

STRIP 2018

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



Projekt jedenasedmdesát metrů vysoké řídicí věže stojící na Mezinárodním letišti Adolfa Suáreze, Madrid – Barajas, byl oceněn na mezinárodní architektonické soutěži, a to především proto, že návrh splňoval veškeré funkční požadavky a současně vytvořil jeden z reprezentativních bodů celého letiště. Budova byla postavena mezi roky 1997–1998. Odolná konstrukce této věže hraje důležitou roli pro charakteristické funkční prvky a její celkovou podobu. Architektonický návrh a konstrukční řešení zde spolu vytvořily ideální symbiózu odrážející se v uceleném obrazu věže.

Přizpůsobení různých konstrukčních systémů pro tři části této věže umožnilo dokončit stavbu během pouhých 9 měsíců. Zatímco základy budovy byly postaveny přímo na letišti, šachtové nosníky se odlévaly předem na jiném místě a posléze byly stavební firmou zasazeny do konstrukce za méně než jeden měsíc. Současně se na místě předem smontovala ocelová konstrukce pro vyšší patra, která byla později vyzdvihnuta dvěma velkými jeřáby. Díky této metodě nebylo nutné stavět rozsáhlé lešení a zároveň se minimalizovala bezpečnostní rizika.

foto: Slashme

Pracovní výročí

V měsíci dubnu oslaví své kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR tyto zaměstnanci:

Eliška Hoffmannová,
technický dohled II
ÚPRO/Oddělení telekomunikací **15 let**
Olga Ciglerová,
samostatný řídící letového provozu II
ÚPRO/Oddělení APP/TWR Praha **20 let**
Miloslava Mezerová, Ing.,
výkonná ředitelka ÚFS
ÚFS/Sekretariát ÚFS **20 let**
Ingrid Míková, Ing., Ph.D.,
vedoucí řídící letového provozu I
ÚPRO/DATM/SRLR/LKTB-LPS **20 let**

Josef Štětina, Ing.,
administrátor MIS
ÚFS/SCL/SMIS/PST **20 let**
Petr Kunc,
metodický pracovník ATS
ÚPRO/DPLR/SMILNS/OPLNS **20 let**
Tomáš Svatek,
samostatný řídící letového provozu II
ÚPRO/ Oddělení APP/TWR Praha **30 let**
Jan Zbránek,
mistr údržby
ÚFS/Oddělení správy objektů **30 let**
Stanislav Machota,
vedoucí řlp II - Senior controller
ÚPRO/Oddělení APP/TWR Praha **35 let**
Josef Červenka,
zaměstnanec RCC
ÚPRO/ RCC **40 let**

Milan Koráb,
metodický pracovník LNS
ÚPRO/DPLR/SMILNS/OPLNS **40 let**
*Jménem redakce všem jubilantům
srdečně blahopřejeme!*

