

ROČNÍK XVII

ČÍSLO 169

ÚNOR

STRIP 2016

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



Řízení letového provozu
České republiky

Středisko letových
navigačních služeb Brno

Řízení letového provozu
České republiky, státní podnik
Navigační 787, 252 61 Jeneč
IČO: 49710371
DIČ: CZ49710371

Zúčtování daní 2015

Ti zaměstnanci, kteří budou chtít provést roční zúčtování daní, mají poslední možnost tak učinit osobně **v pondělí 15. února 2016** ve mzdové účtárně. **red**

Provozní informace

Od 1. 1. 2016 bylo v IATCC zavedeno **centrální doplňování chodbových multifunkčních tiskáren kancelářským papírem**. Hlavním důvodem pro zavedení centrálního zásobování byly dlouhodobě přetrvávající problémy s decentralizovaným doplňováním vhodného papíru do výše uvedených tiskáren. Zavedená služba je

taktéž plně v souladu s dlouhodobým cílem SCL, kterým je zkvalitňování poskytovaných služeb v oblasti tiskového prostředí. Centrální distribuci zajišťuje oddělení nákupu ve spolupráci s oddělením MIS, které pro tento účel vyvinulo speciální aplikaci sledující stav papíru v jednotlivých tiskárnách. Každá tiskárna je připojena do centrální distribuce papíru je pro uživatele snadno identifikovatelná, a to pomocí umístěné nálepky s nápisem „Centrální doplňování papíru“ (viz obrázek). Na nálepce je taktéž uvedeno telefonní číslo 2030 (Service Desk), na které se uživatel může obrátit v pří-



padě vzniku jakéhokoliv problému se zařízením, včetně nedostatku kancelářského papíru. **SCL**

Charitativní sbírka



NADACE
**DIVOKÉ
HUSY**

Sice to chvílemi venku již voní jarem, ale naše sbírka stále probíhá. Jako obvykle skončí na konci měsíce února. Během první poloviny března pak bude příležitost vybrat na intranetu organizaci či sdružení, které od nás dostane opožděný vánoční dárek. **Potěšující je, že už teď je**

na účtu Divokých hus vyšší částka – **necelých 30 000 Kč – než byla vybráno vloni**. Děkujeme proto všem zaměstnancům, kteří se letos do této sbírky zapojili.

Eva Pelikánová, LIS-NOF

Pracovní výročí

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

Jitka Ledvinková, Ing.,

auditor,

ÚGR/ÚPB/AI

15 let

Procházka Pavel,

supervizor na TS I,

DRSL/SLRL/ZLT Brno

15 let

Redakce srdečně blahopřeje!

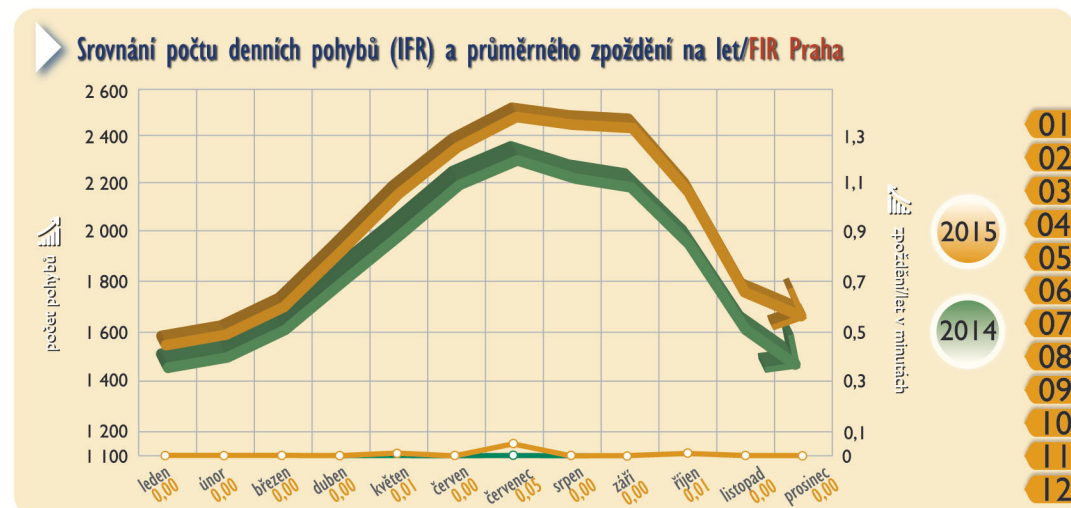
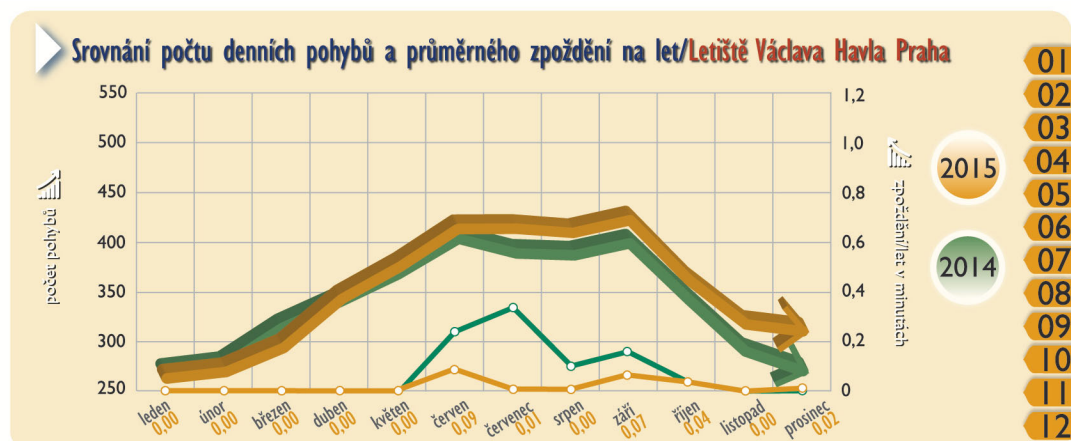
Statistiky provozu

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

prosinec 2014/2015

Pohyby na regionálních letištích

PROSINEC 2014/2015



BRNO	
2014	2015
IFR 692	IFR 632
VFR 1 574	VFR 767
2 266	1 399
MLČ 770	MLČ 361
OSTRAVA	
2014	2015
IFR 442	IFR 440
VFR 379	VFR 685
821	1 125
MLČ 274	MLČ 433
KARLOVY VARY	
2014	2015
IFR 184	IFR 274
VFR 50	VFR 147
234	421
MLČ 100	MLČ 199

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2014	2015		2014	2015	2014	2015
8 412	9 672	14/15 14,9	350 (5. 12.)	383 (3. 12.)	35 (15. 12.)	37 (3. 12.)

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
45 838	51 494	14/15 12,3	1 782 (19. 12.)	1 909 (4. 12.)	145 (18. 12.)	157 (4. 12.)	0,00	0,00

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.

Obchodu a marketingu se budu věnovat intenzivněji

S Janou Navrátilovou (dříve Hochmanovou) jsme se sešly při příležitosti jejího jmenování do čela nově vzniklého Útvaru letecké školy a obchodu s platností od 1. ledna 2016. Je to nejen krásná, ale i velmi schopná žena, která přesně ví, co chce a rozhodně si neklade skromné cíle. V jejím případě je to ale na místě, už teď, pár týdnů po jejím jmenování, je jasné, že především obchodní strategie podní ku začne brzy nabírat nový rozměr.

