždycky. Je to fascinující a vzrušující důkaz toho, že kombinace vědy a umění není jen možná, ale že vytváří okouzluje jednotu.“

Ernest Kellogg Gann (1910–1991), americký pilot, spisovatel, námořník a ochránce přírody

„Je to jako sen, když cítíte, že vás stroj lehce a hladce zvedá do vzduchu, stále nad jedním místem.“

Igor Ivanovič Sikorskij (1889–1972), letecký konstruktér a průkopník letectví; jako první navrhl a postavil čtyřmotorový letoun

Připravila nwt

Runway4you



Práce pilota nebo řídicího letového provozu patří k neatraktivnějším povoláním, ne každý však z různých důvodů dostane příležitost se svému snu věnovat v pracovním životě. Pro nadšence, kterým se tato oblast stala koníčkem, zde existuje mezinárodní síť VATSIM, síť virtuálního létání a řízení letového provozu propojující lidi s tímto zájmem po celém světě. Čeští virtuální řídicí proto uspořádali na konci listopadu 2015 unikátní projekt pro širokou veřejnost – den virtuálního létání na letišti v Brně. Nenechte se mýlit, síť VATSIM není v žádném případě počítačová hra. Jedná se o velmi podrobně zpracovanou simulaci jak na straně pilotů (tedy letadel a jejich vlastností), tak na straně řídicích (tedy používaného softwaru pro řízení letového provozu).

Na programu dne byly různé informační bloky a přednášky včetně ukázek propojení virtuálního létání s tím reálným. První přednáška, kterou organizátoři zároveň přivítali všechny návštěvníky, byla na téma „Co je to VATSIM a jak se připojit“. Vzhledem k úspěšnosti akce a zájmu veřejnosti je jasné, že právě tyto informace byly pro případné nové nadšence virtuálního létání důležité. Zajímavým se stalo i srovnání fungování VATSIM a reálného provozu v podání odborníků v oboru civilního letectví, v rámci kterého se účastníci dozvěděli, jak úspěšně se daří síti VATSIM přiblížit reálnému světu letectví. Velký zájem byl o přednášku vedenou řídicím letového provozu, který v průběhu řídil na síti VATSIM přiletěly i odlety na letišti. Přítomní zájemci se tak mohli dopodrobna seznámit s postupy a pravidly fungování poskytování navigačních služeb v České republice. Ačkoliv je VATSIM organizace zabývající se především civilním dopravním a sportovním letectvím, je možné v ní provozovat i vojenské stroje. Zájemci se proto dozvěděli základy toho, jak a kde virtuální gripény létají a shlédli jejich rutinní cvičení ve vojenském vzdušném prostoru.

V rámci ukázek si organizátoři přichystali například simulace přistání letounu Boeing 737-800 v Brně za reálného počasí podle oficiálních meteorologických zpráv, odletu plně naloženého obřího dvoumotorového letadla Boeing 777 nebo později odpoledne simulaci vyhlídkového letu malým jednomístným letadlem nad moravskou metropolí.

Miroslav Smola, náměstek ředitele divize pro SLNS z letiště LKTB celou akci hodnotí následujícími slovy: „Akce Runway4you, která proběhla 28. 11. 2015 na letišti v Brně, byla z hlediska organizačního podporována provozovatelem letiště, tj. Letištěm Brno, a. s. Při organizaci tohoto zajištění jsme byli požádáni o umožnění návštěvy na stanovištích letových provozních služeb těch, kteří se akce přímo účastnili. Proto si osmnáct účastníků rozdělených do dvou skupin v tento den prohlédlo stanoviště TWR a APP. Seznámili se rovněž s výcvikovým zařízením (simulátorem) a jeho zázemím. Během celé exkurze se hostům věnoval vedoucí instruktor LPS v Brně pan Jaroslav Vašík, který jim vysvětlil jak postupy uplatňované na stanovištích LPS v Brně, tak způsob výcviku řídicích tamtéž. Z hlediska účastníků akce byla exkurze na stanovištích i následná rozprava velice pochválena.“

