

ROČNÍK XVIII ČÍSLO 185 ČERVENEC-SRPEN

STRIP 2017

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



Momentka z Aviatické pouti 2017, foto Miloš Jenčík

Pracovní výročí

V červenci oslaví své kulaté výročí pracovního poměru tyto zaměstnanci:

Robert Bakalář, Bc.,
pseudopilot,
ÚŘ/ÚLŠO/OPP **15 let**
David Rožnovský, DiS.,
supervizor na TS II,
DPRO/ATMS/NAVCOM **15 let**
Ivana Tomajerová,
samostatný odborný referent,
ÚŘ/ÚLŠO/OJV **15 let**
Jolana Zemková,
ekonom II, DPERFIN/SFIN/UC **15 let**
Milan Maščák,
technik MIS, DPERFIN/SCL/MIS **20 let**

Petr Hotový,
instruktor na stanovištích II,
DPRO/SONS/ACC/IFR **25 let**
Jakub Joudal,
vřlp II – WS, ACC/IFR **25 let**
Lucie Komháuserová, DiS.,
operátor příjmu dat,
DPRO/SONS/ACC/FDD **25 let**
Čeněk Novotný,
vřlp II – WS, APP/TWR **25 let**
Aleš Zemek, Ing.,
vedoucí oddělení účetních operací,
DPERFIN/SFIN/UC **25 let**
Martin Kříž,
vedoucí autoprovozu,
DPERFIN/SCL/TPS **30 let**
Josef Polášek,
správce provozního objektu,

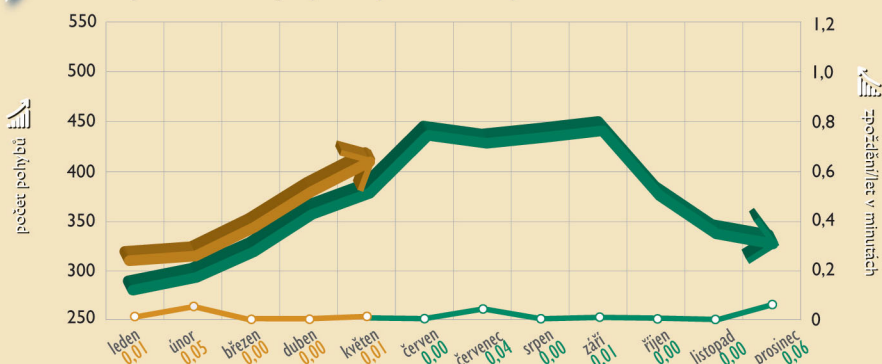
DPLR/SLRL/ESR **35 let**
Roman Nedbal,
supervizor na TS II,
DPRO/ATMS/NAVCOM **40 let**
V srpnu oslaví kulaté výročí pracovního poměru tyto zaměstnanci:
Jiří Lenert,
supervizor na TS II,
DPRO/ATMS/NAVCOM **30 let**
Vladimír Čížek, Ing.,
metodický pracovník LNS,
DPLR/SRPI/ORS **35 let**
Ladislav Hájek,
supervizor na TS II,
DPRO/ATMS/RIS **35 let**
*Redakce všem jubilantům
srdečně blahopřeje!*

K 30. 6. 2017 končí pracovní poměr u ŘLP ČR, s. p., a odchází do důchodu tyto zaměstnanci:
Miloslav Hejný,
administrátor ATS I, DPRO/ATMS/NAVCOM
Karel Kohoutek, Ing.,
vedoucí odborný referent, SCL/BPS
Jana Kotábová,
vedoucí oddělení ARO, SPLS/ARO
Marie Králová, Ing.,
KTP II, SPLS/ARO
Jitka Tomasová,
ekonom II, SFIN/UC
Alena Winterová,
operátor příjmu dat, ACC/FDD
*Jméno celého podniku redakce všem
těmto zaměstnancům děkuje a přeje
hodně zdraví a duševní pohody!*

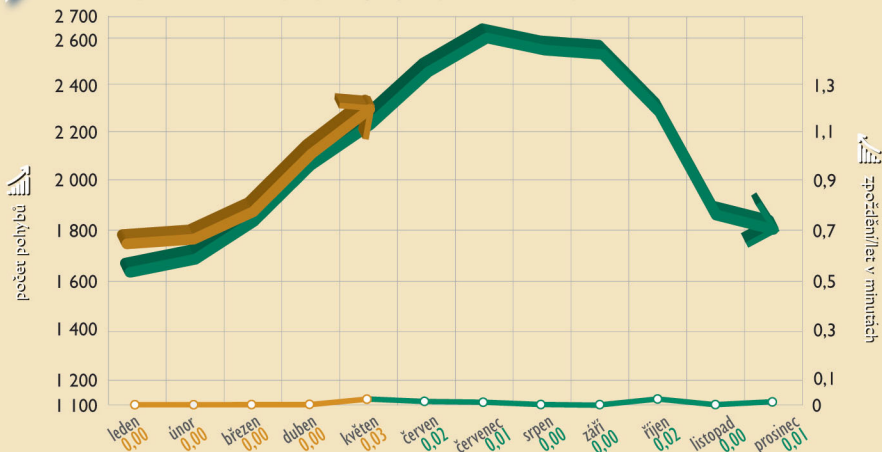
Statistiky provozu

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

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



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



květen 2016/2017

Pohyby na regionálních letištích
KVĚTEN 2016/2017

2016		BRNO	2017	
IFR	999		IFR	1382
VFR	3509		VFR	4214
4 508			5 596	
MLČ	1344		MLČ	1420

2016		OSTRAVA	2017	
IFR	517		IFR	722
VFR	1933		VFR	1519
2 450			2 241	
MLČ	906		MLČ	947

2016		KARLOVY VARY	2017	
IFR	267		IFR	357
VFR	538		VFR	574
805			931	
MLČ	148		MLČ	211

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2016	2017		2016	2017	2016	2017
11 833	12 916	16/17	437 (20. 5.)	486 (12. 5.)	45 (27. 5.)	46 (19. 5.)
		9,2				

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2016	2017		2016	2017	2016	2017	2016	2017
69 889	71 542	16/17	2 383 (27. 5.)	2 484 (19. 5.)	180 (25. 5.)	186 (19. 5.)	0,00	0,03
		2,3						

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.

Poznávat nová místa a snažit se je malovat je dobrodružství

S Petrem Duškem jsme si v červnovém čísle našeho zpravodaje povídali především o malování, neboť se jedná rozhodně o zajímavý koníček, zvláště provozuje-li ho kolega, který jinak sestavuje zakódované zprávy NOTAM určené pro piloty. U malování tak ještě chvíli zůstaneme, a ačkoliv se podle zvyklostí v druhé části rozhovorů již neobjevuje žádná doprovodná grafika, zde jsme učinili výjimku. A pokud jste si doposud nestačili osvojit třeba zkratku NOTAM, co znamená, jak a proč se vytváří a jak funguje oddělení, které má NOTAM na starosti, v druhé části rozhovoru vám k tomu dáme bohatou příležitost.

Myslíte si, že malovat umí každý nebo je k tomu zapotřebí talent?

Osobně se přikláním spíše k té první možnosti, malovat může opravdu každý. Záleží hodně na tom, kolik tomu kdo věnuje času, jestli ho to baví a později, když obrazy ukazuje, s jakou odevzou se setká. To platí hlavně v počátcích. Může se stát, že se dílo u okolí nesetká se zrovna kladnou reakcí a autor pak ztratí motivaci a malovat přestane. Ale ta možnost vytvořit něco na papír nebo plátno, ta se určitě skrývá v každém z nás.

Jak hodně se lišilo vaše pojetí malování v dobách, kdy jste maloval sám pro sebe od chvíle, kdy jste nastoupil do kurzu malování a měl mentora, který vás vedl?