Je to výhoda nebo spíš nevýhoda mít místo výkonu povolání na Ruzyni místo v hlavní středisku v Jenči?

Já osobně nad tím, zda je výhodnější být na Ruzyni nebo v Jenči, nepřemýšlím. Vzdálenost není nijak zásadní a navíc máme k dispozici všechny moderní formy komunikace, takže bez problémů zvládám s kolegy vyřídit vše, co potřebuji. Otázkou spíš zůstává, zdali dislokaci Letecké školy nevnímají jako nevýhodu zaměstnanci, kteří k nám dojíždějí například na angličtinu. Dojíždění se nám však částečně povedlo omezit využíváním učeben zřízených ve Výukovém a ubytovacím centru Jeneč.

Poloha naší budovy je naopak výhodná pro naše zahraniční studenty, kteří tak mají ideální spojení na letiště i do Prahy, a tudíž nemusí nikam složitě cestovat.

Narostl Vám od začátku tohoto roku, kdy jste se oficiálně stala ředitelkou útvaru ÚLŠO, výrazně objem práce nebo na ten prvotní nápor ještě čekáte?

Pokud mohu zatím těch pár týdnů zhodnotit, tak leden byl poměrně hektický, jelikož se z důvodu změny organizační struktury musela spousta věcí znova nastavit, vytvářeli jsme popisy pracovních činností, měnili pracovní smlouvy atd. Do toho se současně rozběhlo několik kvalifikačních kurzů a mimo jiné jsme ještě stěhovali kolegy z Obchodního a marketingového oddělení z Technického bloku zpět do budovy Letecké školy. Na druhou stranu Oddělení letového ověřování zůstalo organizačně zařazeno pod DPLR, takže se celkový objem práce zatím víceméně vyrovnal.

Leden tedy byl hodně organizační a prioritu mělo především zajištění provozu útvaru a řešení operativních záležitostí. Až teď nastane čas, kdy budeme mít příležitost se s kolegy v klidu sejt a zaměřit se na definování budoucího strategického směřování jak v oblasti výcviku, tak obchodu, a to nejen pro samotnou Leteckou školu, ale i pro podnik jako celek. V tomto směru samozřejmě očekávám nárůst práce a zvýšení zatížení sebe i kolegů. Já osobně budu určitě aktivně zastupovat podnik při zásadních obchodních jednáních a jednáních o spolupráci s potenciálními partnery a také se více věnovat oblasti ATM výcviku na mezinárodní úrovni. Na podzim minulého roku jsem byla zvolena předsedkyní ATM Training Team (ATT) při EUROCONTROL, což bude ve svém důsledku také znamenat nárůst pracovních povinností. Nicméně to vnímám také jako příležitost podnik dále v oblasti výcviku mezinárodně zviditelnit a případně některé věci ovlivnit. Stejně chápu také zapojení kolegů prostřednictvím práce ve skupině CANSO do projektu NGAP (New Generation of Aviation Professionals) organizace ICAO. Kromě ATT také vedu výcvikový projekt v rámci FAB CE, takže aktivně je poměrně hodně, a je nutné vše optimálně sladit a nastavit, abychom dosáhli propojení s definovanou strategií. Na

práci v oblasti mezinárodního obchodu a marketingu se těším, jelikož jsou to obory, které jsem studovala, a opravdu mě baví.

Jak konkrétně se změnila Vaše role s přechodem na novou funkci?

Předpokládám především, že se budu více věnovat strategickému plánování a společným projektům s našimi partnery, které povedou k rozšíření portfolia nabízených produktů a teritorií, na kterých zatím tradičně LŠ a podnik působí. A jak jsem již zmínila výše, také zastupování LŠ a podniku na mezinárodní úrovni jak v oblasti výcviku, tak obchodu. Ráda bych tedy v blízké době delegovala řešení provozních a organizačních záležitostí více na své kolegy.

Když jsem kdysi nastupovala na LŠ jako její vedoucí, říkala jsem vedoucím jednotlivých oddělení, že nejsou pouze vedoucí oddělení, ale že jsou členové vedení LŠ a že je třeba kromě řízení svých oddělení, což je samozřejmě jejich primární činnost, chápat LŠ v širším kontextu a snažit se o zlepšování fungování procesů v LŠ jako celku. A stejným způsobem proto vnímám i já svoji novou pozici.

Proč vůbec došlo k této organizační změně?

Když se podíváme do minulosti, tak původně bylo obchodní oddělení součástí Letecké školy. V rámci nového uspořádání a modernizace struktury bylo později rozhodnuto o zřízení samostatného obchodního útvaru OBÚ. V průběhu jeho existence se však ukázalo jako nepraktické oddělit obchodní část a realizační část především kvůli nutnosti intenzivní komunikace a spolupráce mezi obchodním týmem a oddělením vzdělávání při přípravě nabídek do výběrových řízení a smluv a také s ohledem na existující vazby s klienty. Toto bychom ale opětovným sloučením v jeden útvar měli lehce překonat.

Naproti tomu Oddělení letového ověřování zůstalo organizačně zařazeno v DPLR, a to z důvodu nutnosti dokončit strategii, která byla definována po převzetí OLO od Úřadu civilního letectví právě Ř DPLR. ÚLŠO však bude i nadále s Oddělením letového ověřování úzce obchodně spolupracovat a uzavírat pro něj kontrakty.

Možná bychom nyní mohli komplexně přiblížit nově vzniklý Útvar letecké školy a obchodu, jeho hlavní smysl a jednotlivé činnosti.

Posláním ÚLŠO je organizace a zajištění odborného výcviku a vzdělávání, včetně jazykového, pro zaměstnance podniku, kdy ÚLŠO odpovídá zejména za zajištění vstupní části výcviku řídicích letového provozu a technického personálu. Dále poskytuje kurzy pro instruktory, hodnotitele, vedoucí směny aj. Kromě toho bude ÚLŠO zastřešovat veškeré obchodní činnosti státního podniku Řízení letového provozu. Momentálně se soustředíme především na dva hlavní produkty, což jsou výcvik řídicích letového provozu a obecně odborného per-

sonálu v oblasti ATM, druhým nosným produktem se v průběhu let stalo právě letové ověřování. Jsou i jiné produkty, které bychom mohli nabízet, a mohly by být pro naše potenciální zákazníky zajímavé, jako například konzultační služby nebo poskytování letových provozních služeb v zahraničí. Ale možnosti tyto služby nabízet se samozřejmě odvíjí od zdrojů, kterými v dané chvíli disponujeme. Protože v podniku momentálně probíhá hned několika velkých důležitých interních projektů, které mají vysokou prioritu a nepředpokládáme, že bychom nyní nabídku produktů aktivně rozšiřovali o další samostatné oblasti a klienty pro ně aktivně vyhledávali. Nicméně budeme samozřejmě reagovat na poptávku od stávajících klientů a jejich požadavky případně řešit ve spolupráci s dalšími partnery.

Největším a nejdůležitějším oddělením ÚLŠO je Oddělení vzdělávání personálu OVLNS, které kompletně zajišťuje odborný výcvik řídicích letového provozu a dalšího provozního personálu včetně technického personálu, který je v gesci LŠ. Tento tým tvoří patnáct stálých zaměstnanců a ty doplňuje tým externích instruktorů najímaných na konkrétní zakázky. Počet lidí v tomto týmu se mění podle toho, jaký objem výcviku poskytujeme. V současné době máme v Letecké škole deset instruktorů z různých států Evropy i světa.