red

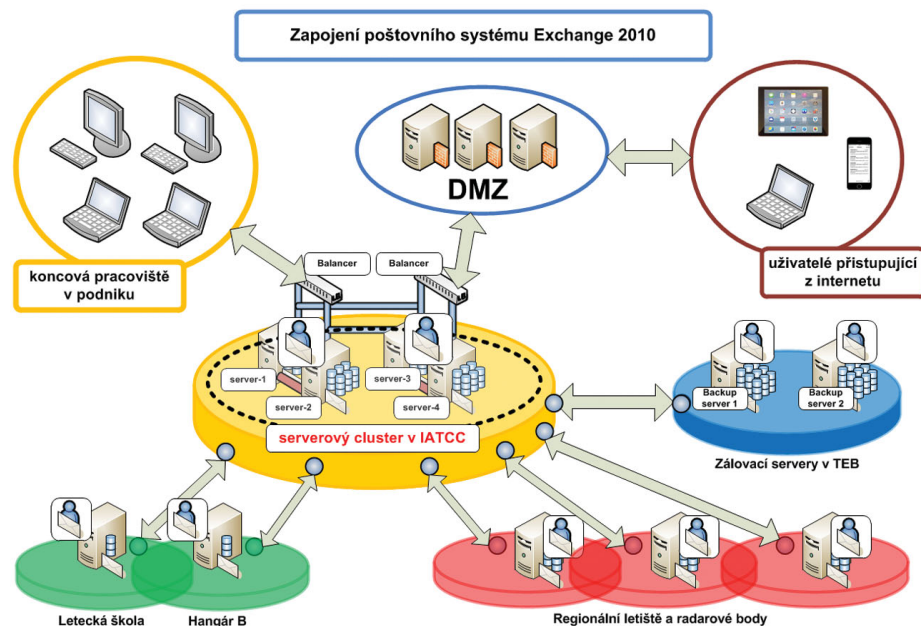
Přecházíme na emailový systém Microsoft Exchange 2010

Uplynulý rok se celý nesl ve znamení výročí 20 let od založení podniku v jeho současné formě. Ve stínu této události se přitom téměř zapomnělo, že konec roku 2015 byl svázán s ještě jedním důležitým mezníkem v historii podniku – začátkem provozního využívání prostor v IATCC. Pro nově přichodí tu tehdy byl připraven i zbrusu nový emailový systém a dnes, po 10 letech užívání, se s ním pomalu loučíme.

Na to, jak to aktuálně vypadá s jeho nástupcem, jsme se ptali vedoucího MIS, Jana Abela:

Je to přesně tak. S vlastním řízením letadel z IATCC se sice začalo až v březnu 2007, ale podpůrné složky jako SCL, SFIN, SPER nebo DPLR se do IATCC stěho-

valy už v prosinci 2005. A v té době už musela být pro příchod plně funkční i příslušná technická a IT infrastruktura včetně tehdy zcela nového e-mailového systému postaveného na technologii Microsoft Exchange 2003. Tento systém pak během svého provozu prošel celou řadou úprav a rozšíření, ale dnes, po deseti letech provozu, už není jiné cesty, než ho kompletně vyměnit. Tedy postavit vedle kompletně nový systém, provozně na něj přejít a zbytky toho starého pak nechat sešrotovat. Neznámá to ale, že bychom na systém Microsoft Exchange nějak zanevřeli, připravený nový systém je postaven na platformě jeho nástupce, konkrétně na technologii Microsoft Exchange 2010.



Grafické znázornění logického schématu uspořádání hlavních komponent systému Microsoft Exchange 2010.