Nejlepší letiště světa 2018

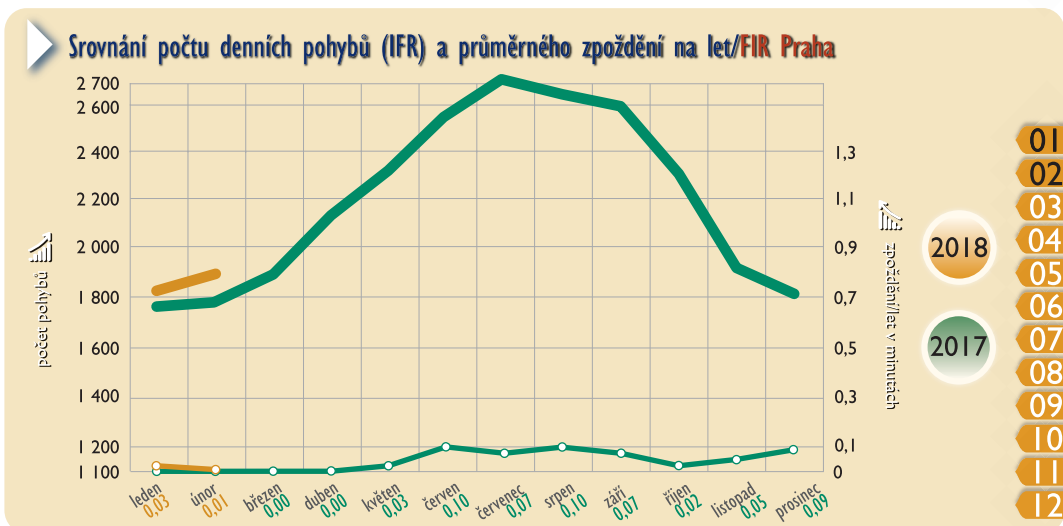
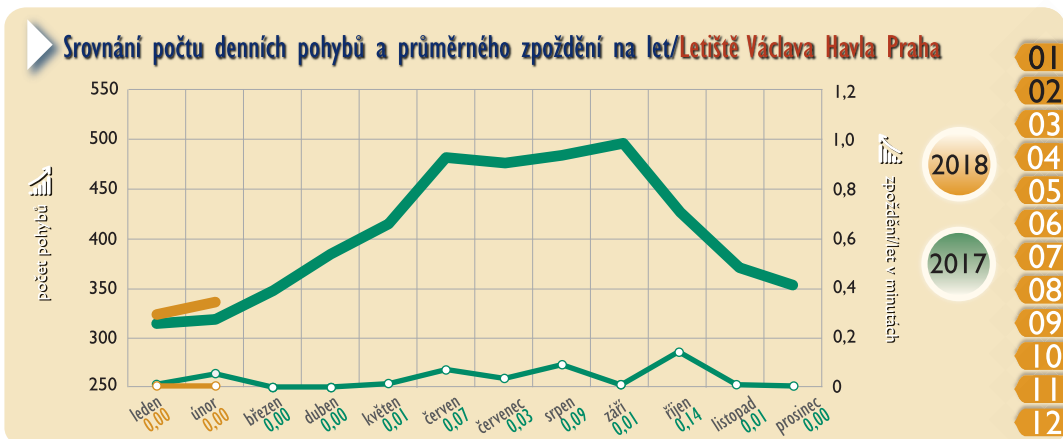
Společnost Skytrax 21. března ohlásila výsledky hodnocení spokojenosti cestujících v kategorii Nejlepší letiště 2018. Předmětem hodnocení bylo 550 světových letišť a do šetření bylo zahrnuto 13,73 mil. cestujících. Průzkum probíhal v období od srpna 2017 do února 2018, přičemž hodnocen byl celý proces: od bavení, přilet, odlet, transit, nakupování, bezpečnost, zavazadla, imigrační služba,

atd. Výsledky Top 10 nejlepších letišť 2018 jsou následující: 1. Singapur Changi, 2. Soul Incheon, 3. Tokio Haneda, 4. Hong Kong, 5. Dauhá Hamad, 6. Mnichov, 7. Centrair Nagoja, 8. Londýn Heathrow, 9. Curych a 10. Frankfurt. Ze všech shromážděných anket sestavil Skytrax žebříček Top 100. Z výsledků je zřejmé, že v horní desítku moc změn proti loňskému roku nenastalo. Naopak výrazné změny vidíme na dalších místech. Bezesporu fenomenální je skok letiště Řím Fiumicino ze 158. místa v loňském roce na letošní 85. pozici. **Také Praha si trochu polepšila, když se posunula z 96. místa na místo 92.** Hodnocení naopak nedopadlo příznivě pro španělská letiště, kde Madrid ztratil 12 míst a Barcelona 9. **red**

Statistiky provozu

únor 2017/2018

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



Pohyby na regionálních letištích ÚNOR 2017/2018



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.

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2017	2018	17/18	2017	2018	2017	2018
8 851	9 442	5,5	407 (27. 2.)	424 (23. 2.)	42 (10. 2.)	38 (8. 2.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2017	2018	17/18	2017	2018	2017	2018	2017	2018
49 913	53 028	6,24	1 985 (10. 2.)	2 142 (23. 2.)	170 (27. 2.)	180 (1. 2.)	0,00	0,01

Nejtěžší částí tendru BHANSA byl požadavek na místní výcvik

Nedávno jsme mohli zaregistrovat v médiích informaci, že první skupina studentů z Bosny a Hercegoviny úspěšně dokončila vstupní výcvik organizovaný českým CANI. Tendr na tento rozsáhlý projekt, který umožní Bosně a Hercegovině převzít kontrolu nad svým vlastním vzdušným prostorem, vyhrálo v lednu 2017 právě české Řízení letového provozu – jedná se o dosud největší výcvikový projekt v historii podniku. Jak taková spolupráce vůbec vzniká, co všechno jí předchází a jak složitá je celý proces připravit a zrealizovat, o tom si budeme povídat s vedoucím střediska OM Miroslavem Ehlem.

První zmínka o naší úspěšně započaté spolupráci s BHANSA ohledně výcviku jejich personálu se ve Stripu objevila před rokem v rámci reportáže z Madridu. Jednání ale začala daleko dříve...