Součástí ÚLŠO je dále Oddělení jazykového vzdělávání, jehož úkolem je zajišťovat výuku anglického jazyka pro zaměstnance ŘLP ČR, s. p., a pro zájemce z řad klientů ze zahraničí. Vzdělávací oddělení by však nemohla fungovat bez dalších „podpůrných“ oddělení jako je Oddělení simulátorových systémů, které má na starost administraci všech tří simulátorů používaných v LŠ – jednoho 3D věžního a dvou radarových simulátorů, a také zajištění chodu veškeré AV a jiné techniky. Dalším oddělením je Oddělení pseudopilotů, tedy zaměstnanců, kteří představují při výcviku řídicích letového provozu jakéhosi protihráče žákům a ovládají cíle ve cvičnicích, ve kterých se žáci učí všechny nutné postupy pro výkon svého povolání. Nejen instruktoři, ale také pseudopiloti mají velký podíl na kvalitě výcviku, který poskytujeme, a proto je i pro ně stanoven způsob získání a udržení kvalifikace. Poslední je již zmíněné Obchodní a marketingové oddělení, které se věnuje obchodní činnosti a nyní například také přípravě tradiční prezentace našeho podniku na výstavě World ATM Congress v Madridu. V rámci budoucí strategie bychom rádi marketingové aktivity rozšířili za pomyslné hranice Letecké školy a zařadili marketing podniku jako celku.

Vraťme se ještě k zahraničním instruktorům. Jak se taková lidé mohou dostat k práci instruktora pro ŘLP ČR, s. p.?

Byly doby, kdy jsme zkoušeli dávat inzeráty a organizovat výběrová řízení, ale dnes už instruktory najímáme spíše na základě



vizitka JANA NAVRÁTILOVÁ

narozena: ve znamení Býka
rodina: jeden manžel, dvě děti, jeden pes, dva králíci a křeček
vzdělání: Vysoká škola ekonomická v Praze, obor Mezinárodní obchod, logistika, mezinárodní doprava a zaslátelství
co ráda dělám ve volném čase: dívám se na svět z koňského sedla a sjíždím horské svahy na lyžích
vždy si ráda přečtu: Svět podle Garpa od J. Irvinga, špiónážní romány od F. Forsytha, Johna le Carré
na co se vždy ráda dívám: film Dobrý ročník, bondovky a thrillery
jakou muziku si ráda poslechnu: rockovou a skupinu Roxette
co si často říká: „Nedělej druhým to, co nechceš, aby dělali tobě.“
jako malá jsem chtěla být: vlekářkou

doporučení od stávajících instruktorů, kteří se zmíní o prostředí a podmínkách v LŠ, a zájemci se nám hlásí sami. V poslední době pozorujeme zvýšenou poptávku po práci v LŠ od mimoevropských zájemců, zejména amerických. Tyto zájemce však bohužel musíme většinou odmítnout, jelikož s nimi není možné flexibilně reagovat na často se měnící požadavky našich klientů. V jejich případě je nutné s velkým předstihem řešit formality jako je vízum a vyřízení různých povolení a my většinou potřebujeme instruktora s určitým zaměřením relativně rychle. Máme však vazby na několik instruktorů z Evropy, kteří s námi spolupracují dlouhodobě, a na ty se v případě nutnosti můžeme obrátit kdykoli. Naši zahraniční instruktoři pocházejí z Německa, Švédska, Finska, Španělska, Kanady, Austrálie, Švýcarska a teď u nás máme dokonce jednu kolegyni z Islandu.

Dokončení příště. text a foto nwt

Dětský tábor Zlatá Zátoka 2016

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

Zájemci o letní dětskou rekreaci zašlou zcela vyplněnou předběžnou přihlášku paní Marii Pražákové buď e-mailem na adresu prazakova@ans.cz nebo poštou na adresu ŘLP ČR, s. p., divize personální a finanční, Navigační 787, 252 61 Jeneč. Formulář naleznete na nástěnce **podnikového intranetu**.

Děti zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., jsou do 31. března 2016 přijímány přednostně a bude jim zaslána závazná přihláška. **Ostatní zájemci budou 31. března 2016 informováni, zda jejich dítě bylo zařazeno do požadovaného turnusu.** Budou nabídnuta veškerá volná místa mimopodnikovým zájemcům. Závaznou přihlášku na LDT s pokyny obdrží zákonný zástupce poštou nejpozději do konce dubna 2016.

Pro podrobnější informace můžete kontaktovat paní Pražákovou na výše uvedených kontaktech nebo na telefonu 220373239 a faxu 220373004. **DPERFIN**

Termíny jednotlivých turnusů	
I. turnus	sobota 2. července – sobota 16. července 2016 (hlavní vedoucí Lucie Alexová)
II. turnus	sobota 16. července – sobota 30. července 2016 (hlavní vedoucí Oldřich Krabec)
III. turnus	sobota 30. července – sobota 13. srpna 2016 (hlavní vedoucí Jan Falaš)
IV. turnus	sobota 13. srpna – sobota 27. srpna 2016 (hlavní vedoucí Antonín Zappe)
Cena za turnus pro jedno dítě	
2 400,- Kč	pro děti zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.
4 900,- Kč	pro všechny ostatní děti

Objektiv



Dne 11. ledna 2016 podepsali generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas a ředitel Vojenského technického ústavu, s. p., Jiří Protiva rámcovou smlouvu o spolupráci obou státních podniků. Smlouva zastrešuje očekávanou společnou práci v oblasti ATM v rámci evropských projektů „SESAR 2020“ a „SESAR Deployment Programme“, které řeší výzkum, vývoj a implementaci projektů vycházejících z technologického pilíře programu „Jednotného evropského nebe“ (SES). Důraz na spolupráci ŘLP ČR, s. p., a VTÚ, s. p., bude zaměřen na aspekty celoevropského řešení plánování a trajektorie vojenských letů. Smlouva dále rámcuje civilně-vojenskou spolupráci při zavádění projektu Neopteryx. VTÚ, s. p., cestou svého odstěpného závodu Vojenského technického ústavu letectva a protivzdušné obrany (VTÚLaPVO) se bude podílet na řešení všech operačních, technických a dalších aspektů propojování nového systému Neopteryx a systémů řízení letového provozu Armády České republiky. Tato důležitá spolupráce dvou státních podniků, která významně ovlivňuje bezpečnost využívání vzdušného prostoru, navazuje na úspěšný projekt civilně-vojenské integrace oblastních letových provozních služeb v českém vzdušném prostoru, který byl dokončen v roce 2014.

text Petr Brouček/ÚSMP/OSV, foto nwt

Rekordní objem letového provozu za rok 2015

Vyhodnocení provozních výsledků ŘLP ČR, s. p., za rok 2015 prokázalo výborný stav mezinárodní letecké dopravy, který se projevil dynamickým zvýšením zájmu leteckých dopravců o využití služeb podniku. Objem letového provozu v českém vzdušném prostoru tak významně překročil dosavadní rekord z roku 2014.

Celkový počet pohybů ve vzdušném prostoru ČR za rok 2015 činil 782 551, což představuje ve srovnání s rokem 2014 **meziroční nárůst o 7,8 %**.

Hodnoty **průměrného zpoždění na jeden provedený let**, jako důležitý indikátor kvality a kapacity poskytovaných služeb, dosáhly minimálních hodnot (0,01 minuty na provedený let). ŘLP ČR, s. p., se tak pohybuje **výrazně pod úrovní 0,15 minuty** na provedený let, což je doporučená hodnota stanovená pro český vzdušný prostor Evropskou organizací pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL).