Z počátku jsem neuměl správně využít ve svůj prospěch náhodně pochytené informace a rady, jak malovat. Teprve o hodně později, kdy už jsem navštěvoval kurzy, jsem začal i díky lektorům přicházet na techniky, které mi malování usnadnily, a celkově jsem pociťoval posun z místa. Hodně jsem tak při mé pozdější tvorbě ušetřil čas.

Jaký obraz, co jste namaloval, je vám nejbližší?

Já vždy s oblibou říkám, že ten poslední, protože ho ještě v detailech nosím v hlavě. Když se o tom nyní bavíme, je to portrét mladé dámy v pastelových barvách. Opět mě inspirovala fotografie a na této krásce mě zaujal její zvláštní výraz ve tváři. Chtěl jsem si zároveň vyzkoušet i spojení s abstrakcí a jiné usazení kresby ve formátu.

Já jen připomenu, že fotografii tohoto obrazu mohou čtenáři vidět nejen na této stránce, ale i ve výroční zprávě podniku v sekci Poděkování autorovi ilustrací. Napadá mě, jestli je pro vás malování třeba určitá forma odlehčení nebo nějaké sebeterapie?

Určitě ano, je to ponoření se do tématu, které přenášíte na plátno. Doma si často u toho pouštím muziku, naopak venku zní okolní prostor. Navíc při malování v plenéru se občas stávají zajímavé situace. Na malířské dovolené ve Španělsku v přístavu Malaga jsem dostal chuť nakreslit kotvici výcvikový trojstěžník. Ve velikém vedru jsem byl na molu sám, ale stejně jsem měl pocit, že jsem pozorován. A opravdu blízko za mými zády stál starší pán a vydržel tam pár hodin. Druhý den, když jsem se na místo vrátil, byl tam zas a beze slova pozoroval vznikající kresbu. Už jsem z toho byl nervózní a rozhodl jsem se ho zeptat. Dozvěděl jsem se, že je učitelem kreslení v důchodu a zajímalo ho, jak si s tou lodí poradím.

Pojdme se trochu podívat na vaši práci. Kdy jste nastoupil do podniku?

Já jsem přišel do podniku v roce 1997, shodou okolností jsem měl nedávno ve Stripu výročí dvaceti let u ŘLP a mám pocit, že to docela uteklo. Po návratu z emigrace v roce 1992, jsem chtěl pracovat někde, kde bych využil jazyky, hlavně angličtinu a němčinu. Pracoval jsem několik let pro cestovní kanceláře v Praze. Potom jsem si všiml inzerátu v novinách, že ŘLP hledá zaměstnance do mezinárodní kanceláře NOTAM. Sice jsem vůbec netušil, o co jde, ale zajímalo mě to a přihlásil jsem se do výběrového řízení a vyšlo to. Když jsem nastoupil, byla kancelář v technickém bloku. Tam jsme ještě měli paralelní provoz, papírovou kartotéku a počítačový systém.

Po přechodu na mé nové pracoviště v Jenči prošly počítačové systémy NOTAM/OPMET modernizací.

Zpočátku jsem nejenom já nesl změnu místa pracoviště z letiště do Jenče nelibě, hlavně kvůli komplikacím s dojížděním, ale vše bylo vyváženo tím, jaké náš podnik vytvořil perfektní zázemí pro zaměstnance.

Už jsme zmínili zkratku NOTAM...

NOTAM je zkrácením pro anglické slovní spojení „Notice(s) To Airmen“, což by se dalo přeložit jako poznámka pro letce. Jedná se o speciálně zakódovaná data a vydává se jako varování před nebezpečím nebo k informování pilotů o změnách v letovém provozu. Platnost NOTAM by neměla být delší než 3 měsíce. Tyto zprávy jsou vytvářeny, aby přispívaly k bezpečnosti, plynulosti a efektivnosti letového provozu. Jsou to například varování před nebezpečím srážky, jako jsou letecké dny, seskoky parašutistů, modelářské aktivity, překážky v okolí letiště (například vysoké jeřáby), výskyt ptactva. Potom informace o nefunkčních nebo vzniklých radio-navigačních zařízeních, změny na provozních plochách letišť atd.

Prvořadým úkolem naší kanceláře je vydávání a archivace národních zpráv NOTAM, tedy těch, které se týkají vzdušného prostoru České republiky. Vydávání zpráv probíhá v souladu s leteckými předpisy, směrnici a leteckou příručkou AIP (Aeronautical Information Publication) a VFR Manuálu. AIP vydává samostatně každý stát a ve většině případů zprávy NOTAM odrážejí změny oproti AIP.

Jak získáváte informace o změnách? NOTAM se vždy vydává jen na základě podkladu, který přijímáme buď po pevné telekomunikační síti AFTN nebo faxem (za určitých podmínek) nebo z webu. Nejvíce podkladů v současnosti dostáváme z webové aplikace AisView, kterou hodně využívají aerokluby a létající veřejnost. Tato aplikace se neustále vyvíjí v reakci na požadavky uživatelů.



Osnamuji se v ní většinou plánované seskoky a soutěžní lety na letišti, tyto informace zpracováváme do NOTAM jako navigační výstrahu.

Mluvil jste o tom, že zprávy NOTAM jsou zašifrované. Co si pod tím mám představit?

Protože se zprávy skládají do předletových bulletinů, čím stručnější a výstižnější zpráva je, tím lépe se v ní pilot orientuje. K tomu slouží formátování a zkratky. Bulletin si potom pilot vytahuje podle zadaného filtru.

NOTAM má svůj daný formát, každý řádek je uvozen kódovým písmenem. Poslední řádku pak tvoří otevřený text, kde se hojně používají zkratky. Každý vydaný NOTAM se automaticky uloží do dynamické databáze zpráv NOTAM, odkud jsou potom dostupné uživatelům. Zároveň jsou české NOTAM dále rozesílány pomocí kolektivních adres do světa všem příjemcům, kteří si nastavili jejich příjem.

Dalším úkolem kanceláře je údržba dynamické databáze NOTAM. Jelikož náš systém je nastaven na příjem podle nařízení a doporučení ICAO, přicházející zahraniční NOTAM, které tyto normy nesplňují, jsou pak automaticky řazeny naším systémem do chybové fronty a čekají tam na naše ruční opravy a zpracování.

Ukládáme rovněž zprávy SNOTAM, informujících o stavu RWY po nasněžení a mrazu. Také udržujeme databázi METEO zpráv.

Spravujeme a udržujeme také knihovnu zahraničních publikací. Z určitého definovaného okruhu států zde máme k dispozici letecké publikace, které jsou dostupné ve formě papíru nebo na CD a webu, různí se podle států. Nahlédnout přicházejí piloti různých leteckých společností nebo někteří řidiči letového provozu, kteří si potřebují ověřit konkrétní postupy.

Kolik vás v kanceláři pracuje?

V běžném denním provozu jsme v kanceláři čtyři, na noční směny a o víkendu dva. Kancelář funguje nepřetržitě. Pracujeme ve dvanáctihodinových směnách, jedna pozice je vždy obsazena pracovníkem, který sleduje přicházející zahraniční NOTAM, frontu chybových zpráv, meteo zprávy, pokud obsahují chybu, ukládáme ručně. Další pracoviště je obsazené pracovníkem, který vydává národní NOTAM, a kontroluje aplikaci AisView. Vydáváme i vojenské NOTAM, podklady k nám přicházejí z vojenských letišť. Třetí pracoviště se pak stará o správu a archivaci publikací, které k nám dorazí z okolních států.

Denní směnu začínáme ráno v sedm hodin a vždy po čtyřech hodinách se na pracovištích střídáme, tím není práce stereotypní. Celkem nás je 13 ve službách, momentálně se připravují dvě nové kolegyně v zácviku. Škoda, že už se nemohou setkat s legendární lektorkou a obětavou kolegyní Jarmilou Šimkovou.