FOTOGRAFICKÉ OKÉNKO Z HISTORIE ŘLP

V průběhu celého loňského roku přinášel náš zpravodaj na své přední straně archivní snímky ze stanovišť řízení letového provozu nebo technologií využívaných při poskytování letových provozních služeb. Postupně zveřejňování těchto fotografií se setkal u čtenářů podnikového časopisu s kladným ohlasem, některé snímky se staly předmětem dodatečných dotazů, často i polemiky o období jejich vzniku. Archivní fotografie byly původně vybírány pro obrazovou přílohu knihy Historie řízení letového provozu, která byla vydána právě před rokem. Zajímavých obrázků se ale sešlo tolik, že se do knihy nevešly, a proto jsme se rozhodli je pravidelně zařazovat do nové rubriky na této dvojstraně.

V rámci diskuse mezi členy redakční rady podnikového časopisu vznikl na základě uvedených ohlasů záměr v tomto roce postupně zveřejňovat další archivní záběry dokumentující poskytování letových provozních služeb nebo snímky systémů a zařízení, které jsou pro poskytování těchto služeb nezbytné. Na základě ohlasu čtenářů navíc každý snímek doplníme o popis období, kdy byl pořízen a rovněž o stručnou charakteristiku toho, co je obsahem obrázku.

Civilní letecká doprava je jedním z nejrychleji se rozvíjejících odvětví nejen v oboru dopravy. Řízení letového provozu a palubní vybavení dopravních letadel prošlo v posledních letech obrovským rozvojem, každý rok je prováděn nasazováním zcela nových technologií a systémů, které posouvají leteckou dopravu směrem k vyšší bezpečnosti a efektivnosti jejího provozování. Tento rozvoj je ale tak překotný, že nastupující generace mladých řídicích a techniků nemá často žádné povědomí, v jakém rozsahu byly posádkám letadel poskytovány provozní služby před 10–15 lety, jak tehdy vypadala obrazovka radaru nebo anténa vysílače. Řídicí ACC a APP Praha, kteří zahájili svoji profesní kariéru na stanovištích ve středisku IATCC v Jenči již nemohou vědět, jak vypadala původní pracoviště ACC a APP v Technickém bloku ŘLP a možná ani neví, že obě stanoviště byla dokonce v různých patrech budovy. No a jak vypadala stanoviště ACC a APP Praha v roce 1972, kdy došlo k jejich přemístění ze starého letiště v Ruzyni do Technického bloku na novém ruzyňském letišti, to už z těch současných řídicích pravděpodobně neví vůbec nikdo...

Naším cílem je proto mimo jiné posílit povědomí zaměstnanců o historii podniku a charakteristiku vývoje toho, co je hlavním oborem jeho činnosti. Znalost historie je totiž nedílnou součástí podnikové kultury i profesní hrdosti a zaslouží si tedy být prosazována a rozšiřována i cestou podnikového časopisu. Věříme, že tato stálá rubrika se stane zajímavou i pro členy naší početné základny čtenářů mimo podnik ŘLP a vůbec všechny příznivce oboru letectví.

red

Označení Exchange 2010 zrovna novotou neoplyvá, proč nepřecházíme rovnou na verzi Exchange 2013 nebo dokonce 2016?

Z čistě pragmatických důvodů. A těch máme hned několik jak z pohledu technického, tak i z pohledu finančního. Pro korektní odpověď na tuhle otázku se potřebujeme trochu vrátit v čase, asi tak do roku 2005, kdy Bill Gates, dobře si vědom skvělých obchodních úspěchů e-mailového systému Microsoft Exchange Server 2003, pomalu začal připravovat odbornou veřejnost na příchod nové verze Exchange 2007, která měla oproti verzi 2003 zcela přepracovanou konstrukci. Tehdy Gatesův často opakovaný slogan „Být připojen odkudkoli, kdykoli a čímkoli...“ většina lidí nebrala nijak vážně, neboť posílat e-maily telefonem bylo v té době spíše za trest. O čem tahle věta vlastně je, ukázal všem až o dva roky později Steve Jobs, to když v lednu 2007 představil celému světu svůj dnes už legendární iPhone. V ten moment to ale najednou pochopili všichni a emailové resp. komunikační systémy začaly ze dne na den růst a růst jako pověstné houby po dešti.