Z hlediska ekonomického je klíčová skutečnost, že **v meziročním srovnání dochází v českém vzdušném prostoru k dynamickému nárůstu tzv. přeletových jednotek o 6 %**. Dochází tedy jak k nárůstu počtu proletěných kilometrů (využívání delších letových tratí), tak i ke zvyšování maximální vzletové hmotnosti letadel, které se na českém nebi objevují. Největším zákazníkem podniku je i nadále Lufthansa, následuje společnost Emirates a Turkish Airlines.

Společným jmenovatelem zájmu leteckých dopravců o český vzdušný prostor je tak bezpečnost, požadovaná kapacita a zákaznický nastavená cenová politika (ŘLP ČR, s. p., od roku 2009 nezvýšil ceny za svoje služby). Letečtí dopravci současně ocenili i zavedení tzv. konceptu volných tratí (Free Route Airspace) v českém vzdušném prostoru v únoru loňského roku. Tento progresivní koncept významně zvyšuje možnost plánování a využívání optimálních letových tratí z pohledu leteckých dopravců, což se významně projevuje v úspoře nákladů za palivo.

Nárůst provozu v letní sezoně byl typický i pro Letiště Václava Havla Praha. Celkový počet pohybů (startů a přistání) činil 127 831 a bylo tak zaznamenáno meziroční zvýšení o 3,1 %. I v případě letištního provozu se tato skutečnost velice příznivě promítla do ekonomického měřítka. S ohledem na maximální vzletovou hmotnost nasazovaných letounů a frekvenci letů z a do Prahy došlo k nárůstu fakturovaných přibližovacích jednotek meziročně o 4 %.

z TZ ŘLP ČR, s. p.

Vybrané provozní informace	
Celkový provoz v roce 2015	782 551 pohybů
Nejsilnější provoz za měsíc	červenec – 83 632 pohybů
Nejsilnější provoz za den	16. července – 2 928 pohybů
Celkový počet cestujících v roce 2015*	117 milionů

* v českém vzdušném prostoru; při průměrné kapacitě 150 míst na jedno letadlo

Stavba nové TWR Ostrava se blíží ke konci



Výstavba nové věže a provozního objektu se dostala do posledního měsíce výstavby, a tak už se pomalu začíná přemýšlet, jak zorganizovat kolaudaci a následné stěhování do nových prostor. Dodavatel dokončí objekt v termínu dle smlouvy, tedy k 23. 2. 2016, a pak proběhne kolaudace, kterou provede Stavební úřad ÚCL (SÚ). Kolaudaci plánujeme na poslední týden února nebo první týden března, podle možnosti SÚ a dalších odborných orgánů, které ke kolaudaci vydávají svá stanoviska. Nejzásadnější je stanovisko hasičů a hygieniků, kteří osvědčují bezpečnost nového objektu. Bez jejich dobrozdání nelze kolaudovat.

V interiéru objektu probíhá intenzivní ruch, jednotlivá řemesla postupně dokončují koberce, linolea a montáže zařízeníových předmětů, aby uvolnila místo truhlářům, nábytkářům, elektrikářům, slaboproudářům a finálně malířům a úklidu. Je to ruch mnohdy zdánlivě zmatený, ale cíleně vede k postupnému dokončení jednotlivých podlaží, která se uzamknou, a je hotovo. Opravdu? Bohužel zdaleka ne, protože nastupuje další etapa, kdy se všechno prohlíží, kontroluje, podle potřeby i rozebírá a sepisují se zjištěné vady a nedodělky. Do toho se spustí komplexní testy všech systémů budovy a klid a pocit uspokojení mizí hned, jak něco nefunguje podle očekávání. Takto to koluje celý měsíc, chvíle optimismu střídají zdánlivě neřešitelné „tragédie“, ale postupně se daří zdolávat jednu překážku za druhou, aby se na konci mohl s čistým svědomím podepsat předávací protokol a stavbu předložit k posouzení kolaudační komisí. Pro kolaudaci je objekt předán uživateli, pro kterého začíná život ve zcela nových podmínkách, na které si musí zvykat, ale to jde v novém a moderním prostředí zpravidla rychle.

text Jan Sedláč/DPLR/SRPI/OPM, sedlak@ans.cz;

foto ing. Vysloužil/HTF

Výroční zasedání mezinárodního svazu techniků IFATSEA 2015



V listopadu loňského roku se jako každý rok konala výroční konference a valná hromada Mezinárodního svazu techniků řízení letového provozu (IFATSEA), tentokrát v tradiční evropské destinaci – Berlíně. Jak je v Německu zvykem, vše bylo pořádané organizací GdF (německá profesně-odborová organizace) naplánováno perfektně do posledního detailu. Mimochodem to byla snad první výroční konference IFATSEA, kde bezchybně a rychle fungoval internet. Své dva zástupce vyslal i český svaz, resp. nově spolek techniků CZATSEA.

Téma číslo 1. Snad nejvíce diskutovanou problematikou z hlediska techniky byla *cyber security* v letectví, resp. počítačová bezpečnost v systémech řízení letového provozu. V době digitalizace a hlavně díky větší závislosti prakticky všech systémů řízení letového provozu na počítačových technologiích je otázka bezpečnosti a ochrana proti kybernetickým útokům dnes na prvním místě. I přesto zazněly některé hlasy, že se na letectví v této oblasti malinko pozapomnělo a vše se začíná řešit až ve chvíli, kdy je spousta systémů již v provozu. Asi nejzajímavější prezentaci měl pan Hugo Teso ze společnosti F-Secure, který se již dlouhou dobu zabývá zabezpečením systémů používaných v letectví. Je to takový profesionální hacker ve službách dobra. Jeho praktická ukázka získání informací ze systému datalink společností jako SITA ARINC nebo HoneyWell ve mně vyvolaly pocit, že americké filmy o „hacknutí“ letadel nejsou až tak hollywoodské, ale spíše reálné. Kdybych to neviděl na vlastní oči, neuvěřím. Nutno však dodat, že společnosti vyvíjející takové systémy reagují rychle a hrozbu kybernetických útoků začínají brát vážně. Stejně jako Evropská unie v projektech jako SESAR, Pilot Common Project apod. začíná přikládat této problematice vysokou prioritu.

Bez výcviku to nepůjde. Druhým pomyslným hlavním tématem konference byla standardizace výcviku technického personálu. Po celé Evropě vznikají výcviková střediska, která se čím dál častěji soustředí na výcvik techniků a nabízejí své služby po celém světě. Nutno podotknout, že náš podnik není rozhodně pozadu a již několik let úspěšně nabízí své komplexní výcvikové služby pod hlavičkou CANI, nejen pro technický personál. Standardů, které jsou k tomuto tématu připravovány na celosvětově či evropské úrovni, je již mnoho. Bohužel, žádný z již vydaných není závazný, a tak si prakticky každý poskytovatel může přizpůsobit výcvik a licencování svým potřebám. Zatím. I zde je však náš podnik velmi dobře připraven, jelikož systém výcviku se obecně zmínovaným dokumentům velmi blíží a případný přechod na budoucí nařízení Evropské komise (EK) by tak měl být snadný.