Co vás osobně na této práci baví?

Jsem rád, že se mohu spolupodílet na důležitých informacích, které někomu bezprostředně slouží a těší mě, že mohu využít své jazykové znalosti. Pro mě jsou výhodou i dvanáctihodinové směny, protože si pak lépe mohu plánovat svůj osobní čas.

Lákala vás někdy práce pilota nebo třeba řídicího letového provozu?

Nelákala. Obě profese obdivuji, ale stačí mi být v roli pasažéra. Mám rád i trochu lechtavé lety, jako byl například ten s cílem kontrolovat noční osvětlení přehrádek po celé republice. Kapitán Hodulák z ÚČL ho zahájil slovy k nám pasažérům: „Nestyďte se zvracet do pytlíků, až to pak nemusím někde hledat.“ Pro mě to byl hezký zážitek.

Tradiční otázka, kterou končíme rozhovory je, jestli máte nějaké přání, které byste si rád splnil?

Letět ve stíhacím letounu. **text nwt**

Informace k volbě generálního ředitele EUROCONTROL

Vážené kolegyně a kolegové, dovoluji mi, abych vám poděkoval za vaši podporu a důvěru v průběhu volby generálního ředitele EUROCONTROL, které si velice vážím. Zvolení nového generálního ředitele EUROCONTROL Eamonna Brenanna z Irska je dobrou volbou a přeji mu mnoho úspěchů v jeho práci. Mojí aktuální prioritou nyní zůstává efektivní řízení ŘLP ČR, s. p., a jeho další výkonnostní a obchodní rozvoj na domácí i evropské úrovni. Těším se na spolupráci s vámi.

Jan Klas

Rekonstrukce konferenčního sálu v IATCC Jeneč

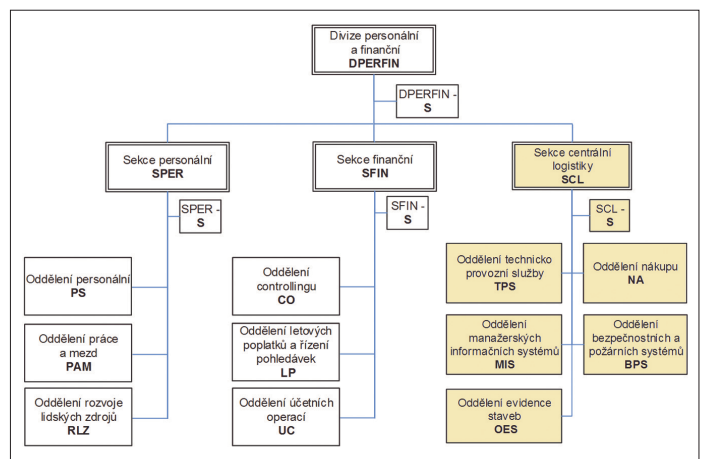
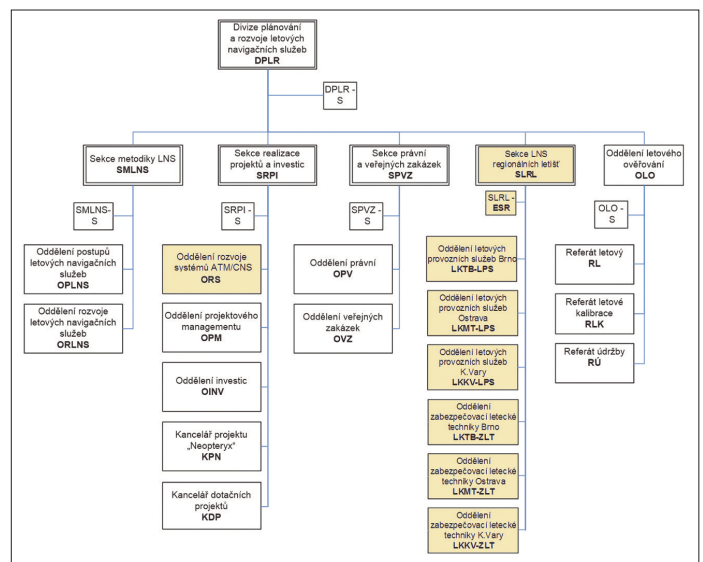
Ve dnech 30. 6.–15. 9. 2017 proběhne celková rekonstrukce konferenčního sálu v IATCC. Vzhledem k rozsahu prací nebude možné po dobu rekonstrukce využívat konferenční sál ani předsálí. Rezervace konferenčního sálu na termíny po rekonstrukci je i nadále možné provádět telefonicky na lince 2000 (dispečink BMS). Co se týče omezení v průběhu prací, hlučné práce budou probíhat až po 16. hodině. Prosíme o shovívavost v případě krátkodobých výjimek. Materiál bude na konferenční sál přepravován po schodišti 1.222 v relaxačním centru, průchod od posilovny v 1. NP ke squashovým kurtům a šatnám v 1. PP nebude omezen. V případě dotazů se prosím obraťte na garanta akce Ing. Slavíka, tel. 725 349 551.

DPLR/SRPI/OINV

Organizační řád ŘLP ČR od 1. července 2017

K prvnímu červenci tohoto roku nabyla účinnosti nová verze organizačního řádu podniku, která přináší rozsáhlejší změnu v organizační struktuře. Základním podkladem bylo rozhodnutí generálního ředitele č. DPERFIN/7227/17, kterým **se ruší divize regionálních služeb a logistiky (DRSL). Stávající sekce letových navigačních služeb regionálních letišť (SLRL) přechází do divize plánování a rozvoje letových navigačních služeb (DPLR). Sekce centrální logistiky (SCL) pak přechází do divize personální a finanční (DPERFIN).** Dále bylo na základě rozhodnutí GŘ (č. DPERFIN/7091/17) **vytvořeno na DPLR v sekci realizace projektů a investic (SRPI) nové oddělení rozvoje systémů ATM/CNS (ORS).** Toto oddělení vzniká rozdělením původního oddělení projektového managementu (OPM) z důvodu navyšování počtu zajišťovaných rozvojových projektů a investičních akcí, což vedlo k velkému nárůstu objemu činnosti, odpovědnosti a agendy původního OPM. **Další úpravou je změna osoby odpovědné za výcvik (z Ř DPERFIN na Ř ÚLŠO), změna popisu struktury a funkcí oddělení letového ověřování (OLO) na DPLR a další drobnější změny.** Nejnovější Organizační řád ŘLP ČR, s. p., ve verzi 8.1 je dostupný v aplikaci EORD a na intranetových stránkách podniku. Organizační strukturu přehledně shrnují níže uvedená schémata s vyznačením dotčených útvarů.

text a grafika Tomáš Tržický, ÚGŘ/ÚSMP/OSV



Informace o personálních změnách v souvislosti se změnou Organizačního řádu ŘLP ČR, s. p.

Se změnou OR ŘLP ČR, s. p., od 1. července 2017 došlo k následujícím personálním změnám. Pozici **náměstka sekce centrální logistiky** vykonává od 1. 6. 2017 pan **Ing. Jan Sedláček**. Pozici **vedoucího oddělení centrálního ARO** v sekci přibližovacích a letištních služeb divize provozní vykonává od 1. 7. 2017 pan **Ing. Jaroslav Kabátník**, pozici **vedoucího oddělení letových provozních služeb Brno** v sekci LNS regionálních služeb divize plánování a rozvoje LNS vykonává od 1. 7. 2017 pan **Oldřich Pírek**, pozici **vedoucího oddělení pseudopilotů** ve středisku vzdělávání personálu LNS a pseudopilotů útvaru letecké školy a obchodu vykonává od 1. 7. 2017 pan **Jan Jirsík** a pozici **vedoucího oddělení rozvoje systémů ATM/CNS** v sekci realizace projektů a investic, divize plánování a rozvoje LNS pan **Ing. Ivo Lengál**. Tímto přejem našim zaměstnancům hodně úspěchů.