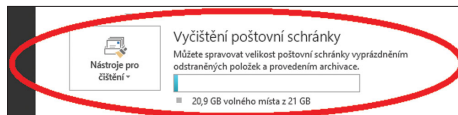
Tenhle boom přitom zcela záměrně a napřímo podpořil i Microsoft, když na podzim téhož roku uvedl na trh zcela novou, od základu přepracovanou verzi svého e-mailového systému s označením MS Exchange 2007. Bohužel pro Microsoft to bylo v době, kdy měla většina podnikových IT akorát čerstvě nainvestovaný nemalý finanční prostředky do systému Exchange 2003, takže se do nějakých velkých inovací zrovna nehnula. Microsoft to však nevzdal a ve spolupráci s výrobcí firewallů a poskytovateli přenosových služeb nový systém detailně odladil a ještě dále rozvinul. Takže když v roce 2010 uvedl na trh další verzi, dopadla na tu nejúrodnější půdu, jakou by si každý výrobce SW mohl přát. Podnikovým instalacím verze 2003 pomalu začínal docházet dech a verze 2010 slibovala nejen potřebnou stabilitu a vyšší výpočetní výkon, ale i rozšířenou podporu moderních komunikačních protokolů. V podstatě se Microsoftu podařilo totéž, co předtím v případě Windows 7 a vloni v případě Windows 10, tedy nabídnout světu produkt, který bude za několik let používat většina uživatelů.

Proti přechodu na verzi 2013 stojí i fakt, že takovýto scénář ani není ze strany Microsoftu podporován. V již existujícím IT prostředí je potřeba vždy přecházet přes verzi 2007 nebo 2010. Je to určitě dáno tím, že verze 2013 si oproti verzím 2007 a 2010 už zase přináší další technologická rozšíření, k jejichž bezproblémovému využití by ale byly potřebné další úpravy související komunikační infrastruktury, což by byla další komplikace. U verze 2010 nám trvalo skoro dva roky, než jsme do IT infrastruktury integrovali všechny technologie potřebné pro její bezproblémový běh v podmínkách ŘLP. Vzhledem k tomu, že s podobnými problémy jako my se potýkají i jiné podniky, je u IT profesionálů verze 2013 vnímána hlavně jako takový praktický náhled do verze 2016. A právě v takovémto kontextu bylo vypracováno i zadání pro technický upgrade e-mailového systému v našem podniku. Realizovat kompletní obnovu serverového HW, provozně přejít na aktuálně již dostatečně prověřenou a stabilní verzi SW, na verzi Exchange 2010 a zároveň si vytvořit jakousi startovací pozici do budoucna, tedy zázemí pro přípravu na budoucí upgrade na verzi 2016, o jejímž nasazení se uvažuje v horizontu let 2017–2018. Je jen souhrou náhod, že díky časovému průběhu procesování veřejné zakázky jsme novou technologii nakonec zprovoznili těsně před

vánoce a dnes ji můžeme jako novoroční dárek nabízet uživatelům v ŘLP.

Jaké konkrétní novinky nám tedy verze 2010 přinese?

Drobných vylepšení uvidí uživatelé v nové verzi celou řadu a i těch zásadních bude hned několik. V první řadě to je naprosto zásadní navýšení technologického limitu pro velikost uživatelských poštovních schránek (u systému ve verzi 2003 to bylo max 1,9 GB; u verze 2010 je to až 199 GB), realizace upgrade přitom počítá s inicializační hodnotou max 21 GB na schránku (obr. č. 1) s tím, že navyšování úložné kapacity je možné standardním způsobem – jednoduchým přidáváním dalších serverů do systému (až na onu limitní hodnotu 199 GB).



obr. č. 1 – Praktický ukazatel zaplnění e-mailové schránky v Outlooku 2013.

Dále je zcela přepracováno sdílení zdrojů. V nové verzi již není nutné vytvářet sdílené složky (například úkoly z porady vedoucího) nad již existujícími uživatelskými schránkami, neboť pro tyto potřeby existují speciální nástroje. Sdílené úkoly tak neukrajují uživateli kapacitu jeho schránky (uživatel má plnou kapacitu schránky jen pro svou osobní e-mailovou data), ani zbytečně nebrzdí vyhledávání v poštovní přihrádce nebo start Outlooku.