Pozor na „230“ – kope. Dalším pravidelným zajímavým tématem na jednání evropské skupiny IFATSEA byly zprávy jednotlivých členů. Nejzajímavější byly ty popisující situace, kdy technické závady na napájecích systémech způsobily až už částečný nebo celkový kolaps celého řízení letového provozu. Důležitost a bezpečnost napájení je pro poskytování bezpečných služeb řízení letového provozu klíčová a jako takové by se měl klást velký důraz na údržbu a provoz takového systému. Své o tom vědí i naši technici, kteří mají poměrně nedávnou zkušenost na radarovém kopci Písek. Včasným zásahem obsluhy tak výpadek napájení neměl žádný vliv na bezpečné poskytování služeb řízení.

Berlín – dvě města. I když náplň konference byla velmi široká, témat mnohem víc a času ještě méně, byl pro její účastníky připraven také společenský program – prohlídka města s průvodcem. I když bylo celé město přítomností vojáků a policie poznamenáno teroristickými útoky ve Francii, nenechali se Berličané zastrašit a dokázali ve městě vytvořit příjemnou vánoční atmosféru. To, že je stále rozdíl mezi západní a východní částí města, lze vidět při průjezdu městem jednoznačně. Včetně budovy českého velvyslanectví či televizní věže. Osobně mě Berlín velmi mile překvapil a jako hlavní německá metropole má určitě každému co nabídnout.

*text Ondřej Vaněk/DPRO/ATMS/NAVCOM, vanek@ans.cz;
Ivo Příplata/DPLR/SRPI/OPM, priplata@ans.cz; foto GdF*



Dne 14. ledna 2016 zemřel náš bývalý kolega, řidič z APP/TWR Praha – Jindra Urban. Profese řídicího letového provozu jej provázela od roku 1963 až do roku 1995, následovalo ještě šest let služby na středisku RCC Praha. Profese řídicího byla tak trochu i na počátku jeho zásadní životní změny. Rehabilitační pobyty řídicích v Mariánských Lázních Jindrovi doslova změny život. Nezamířoval se totiž jen do krásné přírody, kouzelného prostředí a atmosféry lázní, on tady našel i svoji další lásku. Neváhal a vyměnil natrvalo ruch hlavního města za poklid západních lázní.

Jarda Vlasák

Dne 17. ledna 2016 podlehl dlouhé a těžké nemoci naše kolegyně Jarmila Šimková. Svoji profesní dráhu započala na APP/TWR, kde působila po dobu 12 let. Zbytek kariéry působila na oddělení LIS/NOF, později jako instruktor. Vyznačovala se velkým zájmem o letectví, skvělou angličtinou a všeobecným přehledem. Byla nám všem příkladem v pracovitosti, spolehlivosti a někdy nadřazovala profesní zájmy svým osobním. Ochotně vždy podala pomocnou ruku každému, kdo ji potřeboval. Měla silný pocit odpovědnosti a loajality k podniku. Odešel člověk, který bude na našem pracovišti velice chybět.

za oddělení NOTOF Zdeněk Hrázský

V našich vzpomínkách zůstane Jarmilka díky svému suchému humoru, téměř encyklopedickým znalostem, velké obětavosti a lásce k přírodě. Máme zažité, že pokud to neví Jarmilka, tak to buď neexistuje, nebo si tento problém nezaslouží žádnou pozornost. V naší práci byla, a stále je, pro nás obrovskou autoritou. Neumím si představit letošní periodický výcvik bez ní. Hlavně její každoroční úvodní proslov: „Musím vás pochválit, ale...“. Upozorňovala nás na úžasná divadla přírody, která se odehrávala kolem ptačího krmítka, o které se pravidelně starala. Její suchý humor je pro nás legendární. Průpovědky a rčení, kterých byla autorem, u nás přímo zlidověla. Bohužel, její nejslavnější: „Česká žena a švédská ocel vydrží vše.“, se v jejím případě neukázalo jako pravdivé. Svou náklonnost také věnovala Londýnu a Velké Británii a velmi ráda se tam každoročně vracela. Prosím, pokud se octnete v některém antikvariátu na Charing Cross, věnujte naší Jarmilce tichou pozornost.

Eva Sovová



Inspiromat

„Cestování letadlem je jistě půvabné a krásné, ale přece jen má velkou nevýhodu. Je to příliš moderní způsob cestování a zrovna jako moderní způsob života, poskytuje létání dojmy převážně kvantitativní a zkracuje nás o jejich kvalitu. V letadle za hodinu můžeme přehlédnout tolik, co bychom jízdou vlakem nebo autem neviděli za celý den. Ale veliký úsek země, který přeletíme, nikdy nám plně nenahradí onu bezprostřednost pohledu a blízkost přírody, kterou cítíme na zemi.“

Walter Recht (1904–1989), člen výpravy Jana Antonína Bati v letounu Lockheed Electra na obchodní cestě kolem světa; z knihy *Letadlem kolem světa* autorů J. a P. Englišových

„Život jediného člověka, byť by byl celý zasvěcen obloze, nemůže stačit ke studiu něčeho tak obrovského. Přijde doba, kdy se naši následovníci budou divit, že jsme neznali věci, které jsou jim tak jasné.“

Lucius Annaeus Seneca (54 př. n. l. – 40 n. l.), římský řečník, právník a spisovatel

„Všechny velké technické vynálezy, kterých člověk dosáhl – letadlo, auto, počítač – vypovídají jen málo o lidské inteligenci, ale ztraceně hodně o lidské lenosti.“

Mark Raymond Kennedy (*1955), americký obchodník a člen Republikánů

„Jednoho dne nám hvězdy budou tak důvěrně známé, jako dnes místa v krajině, jako její křivky a kopce a cesty, které vedou k našim dveřím, a to bude den, kdy bude létání něco naprosto samozřejmého. Ale do té doby lidé zapomenou, jak doopravdy létat. Budou z nich už jen cestující ve strojích, jejichž řidiči budou vycvičení k tomu, aby důvěrně znali spousty popsaných knoflíků, a v jejichž myslích už nebude znalost oblohy a větru a počasí pro ně bude jen něco nesmyslného, co se odehrává za okny.“

Beryl Markham (1902–1986), pilotka britského původu, jako první žena přeletěla Atlantik při sólovém letu z východu na západ

„Letadlo je v říši strojů něco jako kůň v říši zvířat. Krásné a ušlechtilé. Kůň se přírodě opravdu povedl, letadlo se zase povedlo člověku. Osklivě nelétá dobře, dobře létá krásné letadlo.“

Radka Máchova (*1949), česká akrobatická pilotka

„Když je to špinavý, vyčisti to. Když to vrže, namaž to. Ale nevrtej se v tom, když to funguje!“

anonymní letecké moudro

Připravila nwt

FOTOGRAFICKÉ OKÉNKO Z HISTORIE ŘLP



přesný přiblížovací radar (PAR) typ RP2E

monitorování konečné fáze přiblížení letadla, kdy sestup prováděl pilot na jiný typ zařízení než radar (např. ILS, NDB) a řídicí jej při zhoršených meteorologických podmínkách během konečné fáze přiblížení na základě informací z radarového zobrazení PAR informoval o odchylkách od prodloužené osy dráhy a od sestupové dráhy. Korekce prováděl pilot. **A za druhé GCA (Ground Controlled Approach) – plné radarové řízení letadla na základě radarového vektorování v prodloužené ose dráhy, po zahájení klesání po sestupové dráze doplněné o příkazy k úpravám rychlosti klesání s cílem udržení letadla na optimální sestupové dráze** (zpravidla 3°). Řízení končilo ve výšce rozhodnutí (DH), která byla 60 metrů.