DPERFIN/SPER

Objektiv



V pátek 2. června přichystalo ŘLP ČR, s. p., pro ratolesti svých zaměstnanců další odpoledne plné her a zábavy. Hlavním tématem se staly Olympijské hry, sportovních disciplín pro menší i větší závodníky bylo ve venkovním areálu IATCC připraveno celkem sedm, každý účastník který dokončil alespoň čtyři závody a nasbíral tak razítko na svou olympijskou kartičku, dostal zaslouženou odměnu. I doprovodný program stál rozhodně za to, děti si mohly zacvičit s Hankou Kynychovou, vyfotografovat se s vtipnými rekvizitami ve fotobudce, zaskákat si na trampolíně nebo využít nafukovací skluzavku. Velký úspěch mělo již tradičně malování na obličej, modelování zvířátek z nafukovacích balonků nebo aktivity s psy z organizace Canisterapie Kladno. Netradiční vsuvkou se stala bikeshow s vítězem českého poháru v trialu Honzou Sladkým, který svými kousky na kole dokázal nadchnout i všechny dospělé návštěvníky. Krátce po šesté hodině pak děti mohly shlédnout výpravnou pohádku. Dětské odpoledne bylo opět velmi povedené a my se těšíme zase za rok.

text a foto nwt



Pardubická Aviatická pouť patří nejen ke stálícím v kalendářích evropských airshow, ale také k akcím, které pravidelně ŘLP ČR podporuje, a nejenak tomu bylo i letos. Symbolický let Blériot, Albatros L39 pilotovaný legendárním generálmajorem Emilem Bočkem, akrobacie Breitling Jet Teamu nebo skupiny Flying Bulls, to vše patřilo k tomu nejlepšimu, co mohli milovníci létání o víkendů 3.–4. června spatřit. Odhadovaná návštěvnost kolem 25 tisíc diváků jistě hovoří za vše.

text red, foto Miloš Jenčík

Největší výcvikový projekt v historii ŘLP ČR, s. p., je zahájen

Letecká škola (CANI) vyhrála výběrové řízení na poskytování výcviku řídicích letového provozu společnosti BHANSA (Bosnia and Herzegovina Air Navigation Services Agency), čímž se zavázala vyškolit 69 řídicích letového provozu během následujících tří let. V Mostaru začala na přelomu května a června první fáze výcviku a při této příležitosti uspořádala Bhansa 6. června tiskovou konferenci. Konference se zúčastnil Ismir Jusko, ministr spojů a dopravy Bosny a Hercegoviny, Jan Klas, generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jana Navrátilová, ředitelka Letecké školy a Davorin Primorac, ředitel společnosti Bhansa.

Všichni zúčastnění zdůraznili význam projektu, který se řadí mezi největší výcvikové projekty v Evropě a který umožní Bosně a Hercegovině řídit svůj horní vzdušný prostor. Ředitel společnosti Bhansa Davorin Primorac vyjádřil spokojenost s tím, že tak důležitý projekt realizuje právě český partner. „Bhansa, jako nejmladší poskytovatel letových navigačních služeb v Evropě, je díky podpisu této smlouvy o krok blíže k dosažení svého strategického cíle – zahájit poskytování služeb v celém vzdušném prostoru Bosny a Hercegoviny, který je plánovaný na konec roku 2019,“ potvrdil pan Primorac.

Ministr spojů a dopravy pan Ismir Jusko poukázal na strategický přínos toho, že BHANSA bude mít své vlastní řídicí letového provozu, kteří budou moci převzít práci, jež byla dosud prováděna sousedními zeměmi (Chorvatskem a Srbskem). Jan Klas, ředitel ŘLP ČR, s. p., poděkoval za výjimečně dobrou spolupráci s kolegy z BHANSA a vyjádřil spokojenost s podporou, kterou projekt získal od Ministerstva dopravy. Zdůraznil význam tohoto projektu jak pro Českou republiku, tak i pro náš podnik. „Jedná se o historickou smlouvu pro Českou republiku i pro ŘLP ČR, s. p., a to nejen z důvodu finančního rozsahu smlouvy, ale také z důvodu důležitosti převzetí vzdušného prostoru našeho partnera v Bosně a Hercegovině. Jsem rád, že jsme součástí tohoto projektu a že vidíme politickou podporu, stejně jako připravenost týmu BHANSA spolupracovat na tomto projektu,“ uvedl Jan Klas.

V návaznosti na výcvikový projekt se sešli zástupci partnerských stran na Ministerstvu dopravy v Praze, kde došlo 20. června k podepsání společné iniciativy mezi českým ministrem dopravy Danem Tökem a bosenským ministrem spojů a dopravy Ismirem Juskem. Konkrétně se jedná o rozšíření vzájemné spolupráce ve výcviku personálu řízení letového provozu a o účast českých expertů při zajišťování kontrolní činnosti a výcviku vztahujících se k letadlům L410.

text Petra Sýkorová, ÚGŘ/ÚLŠO/OMO,
sykorovap@ans.cz; foto MD ČR



Vystavovali jsme na veletrhu IDET 2017

Ve dnech 31. 5.–2. 6. 2017 se ŘLP ČR, s. p., zastoupené Leteckou školou, účastnilo Mezinárodního veletrhu obranné a bezpečnostní techniky IDET 2017 na Výstavišti Brno. Hlavním cílem byla propagace řízení letového provozu široké veřejnosti s důrazem na spolupráci s Armádou České republiky a na zajištění výcviku řídicích letového provozu.

Expozice byla koncipována velmi interaktivně s cílem oslovit návštěvníky pomocí demo ukázky a umožnit zájemcům o problematiku řízení letového provozu aktivnější zapojení. Pro interaktivní spolupráci jsme na stánku použili dva simulátory – ROSE a PAR. Demo ukázku prováděl Jaroslav Malina z Armády ČR ve spolupráci s našimi pseudopiloty Tomášem Bílkem a Janem Jirsíkem, přičemž technické zajištění měl na starosti Petr Dvořák. Každý den proběhly minimálně 4 demo ukázky a jejich návštěvnost byla poměrně vysoká (viz foto). Kromě již zmíněných propagačních aktivit jsme veletrh využili k udržování kontaktů s našimi obchodními partnery. Naš stánek navštívili také zástupci Armády ČR, např. velitel vzdušných sil AČR generálmajor Ing. Jaromír Šebesta a zmocněnec ministra obrany za řízení letového provozu plk. Ing. Jaroslav Mika.

text a foto Petra Sýkorová, ÚGŘ/ÚLŠO/OMO,
sykorovap@ans.cz



Inspiromat

„Už jste někdy stáli uprostřed opuštěné dráhy? Jestli ano, víte, že nejpřekvapivější na ní je, jak je klidná a tichá. Letiště se sice stala synonymem hluku a ruchu, ale dokonce i ranveje mezinárodních letišť jsou jako přimražené v tichu. I zkouška motorů, při které drnčí sklo letištních budov, je na ranveji slyšet, jen jako by v dálce bzučela moucha. Energické střídání hlasů posádky a hlasů z rádia existuje jen v kabinách letadel; sama dráha si slov ukrytých ve velmi krátkých vlnách nevšímá.“

Richard David Bach (*1936), americký spisovatel, autor bestselleru *Jonathan Livingston Racek* z roku 1972; v jeho knihách se objevuje jeho obliba k letectví a dokonce i létání v metafoře

„Přál bych vám zažít, jak dojemné vztahy mezi sebou kosmonauti mají. Navzájem se vnímáme jako reprezentanti Země. Země je našim domovem bez hranic.“

Alexej Archipovič Leonov (*1934), bývalý vojenský letec a sovětský kosmonaut; v roce 1965 během letu kosmické lodi *Voschod 2* vystoupil jako první člověk do volného prostoru