Kongres v Madridu v roce 2017 už byl místem hodně pokročilých jednání o smlouvě. V lednu 2017 BHANSA vyhodnotila podané nabídky a v témže měsíci jsme se také dozvěděli, že jsme vyhráli řízení na dodavatele požadované služby.

Smlouva uzavřená v dubnu 2017 byla výsledkem finálních vyjednávání trvajících již od přelomu ledna a února. Tam se začala vést intenzivní jednání o formalizaci kontraktu a jeho písemném stvrzení.

První zmínka o tom, že se takový tendr vůbec vyhláší, se objevila v září 2017, nabídku jsme jako ŘLP ČR podávali v listopadu. Uběhlo tedy téměř osm měsíců, než jsme se dostali s BHANSA do finální fáze uzavření smlouvy, z toho čtyři měsíce trvala jednání o jejím uzavření a ještě tomu předcházelo měsíc a půl trvajících vyhodnocování. Ten proces je poměrně zdoluhavý a náročný především z hlediska dodávání jednotlivých komponent a časově náročná jsou i vlastní jednání. A dokonce, úplně první zmínka o tom, že v souvislosti s přejímáním vzdušného prostoru od svých sousedů bude BHANSA vypisovat výběrové řízení, byla tři roky před tím, než fakticky řízení zveřejnili.

BHANSA totiž vznikla sloučením dvou menších řízení letového provozu, což byl bosenský FED CAD se sídlem v Mostaru a RS CAD se sídlem v Banja Luce Republiky srbské. Už tenkrát zaznívalo z úst obou ředitelů těchto podniků, že až dojde ke sloučení obou entit, bude vyhlášen velký výcvikový projekt, v mezinárodním prostředí to dnes nazýváme jako „výcvik nové generace řídicích letového provozu“.

Zajímavostí je, že tento velký projekt byl několikrát odložen a celý proces nabral poměrně velké zpoždění oproti původnímu předpokladu a studenti, kteří pro něj byli původně vybráni, čekali více než rok na zařazení do výcviku. Navíc i oni museli projít výběrem, takže pro ně celý proces začal přibližně rok a půl předtím, než proběhlo řízení na dodávku výcvikových služeb a započítáním vlastního výcviku. Dohromady tedy čekali dva roky na to, až se spustí vstupní výcvik a budou moci za další rok a půl usednout ke konzolám a začít řídit provoz.

Jak se ŘLP vůbec oficiálně dozví, že je někde vyhlášen zajímavý tendr, kterého bychom se chtěli účastnit?

Pokud se jedná o společnosti, se kterými dlouhodobě spolupracujeme, máme vybudované užší vazby a v minulosti už jsme se pro ně stali jedním z dodavatelů výcviku, dozvíme se to většinou spíše neformální cestou, případně díky tomuto neformálnímu komunikačnímu kanálu

víme, že se bude nějaká zajímavá potřeba vyhlášovat a hlídáme si to. Tendr dané organizace je vyhlášován samozřejmě i oficiální cestou, tedy na webových stránkách nebo různých portálech, například BHANSA používá svou vlastní interní platformu. To je pro nás ta lepší varianta.

Ta horší se pak týká společností, se kterými ještě žádné vazby nastavené nemáme, v takových případech čerpáme všechny informace z veřejně dostupných zdrojů, tedy serverů, které shromažďují jednotlivé tendry a pravidelně jednou za dva až čtyři týdny informace aktualizují. To však s sebou nese hned několik nevýhod, tou hlavní je nepřehlednost, protože některá řízení jsou vyhlášována pouze v oficiálním jazyce dané společnosti a existuje pouze jejich strojově překlad. Když tedy někdo uveřejní poptávku například v albánštině, a ta je poté strojově přeložena do angličtiny, nezřídka se stává, že podle klíčových slov se jedná o pro nás zajímavou poptávku na výcvikové služby řídicích letového provozu nebo provozního personálu, ale posléze zjistíme, že poptávají třeba výcvik pro personál obsluhující letadla na rampě na letišti.

Všeobecně ale platí, že společnosti z různých pohnutek se způsobem i formou vyhlášení velice aktivně pracují, a tak je každé výběrové řízení vlastně unikát. Zveřejnění třeba na Vánoce, šibeniční termíny pro podání nabídek a nabídky v exotických jazycích jsou pak adrenalinem pro celý obchodní tým.

Co se děje v ŘLP, potažmo v CANI poté, co si vyhodnotíme daný tendr jako zajímavý?