Z přiložené fotografie je zřejmé, že se jednalo o „beta“ zobrazení s lineárním úhlem a logaritmickou vzdáleností. V horní části obrazovky je sestupová dráha, v té dolní části prodloužená osa RWY. Semilogaritmický způsob zobrazení jak prodlouženou osu RWY, tak i sestupovou rovinu promítal jako křivky. Tento způsob řešení byl zvolen s ohledem na potřebu řídicího vidět stopu letadla v poslední fázi konečného přiblížení a případné odchylky od dráhy sestupu detailně s vysokou přesností. Svislé čáry na radarovém zobrazení jsou vzdálenostní značky, vyznačující vzdálenost od bodu dotyku (značka bodu dotyku je ta druhá zprava). Následují značky pro první až pátý kilometr, dále značka desátého, patnáctého a dvacátého kilometru (ta krajní vlevo u hrany obrazovky). Anténní systém zařízení PAR tvořily dvě parabolické antény, umístěné vedle dráhy na úrovni bodu dotyku. Horizontálně kmitající anténa pokrývala osové vedení letadla v rozmezí $\pm 15^\circ$ a anténa kmitající vertikálně potom monitorovala jeho sestupovou dráhu v rozmezí -1° až $+9^\circ$ a četnost obnovy polohové informace byla jedna vteřina.

Zařízení PAR bylo významným prvkem bezpečnosti při zhoršených meteorologických podmínkách na letišti zejména v době, kdy dráhový systém některých letišť nebyl vybaven zařízením ILS vůbec, nebo v případech jeho technické výluky, případně poruchy. Získat pro řídicího radarovou kvalifikaci na zařízení PAR nebylo vůbec jednoduché. Adept musel v období výcviku absolvovat 100 cvičných sestupů s instruktorem na simulátoru a dalších 100 reálných sestupů na daném typu zařízení s letadlem, jehož posádka s provedením cvičného přiblížení GCA souhlasila. I když byly stanoveny přísné meteorologické limity pro provádění cvičných přiblížení, některé letecké společnosti taková cvičná přiblížení posádkám letadel zakazovaly bez ohledu na meteorologické podmínky. „Nastřádat“ sto cvičných přiblížení tak dalo opravdu pořádně zabrat. To byl také důvod, proč tuto kvalifikaci měli na stanovišti APP Praha výhradně vedoucí směny.

Přiblížení letadla, řízení při špatných meteorologických podmínkách ze země pomocí přesného radaru, vyžadovalo naprosto precizní souhru mezi radarovým řídicím a pilotem. Řídicí musel dávat příkazy ke změně kurzu v předstihu tak, aby letadlo pokud možno plynule naletělo prodlouženou osu dráhy a pilot naopak musel příkazy ke změně kurzu provádět okamžitě po jejich obdržení a ještě provádět korekci klesání po sestupové dráze. Závěrečná fáze přiblížení již byla „sólem“ řídicího, který při trvale zaklíčovaném kmotočtu nepřetržitě vydával pokyny pilotovi až do výšky rozhodnutí.



anténní systém radaru RP3F

Předkládáme vám, milí čtenáři, první fotografii ze souboru historických snímků, které budou v obsahu našeho podnikového časopisu Strip připomínat technologie a prostředí poskytované letových provozních služeb v nedávné minulosti. Tato radarová obrazovka (na fotografii typ radaru RP2E) byla typická pro přiblížovací stanoviště na letištích Československé republiky od poloviny šedesátých let až po osmdesátá léta minulého století.

Jedná se o zařízení PAR – přesný přiblížovací radar (Precision Approach Radar), který byl výrobkem Tesly Pardubice. Zařízení umožňovalo dva druhy poskytované služby. Za prvé

Řízení letového provozu

Dne 14. 1. 2016 se na půdě Úřadu pro civilní letectví uskutečnilo předání „Osvědčení organizace pro výcvik řídicích letového provozu“ (ATCO TO), které převzali generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas a ředitelka divize personální a finanční Miloslava Mezerová z rukou ředitele Úřadu pro civilní letectví Josefa Rady.

Osvědčení bylo vydáno v souladu s novým nařízením Komise (EU) 2015/340 schváleným v únoru loňského roku s tím, že jeho účinnost nastala od 30. 6. 2015. Členské státy EU se mohly rozhodnout, zda po skončení přechodného období v prosinci 2015 využijí možnosti neuplatňovat zcela nebo částečně přílohy I až IV, resp. odložit implementaci všech nových požadavků až do konce roku 2016.

V Evropské Unii jsou pouze dva státy, které této možnosti nevyužily, a to Česká republika a Slovensko. S ohledem na čas, ale i s ohledem na některé nejasnosti se zaváděním tohoto nařízení nebyl tento proces zrovna jednoduchý (např. AMC a Guidelines byly vydány Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví EASA až v srpnu 2015).

Získání osvědčení bylo výsledkem mnoha hodin práce a diskusí jak metodiků, tak zástupců provozu i členů vrcholového managementu. Nelze však pominout ani Úřad pro civilní letectví, který byl nápomocný zejména tam, kde litera EC 2015/340, AMC a ani FAQ na stránkách EASA nedávaly jasný výklad toho, co autoři nařízení EC 2015/340 vlastně požadují. Vydání tohoto nového nařízení navazuje na nařízení EC 216/2008 o společných pravidlech v letectví a o zřízení EASA a nahrazuje nařízení EC 805/2011 o licencování řídicích letového provozu. Vstoupilo v platnost 26. 3. 2015 a používá se od 30. 6. 2015.

Jednotlivé členské státy Evropské unie měly možnost do 1. července 2015 požádat EC o výjimku s tím, že přílohy nařízení nebudou uplatňovat až do 31. 12. 2016. Pokud o tuto výjimku nepožádaly, znamenalo to pro ně přepracování doku-

Regulatorní audity a inspekce Úřadu pro civilní letectví

Dokončení z minulého čísla.

Po sestavení ročního programu je tento finální konzultován s auditovanou organizací a následně schválen a zveřejněn. Vlastní realizace jednotlivých auditů a inspekci je prováděna pod vedením vedoucích auditorů, kteří byli určeni již při sestavování ročního programu. Příprava auditu nebo inspekce, jeho provedení i vyhodnocení je prováděno podle stanoveného dokumentovaného postupu ÚCL, rámcově založeného na ČSN EN ISO 19011.

Povinnosti vedoucího auditora je sestavit ve spolupráci s vedoucími pracovníky odboru auditní tým, plán konkrétního auditu nebo inspekce a informovat v časovém předstihu (přibližně 6 týdnů předem) auditovanou organizaci. Důraz je kladen nejen na splnění rozsahu a cíle auditu, ale také na zajištění kompetence určených inspektorů. Inspektoři ÚCL, členové auditního týmu, si po obdržení dokladové dokumentace k předmětu auditu (od auditované organizace) připravují své kontrolní listy. Tyto jim usnadní provedení dohledu v plánovaném rozsahu a slouží současně jako záznam pro každého inspektora. Již v této fázi je vhodná spolupráce vedoucího auditora s auditovanou organizací (určenými zá-

Přesné radiolokátory, umožňující přesné přiblížení řízené radarem, byly v provozu na letištích Karlovy Vary, Praha, Brno, Ostrava, Holešov, Bratislava, Piešťany, Sliač a Košice. Koncem osmdesátých let a počátkem let devadesátých s instalací kvalitních zařízení ILS, umožňujících provoz v kategorii přiblížení I.–III. ICAO a zahájením postupů LVP, byl postupně provoz zařízení PAR na letištích ukončen.