„Když se letec řídí podle hvězd, musí myslet na to, že se pohybují.“

Charles A. Lindbergh, ml., (1902–1974), v roce 1927 uskutečnil první sólový přelet Atlantského oceánu

„Někteří piloti vyhlásí stav nouze po indikaci vysokého tlaku oleje. Jiným upadne křídlo a jen požádají o nižší letovou hladinu.“

anonymní letecké moudro

připravila nwt

DPERFIN připravila i letos **jednodenní zájezd pro naše bývalé zaměstnance v důchodu. Tentokrát nabízíme výlet do hospitálu Kuks, bývalého zaopatřovacího ústavu pro vojenské veterány provozovaného v letech 1744–1938 řádem milosrdných bratří. Výlet se uskuteční v úterý 5. září 2017. Program: 7:15 sraz Praha 6-Ruzyně, ulice K Letišti (bude upřesněno), 7:30 odjezd, 10:00 příjezd k hospitálu Kuks, 10:45 prohlídka, 12:30–15:30 oběd a posezení v restauraci Baroque, 16:00 odjezd do Prahy.**

Pokud máte zájem o tento zájezd, zašlete prosím závaznou přihlášku s označením vybraného menu k obědu a jednoho ze tří prohlídkových okruhů podle nabídky na adresu Řízení letového provozu ČR, s. p., Divize personální a finanční/PS, Navigační 787, 252 61 Jeneč. Možno potvrdit i e-mailem. Vyráží Marie Pražáková, tel.: +420 220 373 239, e-mail: prazakova@ans.cz. Z důvodu zajištění autobusů a obědů vás prosíme o potvrzení vaší účasti nejpozději do 1. srpna 2017.

DPERFIN/SPER/PS



9.9.2017

5. ročník STRAKONICE ON AIR

LETECKÝ DEN



stíhací letoun 2. světové války North American P-51D Mustang
 ukázka akrobacie Petra Kopfsteina, pilota Red Bull Air Race
 průlet stíhacích letounů JAS-39 Gripen

Od 10:00 hodin doprovodný program pro děti a dospělé,
 občerstvení, vyhlídkové lety, statické ukázky letadel
 a vrtulníků, cvičný zásah hasičského sboru, přilety letadel.

Od 14:00 do 16:30 hod. letové ukázky historických
 i současných letadel, skupinový let trenérů, akrobacie,
 seskok parašutistů.

VSTUPNÉ 200 Kč / osoba
PARKOVNÉ ZDARMA

děti do 15 let v doprovodu rodičů ZDARMA

PARTNEŘI: Řízení letového provozu ČR, s.p., Znakon a.s., HZS Jihočeského kraje-ÚO Strakonice
 Městský pivovar Strakonice a.s., Teplárna Strakonice a.s., 25. protiletadlový raketový pluk

Městské kulturní středisko Strakonice

Za podpory města Strakonice
 výročí 650 let - městské slavnosti



ZNAKON



Řízení letového provozu
České republiky



HASIČSKÝ SBOR
Strakonice



PIVOVAR
Strakonice



TEPLÁRNA STRAKONICE



25. PROTILETADLOVÝ
RAKETOVÝ PLUK



HZS JIHOČESKÉHO KRAJE-ÚO
Strakonice



MĚSTSKÉ KULTURNÍ
STŘEDISKO STRAKONICE



ZNAKON a.s.



TEPLÁRNA STRAKONICE a.s.



HASIČSKÝ SBOR
Strakonice



MĚSTSKÉ KULTURNÍ
STŘEDISKO STRAKONICE



ZNAKON a.s.

Trojnásobný úspěch nové řídicí věže v Ostravě

Tři prestižní ceny získal státní podnik Řízení letového provozu České republiky za úspěšnou realizaci nového provozního střediska a řídicí věže na Letišti Leoše Janáčka v Ostravě. První cenou je „Dopravní stavba roku 2016“, druhou „Cena Development News“ a třetí je čestné uznání v soutěži „Stavba Moravskoslezského kraje za rok 2016“. Ve všech případech odborné poroty ocenily zejména technické, technologické a architektonické provedení této ojedinělé stavby se zřetelem na vytvoření specifického vnitřního prostoru.

„Stavba nového střediska v Ostravě je výsledkem mimořádného spojení vize s profesionalitou. Poděkování proto patří projektovému týmu ŘLP ČR, s. p., architektům, generálnímu dodavateli i všem ostatním dodavatelům, kteří odvedli špičkovou práci,“ uvedl při této příležitosti generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas.

Potřebu nové řídicí věže vyvolal rostoucí význam ostravského letiště v dopravní infrastruktuře Moravskoslezského kraje, které jenom v roce 2016 zaznamenalo téměř 25 000 startů a přistání. Investiční náklady na výstavbu nového provozního střediska a řídicí věže v Ostravě činily 133 milionů korun.

TZ ŘLP

Architekt:	Ing. arch. Milan Sýkorský	Zastavěná plocha bez parkoviště:	575 m ²
Stavební projekt:	Kania Ostrava, a. s.	Celková užitná plocha pro ŘLP ČR, s. p.:	1274 m ²
Generální dodavatel:	„Sdružení TWR Mošnov HOCHTIEF CZ - Synett“	Zahájení projektu:	září 2011
Dodavatelé technologií:	Rohde and Schwarz, KATO, ABB, CS Soft, ICC	Výstavba:	2014–2015
		Provozní přechod:	26. května 2016

CENA DEVELOPMENT NEWS







VÝSTRAŽKATÉ
 Ministerstvo dopravy

SOUTĚŽ PODPORUJÍ

ŘSD ČR

SÚDOP

sfid

CSOB

ČDS&T 2016

DOPRAVNÍ STAVBA
 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE
 VÝRAVNÁ HOVADY A DOPRAVĚ

KATEGORIE

A4 OSTATNÍ DOPRAVNÍ STAVBY

STAVBA:
PRŮJMOVATEL:
ODDÁVATEL:
INVESTOR:
PROJEKČNÍ KANCELÁŘ:
REDAKCE:

KLÍČOVÉ VĚŠTĚNÍ OSTATNIA
 ŘEŠENÍ LETOVÉHO PROJEKTU ČS, S.P. A HOCHVICE ČS, A.S.
 HOCHVICE ČS, A.S., SMETK 3.0.0.
 KANA, A.S., VOJ DÍK PRAMANA, A.S.
 ŘEŠENÍ LETOVÉHO PROJEKTU ČS, S.P.

2x jednotná architektonická řešení stavby a její technická provedení
 které splňují všechny nové odborné požadavky technicky odpovídající parametry.



15. ČERVNA 2017



Ing. Miroslav N. N. N.

TITUL ČDS&T 2016

VÝPRAVCE



Ministerstvo dopravy

SOUDÍTE PŘEDKURSE





HLAVNÍ PARTNER



ČDS&T 2016

DOPRAVNÍ STAVBA
DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE
VÝTVARNÁ HOVADCE V DOPRAVĚ

OSTATNÍ

A4 OSTATNÍ DOPRAVNÍ STAVBY

STAVBA
PŘÍKLADY
DOČASNÉ
PROJEKTY
INVESTICE
VÝTVARNÉ POKROKY

KŘÍDÍ VĚŽ LETIŠTE OSTRAVA
RŽDIN LETOVÝCH PŘEVODŮ ČK. S.P. A HOCHERCE ČZ. A.S.
 HOCHERCE ČZ. A.S. INŽENÍŘSKÝ
 KANAL A.S. VÝTV. DECO PRÁHA, A.S.
 RŽDIN LETOVÝCH PŘEVODŮ ČK. S.P.