Mezi vylepšení patří i přímá podpora nových klientů jako Windows 10, Office 2013, Office 2016 apod., které starý systém již nebyl schopen obsloužit. Nasazení těchto moderních klientů přináší uživatelům sjednocenou logiku ovládání i zobrazení výsledků hledání – zobrazení informací je pak podobné na různých zařízeních, lhostejno zda se k e-mailovému systému připojujeme z počítače, notebooku, tabletu či telefonu (obr. č. 2).

A nelze nezmínit ještě další důležité vylepšení, které však zůstává uživatelům na první pohled skryto. Tím je celkové zabezpečení systému proti jeho vlastním poruchám, resp. výpadkům. Pro uživatele z IATCC a TEB je systém vybudován jako kompletně zdvojený (dvě dvojice serverů, které jsou schopny se navzájem zastupovat) a pro vzdálené lokality bylo vybráno řešení, které v případě výpadku datové linky nebo poruchy lokálního serveru převzít úlohu na záložní server v TEB.

Není ale těch 21 GB nějak málo – v době, kdy i malá „fleška“ má běžně 32 GB?

Jak se to vezme. Tahle hodnota nakonec vykristalizovala docela sama z výsledků veřejné zakázky. My jsme měli v zadání jako minimální požadavek hranici 20 GB na schránku s tím, že za každý GB navíc byly v hodnocení bonusové body. Ekonomická kalkulace v obdržených nabídkách ale jasně ukázala, že s vyšším počtem GB na schránku se poměrně drasticky začíná zvedat pořizovací cena celého řešení. Takže v souladu s kritériem maximální ekonomické výhodnosti vyhrálo řešení s velikostí schránky 21 GB. Tenhle výsledek ale vcelku odpovídá i obecné internetové praxi. Málokterý inter-

netový provider je ochoten nabízet zdarma větší úložný prostor než 15 GB, pravděpodobně právě proto, že nad tuto hranici se mu to už začíná neúnosně prodražovat.

Určitě to ale není žádná tragédie. Jednak je dobré si uvědomit, že hlavním úkolem e-mailového systému je data přenášet a ne je dlouhodobě archivovat, jednak je to stále více jak 20x větší prostor, než jaký byl k dispozici uživatelům starého systému, a navíc, jak už bylo řečeno, je nový systém záměrně konstruován tak, aby jeho kapacity bylo v budoucnu možné velice jednoduše extenzivně rozšiřovat. To byl vlastně i jeden ze základních požadavků v zadání veřejné zakázky.

Funkční schéma nového systému se trochu podobá obrázku starého systému, který je možné vidět na intranetu. To asi není náhoda, či snad ano?

Žádná náhoda to samozřejmě není – cílem pro upgrade bylo získání nové verze systému s maximálním možným využitím všech znalostí, které jsme získali s provozem předchozí verze. A jedna z věcí, které jsme se nechtěli jen tak vzdát, bylo decentralizované hvězdicové uspořádání jednotlivých obslužných serverů. Tahle struktura je totiž nesmírně odolná proti výpadku systému jako celku. A bylo pro nás docela velkým překvapením, když jsme požadavek na zachování topologie stávajícího uspořádání museli všem uchazečům v rámci výběrového řízení podrobně vysvětlovat.

Vraťme se ještě k té odolnosti proti výpadku – jak robustní je řešení nové verze e-mailového systému v této oblasti?