Poznámka: radarový řídicí PAR na archivním snímku nahoře je Láda Sedláček z APP/TWR Ostrava, významná osobnost v historii mošnovského letiště i celého našeho podniku. Na obrázku vlevo dole je pro doplnění zobrazen anténní systém radaru RP3F. text Jaroslav Vlasák, jarvlasak@gmail.com a Ivan Uhlíř/DPLR/SRPI/OPM, uhlir@ans.cz; foto archiv Miloslava Hrbka

České republiky získalo Osvědčení pro výcvik řídicích letového provozu

mentace pro získávání, udržování a prokazování způsobilosti řídicích letového provozu do 31. 12. 2015. **Česká republika patří k menšině evropských států, které o tuto výjimku nepožádaly a úspěšně se s tímto úkolem vypořádaly i bez žádosti o výjimku.** To bylo možné i proto, že podnik má zavedený a stabilizovaný systém licencování provozního personálu, kdy státem licencované kvalifikace doplňuje systém podnikových kvalifikací a bylo možno na něm dále stavět.

Malá odbočka ke zmíněnému systému – podnik má mimo jiné již léta zavedený systém podnikového licencování specialistů technických systémů. Když před řadou let EUROCONTROL vymýšlel aplikaci ESARR 5 na techniky, inspiroval se v našem podniku. Obdobně již léta existovala podniková kvalifikace „instruktor simulátoru“ (USI), jejíž obdobu STDI (synthetic training device instructor) v Evropě zavádí až toto nařízení.

Mezi hlavní novinky nařízení EC 2015/340 patří zejména posunutí role Úřadu pro civilní letectví více do role dozoru, vznik organizací pro výcvik řídicích letového provozu a vydávání osvědčení pro jejich činnost, definování místních systémů odborné způsobilosti (UCS) a jejich schvalování, zařazení obsahu vstupního výcviku a požadavků na zdravotní způsobilost do textu nařízení, nová doložka – STDI (synthetic training device instructor), kvalifikace řídicích letového provozu a jejich doložky včetně doložek (OJTI, hodnotitel) víceméně odpovídají předchozímu stavu a zpřesnění požadavků EC 805/2011.

V rámci implementace do prostředí ŘLP ČR byla ustanovena pracovní skupina složená ze zástupců DPLR, DPERFIN, DPRO a DRSL a byla přijata taková filozofie implementačních procesů udávající, že stanoviště a LS budou ve své dokumentaci mít pouze to, co je jim vlastní, všechny společné popisy a procesy budou v jediné celopodnikové směrnici. Ustanovení organizace pro výcvik řídicích letového provozu (training organization – TO) bylo vyřešeno v rámci platné organizační struktury (s úpravou Organizačního řádu ŘLP ČR, s. p.) a zrealizovali jsme také několik workshopů pro regionální letiště v Brně a Ostravě. V průběhu tvorby dokumentace jsme úzce spolupracovali s Úřadem pro civilní letectví, v závěru do tvorby dokumentace vstoupili hospodářští vedoucí. Výstupem se stalo to, že podniková kvalifikace UTI se stává pracovní pozicí, podniková kvalifikace USI je nahrazena doložkou STDI.

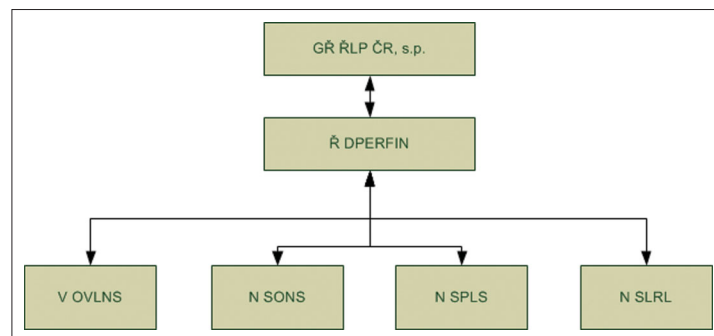
Ředitel ÚCL Josef Rada při této příležitosti vyzdvihl značné úsilí a píli těch zaměstnanců Řízení letového provozu, kteří se na implementaci nových požadavků podíleli. Poděkoval také za úspěšné nastavení pracovních a partnerských vztahů mezi pracovníky ÚCL a ŘLP ČR, neboť bez vzájemné úzké spolupráce obou subjektů by se se splněním takového úkolu v tomto krátkém termínu jen těžko podařilo.

Osvědčení organizace pro výcvik řídicích letového provozu obdrželo ŘLP ČR, s. p., jako první organizace v České republice a jedna z prvních organizací v EU, což jen potvrzuje jeho pozici jako silného a sebevědomého poskytovatele letových navigačních služeb, který je schopen přijímat nové výzvy.

text Stanislav Černý/DPERFIN/SPER/RLZ, cernys@ans.cz, red; foto ÚCL



Zástupci ŘLP ČR, s. p., a ÚCL při předávání osvědčení. Zleva ředitel odboru navigačních služeb ÚCL Josef Kopp, ředitel pro provozní bezpečnost ŘLP ČR Petr Klikar, ředitelka divize personální a finanční ŘLP ČR Miloslava Mezerová, generální ředitel ŘLP ČR Jan Klas a ředitel ÚCL Petr Rada.



Organogram ukazuje strukturu organizace pro výcvik řídicích letového provozu. Odpovědný vedoucí výcvikové organizace je generální ředitel ŘLP ČR, s. p., osoba odpovědná za výcvik je pak Ř DPERFIN. Osoby odpovědné za výcvik za jednotlivé organizační celky jsou V OVLNS, N SPLS, N SONS, N SRLR, kteří se dále obracejí na své bezprostředně podřízené zaměstnance podniku.

stupci za jednotlivé oblasti), neboť plnění některých požadavků (nebo alespoň předpokladů) lze ověřit již na základě předložené dokumentace (desk-top audit). Při auditu na stanovišti (on-site audit) je poté také snadnější prověřit skutečné naplňování regulačních požadavků. Osobně nemám jako auditor problém ani se zasláním kontrolních listů organizaci ještě před provedením auditu, neboť se mi několikrát osvědčilo, že organizace se na audit lépe připravila a nebylo nutné dohledávat některé důkazní materiály. Preferuji také otevřenou rozpravu nad plněním konkrétních regulačních požadavků s cílem identifikace možného zlepšení, než technokratický dialog typu stručná otázka – strohá odpověď. A zde jsme opět u vzájemné spolupráce, neboť požadované zrcadlo lze správně nastavit jen v rámci společného dialogu, respektu a spolupráce obou stran. Výstupem z auditu či inspekce nejsou potom popsání nějaké „průšvihy“, ale identifikace oblastí ke zlepšení a zefektivnění cesty ke společnému cíli.

V souladu s požadavky právního předpisu jsme po-

vinni požadovat předložení návrhu plánu nápravných opatření do třiceti kalendářních dnů od obdržení závěrečné zprávy. Tento plán by měl prokázat, že zjištěné neshody byly analyzovány, byly identifikovány jejich hlavní příčiny, a že obsahuje jednotlivé kroky k účinnému odstranění neshod. Z plánu opatření navržených auditovanou organizací by mělo vyplývat, že odstranění hlavních příčin neshod je realizovatelné v navrženém časovém rámci. ÚCL následně opět v souladu s právním předpisem posoudí navržená nápravná opatření a způsob jejich realizace a pokud jsou vhodná k odstranění neshod, tak je schválí. Prověření účinné implementace nápravných opatření je potom předmětem další spolupráce ve formě společného dialogu obou stran a následných auditů a inspekci.