Je to jediná soutěžnická křídla věž letiště v provedení stříbrného a nerezového kovu, která je doplněna o stříbrnou a nerezovou křídla věž letiště v provedení stříbrného a nerezového kovu. Je to jediná soutěžnická křídla věž letiště v provedení stříbrného a nerezového kovu. Je to jediná soutěžnická křídla věž letiště v provedení stříbrného a nerezového kovu.



15. ČERVNA 2017

Ing. Miroslav Hájek
 Ing. Miroslav Hájek, Ing. Miroslav Hájek

Ing. Miroslav Hájek
 Ing. Miroslav Hájek, Ing. Miroslav Hájek

Fatigue Risk Man

Co je FRMS?

FRMS je zkratka anglického Fatigue Risk Management System neboli v překladu systém řízení rizik spojených s únavou. Únava je považována za nebezpečí, které předvídatelně degraduje různé typy lidské výkonnosti a které může přispět k výskytu letecké nehody nebo jiné události v leteckém provozu.

Cílem FRMS je předcházet únavě provozního personálu a omezovat její možný negativní vliv na bezpečnost letového provozu. Toho je možné dosáhnout prostřednictvím průběžného sledování a řízení rizik souvisejících s únavou.

Únavou (fatigue) se rozumí fyziologický stav snížené duševní nebo fyzické způsobilosti vykonávat své povinnosti, vyplývající z nedostatečného spánku nebo delší nespavosti, denní fáze nebo pracovního zatížení (duševní nebo tělesné aktivity), který může narušit bdělost člověka a schopnosti zajistit bezpečné vykonávání jeho povinností.

Proč je nutné se únavou zabývat?

Vzhledem k tomu, že náš podnik poskytuje služby 24 hodin 7 dní v týdnu, je únava nevyhnutelná, protože lidský mozek a tělo fungují optimálně pouze s neomezovaným nočním spánkem. **Vzhledem k tomu, že únava nelze zcela vyloučit, musí být řízena.** Únava velice úzce souvisí se stresem, oba tyto jevy jsou přitom většinou chápány ve svém negativním smyslu, neboť vyjadřují pokles úrovně výkonnosti člověka. Avšak mnohem užitečnější je chápat tyto jevy jako indikátory nebo alarmy, které upozorňují, že daný jedinec čelí určitému tlaku, že jeho kapacita již není adekvátní požadovanému výkonu. U únavy se jedná o to, že dostupné zdroje lidského organismu již nejsou schopny zachovat takovou úroveň výkonu, která je požadovaná pro plnění daných úkolů.

Je nutné si uvědomit, že únava je přirozený projev lidského organismu, na nějž má vliv řada faktorů jako

FRMS se nejprve začal zavádět u leteckých dopravců, kde při letech přes časová pásma navíc velkou měrou k únavě přispívá jev známý jako jet lag, spaní mimo domov apod. Určitým impulsem pro rozhodnutí o nutnosti řízení rizik souvisejících s únavou byla řada událostí v leteckém provozu, kde byla únava posádky jedním z přispívajících faktorů. **Jako nejznámější příklad je možné uvést let Colgan Air 3407, jehož osudem byl inspirován jeden z dílů série Letecké katastrofy nazvaný „Smrtící únava“.** V únoru 2006 se během přistání v Buffalo zřítil Bombardier Dash 8 (verze Q 400) se 49 lidmi na palubě. Havárie vyvolala vlnu dotazů ohledně provozu regionálních leteckých společností ve Spojených státech. Rodiny obětí přiměly Kongres Spojených států, aby přijal přísnější předpisy vůči regionálním dopravcům a aby se podrobněji zabýval bezpečností provozních postupů a pracovními podmínkami pilotů. Tato tragédie tak měla alespoň jeden pozitivní výsledek – přiměla Federální úřad pro letectví k zavedení nových pravidel pro závazný odpočinek posádek.

agement System a jeho zavádění v ŘLP ČR, s. p.

kvalita a délka spánku, cirkadiánní rytmy, chronotyp člověka (skřívání/sovy), úroveň zátěže, stresu apod.

Aktivity spjaté s řízením rizik souvisejících s únavou tzv. Fatigue Risk Management byly zahájeny rovněž i u našeho podniku. Nejprve byla zpracována analýza požadavků na řízení rizik spojených s únavou (FRM) plynoucích zejména z budoucí legislativy a jeho současného stavu u podniku. Výsledky této analýzy jsou zpracovány v dokumentu Fatigue Risk Management v ŘLP ČR, s. p., který je pro zaměstnance podniku k dispozici na SharePointu.

Požadavky na řízení rizik spojených s únavou se vyskytují současně na několika místech:

- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373 (účinné od 2. 1. 2020)
- Doplnění ICAO Annexu 11 (účinné od 5. 11. 2020)
- CANSO Standard of Excellence in Safety Management Systems Ed. 2; jednou z oblastí dotazníku sloužícího k hodnocení výpovědi SMS (Safety Management System) je i otázka Fatigue-related Risk Management
- EUROCONTROL Safety Culture Survey; Safety Culture Survey v ŘLP ČR, s. p., prováděl EUROCONTROL v období od listopadu 2014 (elektronické vyplňování dotazníků) do března 2015 (workshopy se zaměstnanci a managementem ŘLP ČR, s. p.), jednou z pěti klíčových potřeb zjištěných v rámci workshopů byla „*potřeba zvážit otázky únavy a příprava na budoucí regulaci – současné uspořádání nepředstavuje osvědčené postupy pro řízení únavy a může se ukázat jako neudržitelné ve světle budoucích omezení*“.

Na základě této analýzy, která byla v září 2016 předložena k projednání PGR, bylo rozhodnuto o ustanovení pracovní skupiny (viz Příkaz číslo 04/16/ÚPB/281), jejímž cílem je zavedení procesů souvisejících s řízením rizik spojených s únavou.

Základní přístupy k řízení rizik souvisejících s únavou

Řízení únavy se rozumí způsoby, kterými poskytovatel služeb a provozní pracovníci řeší bezpečnostní důsledky únavy. Obecně platí, že ICAO standardy a doporučené postupy (SARP) v různých přílohách podporují dvě rozdílné metody pro řízení únavy:

- 1. Prescriptive approach.** Poskytovatel služeb je v souladu s limity pracovní doby a minimy pro dobu mimo výkon pracovní činnosti vymezenými regulátorem a řídí rizika související s únavou za využití procesů SMS, které jsou již zavedené pro řízení ostatních druhů nebezpečí;
- 2. FRMS approach.** Poskytovatel služeb vytvoří a implementuje systém řízení rizik souvisejících s únavou (FRMS), který je schválen regulátorem.

Tyto přístupy (normativní a FRMS) sdílejí dva důležité základní rysy, a těmi jsou znalost a využívání vědeckých principů (nauka o spánku a cirkadiánní rytmy) a provozní znalost a zkušenosti.

Oba přístupy by měly rovněž vzít v úvahu:

- potřebu patřičného spánku (ne jen odpočívání v bdělém stavu) s cílem obnovit a udržet všechny aspekty aktivit bdění (včetně bdělosti, fyzické a duševní výkonnosti a nálady);
- denní rytmy ve schopnosti provádět duševní a fyzické práce, a ve sklonu ke spánku (schopnost usnout a zůstat spící), které jsou poháněny cirkadiánními hodinami v mozku;

Existují však i příklady od poskytovatelů letových provozních služeb z různých zemí, kde nevhodná kombinace směn vedla k nebezpečné situaci. Jako konkrétní příklad je možné uvést incident z roku 2004 v Los Angeles. Řídící letového provozu povolil Boeingu 737 pojiždění a vzlet z dráhy 24L ve stejnou dobu, kdy bylo přistání na tutéž dráhu povoleno Boeingu 747, který již byl na krátkém finále. Piloti přistávajícího letadla viděli Boeing 737 pojiždět na dráhu a přerušili přistání zhruba 12 vteřin předtím, než by došlo ke kolizi, přičemž během postupu go around se nacházeli přibližně 200 stop nad Boeingem 737. Během šetření této události bylo zjištěno, že daný řídící odpracoval směnu předchozí den od 15:30 do 23:30, po této směně jel domů a spal pouze 5-6 hodin, než se opět vrátil do práce na směnu začínající v 7:30, během které došlo k popsánému incidentu. Tento případ ukazuje, jak rozdílné pracovní podmínky jsou v různých částech světa.