Díky za tuhle otázku, protože ačkoliv se to třeba v první chvíli nezdá, reálný stav je takový, že i krátkodobější výpadky e-mailového systému způsobují většinu uživatelů kancelářské výpočetní techniky nepříjemné komplikace při plnění jejich pracovních povinností. Proto byla nová verze už od začátku projektována tak, aby neměla žádný tzv. *Single-point-of-failure*, tedy že porucha žádné jednotlivé komponenty nesmí způsobit nedostupnost žádné ze základních funkcí systému. A to nová verze splňuje beze zbytku. Jsem přesvědčený, že i hodně čtenářů Stripu by zajímalo, jak se takovýto systém dokáže vypořádat např. s výpadkem HW umístěného na některém z regionálních letišť.

text red a Jan Abel, DRSL/SCL/MIS, abel@ans.cz
grafika Jan Abel

Zmíněnému tématu se budeme opět detailněji věnovat v některém z příštích čísel našeho zpravodaje.



obr. č. 2 – Výhoda využívání moderních klientů. Tatáž informace se na různých zařízeních zobrazuje obdobně.



Předvánoční setkání zaměstnanců 2015

Společné setkání zaměstnanců podniku, bývalých i současných, se konalo v tradičním předvánočním čase v pátek 11. prosince ve výcvikovém středisku CATC. Vzhledem k tomu, že již od září loňského roku se podnik připravoval na přechod na nové logo s platností od 1. ledna 2016, za nosné téma celého setkání byla zvolena právě prezentace nové korporátní identity s heslem „See you in New“. Celý večer začal velmi povedenou a originální úvodní filmovou sekvencí představující nové firemní barvy a logotyp, grafický motiv spolu s barevným spektrem se pak prolínal celým programem. Průvodcem večera se stala česká modelka, moderátorka a herečka Iva Kubelková. Oficiální část programu začala úvodním slovem generálního ředitele Jana Klase a následovalo oceňování vybraných osobností za jejich výjimečné pracovní úsilí. Z řad ŘLP byli oceněni Marie Králová z DPRO/SPLS/ARO, Vladimír Kubita z DPRO/ATMS/RIS/ASP a Miroslav Smola, náměstek ředitele divize pro SLNS; z řad CATC pak Eva Jindřichová a Roman Lokaj. Dále obdržel ocenění i student VŠO v Praze Petr Holoubek za svou bakalářskou práci na téma Výběrové řízení na pozici řídicího letového provozu. Ocenění putovalo i do rukou zástupců neziskových organizací za úspěšnou realizaci sponzorského programu, byli jimi Kristýna Krečová ze Základní školy a Mateřské školy Otty Pavla Buštěhrad a manželé Veronika a Karel Novotní z Ekocentra Zvířecí pohoda, z. s.

Program byl doslova nabitý, na hlavním pódiu jedno hudební číslo střídalo druhé. Po vystoupení taneční skupiny ExtravaDansa s choreografií v kabaretním stylu Great Gatsby následovala hudebně-taneční show zpěvačky s jihoafrickými kořeny, která si říká Victoria. Díky svému odvážnému kostýmu upoutala pozornost především pánské části osazenstva. Pro mnohé patřilo k hudebnímu vyvrcholení večera vystoupení známé hudební skupiny a stálíce české hudební scény již téměř 30 let Tata Bojs, která zahrála řadu svých známých hitů. Prvních deset minut se přítomní zaměstnanci snažili krotit ve svých emocích, pak je ale chytlivé rytmy písní a vřelost a bezprostřednost členů kapely rozehrály a spolehlivě roztančily každého, kdo se v tu chvíli nacházel v hlavním sále. Když po tomto bouřlivém vystoupení moderátorka informovala zaměstnance, že za chvíli odjíždí první autobus směrem na Kladno, ozvalo se z řad publika jednohlasné a výmluvné: „My nikam nejedeme!“ V druhé části večera se představila kapela Moped, punk-rock-metalové uskupení z Berouna známé především z přelomu 80. a 90. let. V prosinci vydali nové album pro ŘLP s příznačným názvem Eyes on the Sky, které pokřtil na pódiu generální ředitel Jan Klas.

V průběhu večera byl připraven i doprovodný program. Kromě oblíbených ochutnávek českých i zahraničních vín a vybraných sýrů, si každý mohl na památku pořídit fotografii z fotobudky s využitím přípravných rekvizit, jejíž pozadí tvořilo opět nové logo ŘLP ČR, s. p.

text a foto nwt