Mimo regulační audity a inspekce využívá ÚCL dalších nástrojů dohledu, které jsou definovány právními předpisy pro jednotlivé oblasti ATM/ANS (např. ATFM, ASM, IOP, posuzování výcvikové dokumentace, apod.).

Závěrem bych rád využil této příležitosti a poděkoval

všem zainteresovaným pracovníkům ŘLP ČR, s. p., za spolupráci při naplňování legislativní povinnosti a plnění úkolů vnitrostátního dozorového orgánu. Zejména bych rád vyzvednul spolupráci s Útvarem provozní bezpečnosti, a to jak v rámci přípravy a realizace auditní a inspekční činnosti, tak také v rámci tzv. Safety Boardu, za současného respektování politiky a pravidel Just Culture. Tato velmi dobrá spolupráce a vzájemné respektování působnosti obou stran přináší své plody nejen v oblasti kvality a bezpečnosti poskytovaných služeb, ale také na poli vyspělosti a mezinárodního uznání obou subjektů. Dovolím si tvrdit, že silný a sebevědomý poskytovatel letových navigačních služeb se zdokonaluje pouze v koexistenci se silným a vyspělým regulátorem. Přejí oběma subjektům, jak ŘLP ČR, s. p., tak i ÚCL, aby se nastavený způsob spolupráce a trend neustálého zlepšování potvrdil i v dubnu 2016 při standardizační inspekci EASA pro oblast ATM/ANS.

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



XV. ročník fotografické soutěže



Ivana Sýkorová, DPLR/SPVZ/PV
„Na cestě po Trans-Canada Highway“

Redakce Stripu vyhlašuje XV. ročník amatérské fotosoutěže zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p.

Podmínky fotosoutěže

a) témata

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

b) forma

- Černobílé a barevné snímky od formátu 18 x 24 na lesklém fotografickém papíru. Na rubu označte horní hranu fotografie, napište jméno, příjmení, pracoviště, telefon a název snímku. V případě, že autoři fotografií požadují pro účely výstavy užití jejich vlastního dodaného originálu, může být tento o maximální velikosti 30 x 40.
- Digitální snímky na přenosném médiu

Účastník

Každý zaměstnanec podniku, který se účastní fotosoutěže:

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

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

Kritéria hodnocení

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

Odborná porota

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

Ocenění

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

Uzávěrka soutěže je v pátek 29. dubna 2016.

red

Language Corner



CEO Error

A company, feeling it was time for a shakeup, hired a new CEO. The new boss was determined to rid the company of all slackers. On a tour of the facilities, the CEO noticed a guy leaning against a wall and idly picking his teeth. The room was full of workers and he wanted to let them know that he meant business. He asked the guy: "How much money do you make a week?"

A little surprised, the young man looked at him and said: "I make a little over \$400 dollars a week, why?" The CEO said: "Wait right here." He walked back to his office, came back in two minutes, and handed the guy \$1600 in cash and said: "Here's four weeks' pay. Now get out and don't come back."

Feeling pretty good about himself the CEO looked around the room and asked: "Does anyone want to tell me what that goof-ball did here?" From across the room a voice said: "Sure. He was the pizza delivery guy and was just waiting to collect the money!"



Christian Lion

Two guys are walking through a game park and they come across a lion that has not eaten for days. The lion starts chasing the two men. They run as fast as they can and the one guy starts getting tired and decides to say a prayer: "Please turn this lion into a Christian, Lord."

He looks to see if the lion is still chasing and he sees the lion on its knees. Happy to see his prayer answered, he turns around and heads towards the lion.

As he comes closer to the lion, he hears it saying a prayer: "Thank you Lord for the food I am about to receive."

Připravila nwt

Výlet bývalých zaměstnanců podniku do Teplé

Na podzim loňského roku dostali bývalí zaměstnanci ŘLP ČR, s. p., v důchodu opět po roce příležitost se společně setkat při příležitosti jednodenního výletu organizovaného DPERFIN. Tentokrát byla pro ně připravena návštěva premonstrátského kláštera Teplá. Jak lze vytušit z následujících řádků sepsaných jedním z účastníků, exkurze a vůbec celý den, který naši bývalí zaměstnanci strávili společně, se vydařily. Dále již pokračuje pan Josef Vokurka z Vráže u Berouna: „Zdravím vás a rád přispěji do podnikového zpravodaje Strip pár řádky, ačkoliv mnoho rozepisovat se nemohu. Vždyť takový zájezd absolvovaný za krásného počasí za památkami do západočeského kraje, do kláštera premonstrátů Teplá, by vyžadoval celou jednu stránku. Klášter leží spolu se stejnojmenným městem na řece Teplé, v Tepelské vrchovině na západě Čech nedaleko Mariánských Lázní. Již na začátku 12. století bylo na tomto místě pravděpodobně slovanské hradiště a roku 1385 byla osadě Teplá přidělena městská práva. Místo je proslulé především premonstrátským klášterem, který zde v roce 1193 založil český šlechtic Hroznata. Během třetí křížové výpravy pořádané Jindřichem VI. za Hroznatovy účasti došlo v dubnu 1191 k jeho dispensaci papežem, a ten náhradou slíbil založit klášter. V průběhu našeho výletu klapalo vše podle programu bez jediného zadrhnutí. V osm hodin ráno jsme se všichni sešli v Ruzyni, odkud nás autobus dopravil do Teplé. Po příjezdu na parkoviště u kláštera jsme byli rozděleni na dvě skupiny a po je-

denáct hodině jsme konečně dostali příležitost navštívit interiéry kláštera včetně knihovny a také jsme zhlédli výstavu exponátů ze sbírek klášterního muzea. Na oběd v klášterní restauraci si všichni účastníci velmi pochutnali.

Počasí prálo naší skupině přímo nebývale. Bílé obláčky na obloze měnily jednovárnost modré oblohy, sluneční paprsky příjemně hřály po celé odpoledne a vybízely k klášternímu zájmovému okolí, kde býval mlynář a pivovar. Byla by také škoda nevyužít k procházce zelenou přírodou okolo kláštera. Zde vybudováním vodní plochy s procházkovou trasou lemovanou letitými stromy a křížovou cestou vznikl park sloužící k duševní a fyzické relaxaci návštěvníků. Odjezd do Prahy po půl čtvrté probíhal opět podle plánu a cesta nám rychle utekla, neboť jsme byli plni nových dojmů z návštěvy kláštera. Když už jsme se blížili k pražskému letišti, nebylo ještě ani devatenáct hodin a zde nás přivítala překrásná pětibarevná duha klenoucí se nad ruzyňským vzdušným přístavem.

Jistě byli všichni ze zájezdu nadšeni a řekl bych, že jsme společně prožili krásný a zdařilý den. Jediné, co mě mrzí je, že jsme nesměli uvnitř kláštera fotografovat ani natáčet video. Býval bych si rád odnesl nějaký materiál na památku. Víím, že při návštěvě mnoha pamětihodností není toto dovoleno, fotografoval jsem proto jen skromně venku před klášterem. Příště však budu pozornější a pokusím se zorganizovat dav k fotografování s pamětihodnostmi.

Zdraví Josef Vokurka, Vráž u Berouna“