- příspěvek pracovní zátěže k únavě a fyzickému a duševnímu snížení výkonu;
- provozní podmínky a bezpečnostní riziko, které v této souvislosti představuje únavou postižený jedinec.

Dopisem ze dne 29. 9. 2016 bylo Úřadem pro civilní letectví sděleno, že „*po řádném projednání a ve shodě s Odborem civilního letectví Ministerstva dopravy ČR bylo rozhodnuto, že v ČR bude uplatňován tzv. „FRMS approach“ (poskytovatelé letových navigačních služeb vytvoří vlastní systém řízení únavy na stanovištích FRMS – fatigue risk management system, který bude schválen a dozorován Úřadem pro civilní letectví)*“.

A co konkrétně má za úkol pracovní skupina pro řízení rizik spojených s únavou?

Základem byla již zmíněná analýza požadavků na řízení rizik spojených s únavou (FRM) plynoucích z budoucí legislativy a dalších oblastí a jeho současného stavu u podniku Řízení letového provozu ČR, s. p. Mnoho oblastí je již v podniku řešeno, aniž by byl systém formálně zaveden. **Existují pravidla pro tvorbu rozpisů služeb provozních pracovníků, v určité míře je rovněž problematika únavy a jejího efektivního řízení součástí výcviku řídicích letového provozu. Tyto již existující procesy a pravidla je třeba popsat a doplnit tak, aby byly splněny výše uvedené legislativní požadavky a zavést tak u podniku efektivní FRMS.**

To je úkolem pracovní skupiny pro řízení rizik spojených s únavou (FRM), složené ze zástupců provozních útvarů, útvaru provozní bezpečnosti a divize personální a finanční, která se podle harmonogramu schváleného PGR pravidelně schází. Setkání se účastní rovněž zástupci profesní organizace řídicích letového provozu CZATCA.

Jedním z prvních výstupů této skupiny bude připravovaná Politika FRMS. Politika FRMS je základní do-

kument, kterým se podnik zavazuje k efektivnímu řízení rizik souvisejících s únavou. Politika FRMS popisuje cíle a principy FRMS, definuje rozsah a stanovuje odpovědnosti v rámci FRMS. Politika FRMS bude zařazena do vnitropodnikové směrnice Příručka bezpečnosti a bude rovněž k dispozici k seznámení všem zaměstnancům podniku.

Činnost pracovní skupiny zahrnuje také naplnění požadavků ICAO Annexu 11, a to konkrétně v oblasti identifikace nebezpečí souvisejících s únavou. Pro snazší orientaci v problematice vydaly společně organizace CANSO, ICAO a IFATCA dokument Fatigue Management Guide for Air Traffic Service Providers, který je pro práci skupiny ve velké míře využíván. Například právě pro identifikaci nebezpečí souvisejících s únavou udává mnohé příklady a návrhy, úkolem pracovní skupiny je z této škály vybrat ty procesy, které jsou u podniku realizovatelné, a aplikovat je.

V rámci zavádění Fatigue Risk Management System však samozřejmě probíhá velké množství dalších činností i mimo schůzky pracovní skupiny. Jednou z těchto aktivit jsou setkání a diskuse s odborníky. Proběhla diskuse s PhDr. Dzvoničkem, akreditovaným dopravním psychologem z Ústavu leteckého zdravotnictví Praha, s doc. Bendovou, chronobioložkou z Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy, a dále byl prezentován projekt AVAS, který představuje možnost sledování únavy pomocí hlasové analýzy a který je v současné době testován na CANI v oblasti sledování emočního vývoje studentů.

Výsledky a závěry pracovní skupiny je možné průběžně sledovat na intranetových stránkách projektu na SharePointu. Jakékoliv dotazy a návrhy je také možné směřovat na metodiky OBK.

text Petr Kouba, Oddělení bezpečnosti a kvality, koubap@ans.cz

Odpovědnost

Vzhledem k tomu, že je úrava ovlivněna všemi aktivitami bdění (nejen pracovními nároky), řízení únavy musí být sdílenou odpovědností mezi regulátory, poskytovateli služeb a provozními pracovníky.

- **Regulátor** je odpovědný za poskytnutí regulačního rámce, který umožní náležitě řízení únavy, a zajištění, že poskytovatel služeb řídí rizika související s únavou za účelem dosažení přijatelné úrovně bezpečnosti.
- **Poskytovatelé služeb** jsou odpovědní za zajištění vzdělávání týkajícího se řízení únavy, zavedení rozpisů práce (v prostředí řídicích letového provozu rozdělovnik služeb), které umožňují pracovníkům bezpečné vykonávání jejich povinností, a za zavedení procesů pro monitorování a řízení rizik souvisejících s únavou.
- **Provozní pracovníci** jsou odpovědní za to, že přicházejí do služby v kondici, včetně zajištění vhodného využití doby mimo výkon pracovní činnosti k spánku, a za hlášení nebezpečí spojených s únavou.



Hokejový tým Řízení letového provozu druhý na 18th European ATC Ice Hockey Tournament

Poslední dubnový víkend se ve slovenské Bratislavě konal již 18. ročník tradičního evropského hokejového šampionátu řídicích letového provozu EATCIHT 2017 a hokejisté ŘLP ČR, s. p., byli samozřejmě při tom. Bratislava je pro svou snadnou dosažitelnost velmi oblíbenou „hokejovou“ destinací, a tak tým Prague Monkeys přicestoval sice ne v úplně plné síle, ale i tak s patnácti hráči v poli, což slibovalo slušné naděje na dobré umístění. Také rozlosování základních skupin nám hrálo do karet. Tým Geneva Skyguide sice rozhodně nepatří k slabým soupeřům, ale Monkeys si na ně tradičně poměrně věří a hráči Budapešti Piranhas přeci jen zdaleka nedosahují kvality našich hokejistů, a tak bylo jasné, že zde půjde spíše o exhibiční utkání. Tyto prognózy se také vyplnily a náš tým první den turnaje porazil tým Ženevy 4:1 a druhý den lehce přešel přes tým Budapešti v poměru 7:0.

Tyto výsledky již nyní zaručovaly nejhůře třetí místo na turnaji, protože z celkem devíti týmů byly utvořeny tři základní skupiny, ve kterých se každý utkal s každým. Následně první týmy skupin utvořily svou skupinu vítězů, druhé týmy prostřední skupinu a poslední týmy základních skupin třetí skupinu nadstavbové části turnaje. To nás svedlo do jedné postupové skupiny s vítězi ostatních základních skupin Zurych Skylanders a Bratislava Falcons. A zde už šlo samozřejmě do tuhého, neboť oba soupeři jsou tradičně velmi silní a navíc švýcarské hokejisty se ještě nikdy porazit nepodařilo. Také rozlosování nadstavbové části již tak příznivé nebylo, zatímco oběma našim soupeřům zbýval poslední den turnaje již jen jeden zápas s námi, tak nás čekaly zápasy s oběma s dvou a půl hodinovou pauzou mezi nimi. Nicméně celý tým byl pevně rozhodnut se o svou šanci porvat a s tímto odhodláním jsme se také v neděli ráno postavili na modrou čáru proti švýcarskému celku.

Jestliže až do tohoto momentu hrálo celé naše mužstvo velmi disciplinovaně a příkladně táhlo za jeden provaz, pak se v tomto zápase dokázalo ještě překonat a všichni hráči mohli na konci zápasu slavit překvapivou, ale naprosto zaslouženou, výhru 4:2.

Se stejným odhodláním jsme se po krátké přestávce postavili i domácímu týmu. Výkon celého mužstva byl opět fantastický a po většinu zápasu jsme na ploše byli jasně lepším týmem. Nicméně únava z předchozích bojů, nedostatek odpočinku a v neposlední řadě i podpora domácího týmu z řad nejen fanoušků ale i pořadatelů turnaje, zejména v posledních minutách zápasu, znamenaly trochu nešťastnou prohru 3:5 (poslední gól padl do prázdné brány při závěrečné hře bez brankáře našeho týmu, která se téměř minutu odehrávala na brankovišti soupeře, a gól do jeho sítě nepadl opravdu jen pro něj šťastnou shodou okolností).

Tento výsledek tedy znamenal, že v konečném součtu bodů obsadil náš tým výborné druhé místo a za vizitku, kterou za sebou na turnaji zanechává, se rozhodně stydět nemusí. Chtěl bych tímto všem hráčům poděkovat za nasazení, které po celou dobu turnaje předváděli!



text Petr Procházka, foto EATCIHT 2017

Vyhodnocení ankety spokojenosti Perfect Canteen ŘLP 2017

V květnu tohoto roku proběhla další anketa Perfect Canteen, ve které jsme se vás, našich zákazníků, dotazovali na spokojenost s našimi službami. Děkujeme všem, kteří se interního dotazníku spokojenosti zúčastnili. **Celkem se ankety zúčastnilo 91 respondentů. Největší spokojenost se ukázala s velikostí porcí a s personálem, méně kladně je hodnocen výsledek v kategorii cena ve vztahu ke kvalitě jídla a nápojů. Nejraději mají respondenti českou klasiku, méně využívají snídaně a snídaňový bar. Z doplňkového prodeje nejlépe dopadly balené nápoje, s malým rozdílem jsou méně oblíbené slané pochutiny. Nejvíce zákazníci bavili akce Street food festival, Perfect Burger Project a Perfektní šťavnaté steak, nejméně oblíbený byl Smažený únor (únor 2017). U kavárny byla nejlépe hodnocena nabídka teplých nápojů – káva/čaj. Celkem 91 % dotázaných respondentů navštěvuje místní kavárnu.**

Vaši zpětnou vazbu jsme již začali pracovat a některé změny jsme realizovali dříve, než jsme byli schopni výsledky oficiálně oznámit. V následujícím textu stručně upřesníme, co je v restauraci nového, co chystáme a čeho jste si zatím nevšimli.

Co dělat, když nevím, co se skrývá pod názvem jídla? Některá jídla mají tradiční název, pro který není žádná česká varianta. Stud stranou, zeptejte se kuchaře, který jídlo vydává. Jídlo vám představíme, popíšeme jeho složení a rádi Vám dáme i ochutnat.

Co když mi jídlo nechutná?

Svíčkovou dělá vždy nejlepší maminka. Může se stát, že chuť jídla není taková, na jakou jste zvyklí. Pokud se Vám zdá, že s jídlem není něco v pořádku, upozorněte na to náš personál. Určitě najdeme společné řešení. Jídlo vám vyměníme a sjednáme nápravu.

Někdy mi nestačí obědová porce a mám ještě hlad.

Průměrný oběd by měl mít 550 kcal (středně aktivní člověk). Podle podobného průměru sestavujeme naše kalkulace. Snažíme se jídla sestavovat tak, aby byla

nutričně vyvážená a hlavně z kvalitních surovin od prověřených dodavatelů. Nechceme soupeřit s konkurencí a dohánět velikost porcí velkými přílohami. Za cenou si stojíme, protože je odpovídající nejen kvalitními surovinami, ale i profesionální službou, kterou se pro vás snažíme neustále vylepšovat.

Chtěla bych více zdravých jídel a salátů.

I tady pro Vás naši službu vylepšíme! V restauraci se více zaměříme na zdravá jídla, o která je dle výstupu z dotazníku velký zájem. V letní sezóně je více kvalitní zeleniny i ovoce, zdravější jídla se nám budou snaže připravovat. Salátový bar bude pestřejší. Zařadíme nové letní speciály v sortimentu studené kuchyně. Věřte, že mít pro vás sortiment nachystaný už v 5 hodin ráno, je pro nás logisticky oříšek.

Jídlo se mi zdá někdy málo dochucené, jednotvárné. Snažíme se v souladu s moderními trendy jídlo nepřesolovat. Jste-li tedy zvyklí mít jídlo slanější, může se vám zdát i „nedochucené“. Máme nového šéfkuchaře Lukáše Mandíka a věříme, že chuť jídel bude i nadále výborná.

Proč podáváme v kavárně kávu „z kapslí“?

Pro koncept Nespresso jsme se rozhodli po negativních zkušenostech s jinými kávovými řešeními, které měly časté výpadky a nekonzistentní kvalitu. Snadná obsluha kávovarů nám také umožňuje odbavit zákazníka rychleji a věnovat se mu i v průběhu přípravy kávy. Káva je pro nás důležitá, ale zákazník a kontakt s ním ještě důležitější. Nespresso pro nás skutečně není jen „káva z kapsle“. Hliníkové kapsle v kombinaci s přetlakovým uzavíráním, jsou optimální pro ochranu 900 těkavých aromatických látek, které káva obsahuje, před nepřítelem: vzduchem, světlem a vlhkostí. Káva od pěstitelů pečlivě vybírána a posuzována přísnými parametry, můžete si tak být jisti, že káva Nespresso je ta správná volba pro ranní probuzení nebo odpolední siestu či pracovní schůzku.

Jste tady pro vás. Vaše Perfect Canteen

2017	Modus	Průměrná známka 2017	Průměrná známka 2016	Průměrná známka 2015
skladba menu	2	2,23	2,46	2,33
chuť jídel	2	2,20	2,31	2,18
velikost porcí	1	1,75	1,84	1,75
personál/kantýny	1	1,76	1,78	1,81
cena ve vztahu ke kvalitě jídla a nápojů	2	2,33	2,29	2,20
prostor restaurace – zařízení/design	1	1,81	1,82	X

tab. č. 1 – Zhodnocení spokojenosti se službami

2017	Modus	Průměrná známka 2017	Průměrná známka 2016	Průměrná známka 2015
polévky	2	2,13	2,15	2,22
česká klasika	2	1,98	2,00	1,93
světová kuchyně	2	2,02	2,14	2,13
obědové saláty a salát bar	2	2,35	2,45	2,63
chef's special / live cooking	1	2,09	1,96	X
zdravé a lehké	2	2,33	2,23	X
sladké moučníky a dezerty	2	2,19	1,84	2,15
sendviče, bagety, obložené chleby	2	2,41	2,16	2,39
snídaně a snídaňový bar	2	2,75	X	X

tab. č. 2 – Zhodnocení oblíbenosti jednotlivých položek nabízených v restauraci

2017	popularita
Řízkobraní II (březen 2016)	138
Raw Food (duben 2016)	127
Perfect Burger Project II (červen 2016)	155
Perfektní šťavnaté steak (září 2016)	155
Street Food Festival (říjen – listopad 2016)	157
Smažený únor (únor 2017)	117
Jarní Detox (březen 2017)	147

tab. č. 3 – Popularita měsíčních akcí (od března 2016 do března 2017)

2017	Modus	Průměrná známka
prostředí kavárny	1	1,75
nabídka teplých nápojů – káva/čaj	1	1,40
nabídka dezertů	1	2,00
ostatní sortiment	1	2,22
personál	1	1,45
tradiční cukrovinky	2	2,25
balené nápoje	1	2,00
mléčné výrobky	2	2,19
slané pochutiny	2	2,64
výrobky zdravé výživy	2	2,61

tab. č. 4 – Zhodnocení oblíbenosti kavárny/doplňkového prodeje, služeb