Poté se rozbíhají dvě paralelní cesty. Jedna vede k vyhlášení tendru za účelem získání podrobnějších informací, abychom se mohli rozhodnout, zdali je pro

nás daný projekt realizovatelný či nikoliv. Často totiž dokumentace neobsahuje vše, co potřebujeme vědět, proto se sepisuje list dotazů, který zasíláme potenciálnímu klientovi s žádostí o doplnění. Následně se rozbíhá kolo jednání s oddělením výcviku, kde společně s vedoucím střediska výcviku a vedoucími jednotlivých oddělení hodnotíme, jaké jsou kapacitní možnosti projekt zrealizovat, jestli jsme schopni dostat časovému rozmezí, které zákazník požaduje, případně jestli jsme schopni to realizovat v celém časovém spektru uvedeném v podmínkách tendru nebo jestli jsou požadovány konkrétní termíny, které musíme stanovit napevno. Dále musíme zajistit instruktorské krytí, tedy nejen jestli máme k dispozici dostatek instruktorů, ale také jakých, protože podle zákaznickém požadované kvalifikace musíme stanovit konkrétní osoby. Zajišťuje se i pseudopilotní krytí, tedy jestli máme v daný termín dostatek pseudopilotů k tomu, aby se praktické části odvětvily na simulátoru, a zkoumáme také obsazenost simulátorů a jaký typ ze tří, které máme k dispozici, se na daný výcvik nejlépe hodí.

V neposlední řadě musíme spočítat, v jaké konfiguraci bude výcvik zajištěn, tedy kolik potřebujeme pozic celkem, kolik instruktorů, kolik pseudopilotů a rozložení teorie a praxe v rámci požadavku klienta. Na základě všech těchto kritérií vzniká konkrétní nabídka s výcvikovými plány a k tomu pak nákladové a nabídkové kalkulace.

Každá nabídka, kterou podáváme na vypsaný tendr, je jistě šitá na míru podle požadavků potenciálního klienta, ale mají i nějaký společný základ?

Ano, ten tvoří evropská legislativa, konkrétně norma č. 340/2015, která stanovuje základní rámec toho, jak má vypadat

certifikovaný výcvik. Výcvikové programy CANI jsou schválené Úřadem pro civilní letectví, což v praxi znamená, že každá naše nabídka výcvikových služeb musí obsahovat minimální schválené komponenty, nemůžeme si stanovovat libovolně cokoliv.

Každá nabídka je samozřejmě individualizovaná podle toho, jaký typ výcviku daný klient poptává, takže ze široké škály toho, co nabízíme, se vybere ten typ aplikovatelný na daný projekt. Například v Bosně a Hercegovině se jedná o vstupní výcviky všech typů. Konkrétně tedy pro základní studenty z Bosny děláme kurzy *Approach Control Procedural*, *Approach Control Surveillance*, *Area Control Surveillance* a *Aerodrome Control Instrumental*. Samozřejmě před začátkem simulátorového výcviku prochází každý student teoretickým *Basic* kurzem.

Klíčovým požadavkem a zároveň nejtěžší částí tendru BHANSA bylo, že jejich oblastní řídicí musí zpět do Bosny a Hercegoviny přijít s licenci řídicího letového provozu. Tedy že v jakékoliv evropské zemi, která má výcvik schválený podle normy č. 340/2015, musí absolvovat místní výcvik. A to byl kámen úrazu celého projektu a také důvod, proč ve finále podaly nabídku jen dvě společnosti, a to uskupení kolem Řízení letového provozu ČR, kam v rámci tohoto projektu spadá i finské, chorvatské, slovinské a srbské řízení letového provozu, tedy celkem šest subjektů i se zákazníkem a druhé bylo uskupení kolem švédského Entry Point North. I pro tak velký projekt se z důvodu značně omezujícího a striktního požadavku na místní výcvik sešly nakonec jen dvě nabídky. Standardně se jich u takových tendrů sejde šest až osm.

*Dokončení přístě.
text nwt, foto CANI*



společná fotografie studentů BHANSA po úspěšném absolvování kurzu ADI

Ladislav Mika
zástupce ČR, State Liaison Office

POSTŘEHY Z ECTL

Brusel duben 2018

EUROCONTROL

Jak jsem uvedl v předchozím vydání „Postřehů“, v každodenním rozpisu akcí v budově ECTL najdete sérii jednání pracovních skupin a týmů zaměřených na aktuální otázky. Počátkem března se uskutečnilo setkání State Liaison Officers (SLO) s DG MOVE Evropské komise a s jeho pracovníky a také s experty z EASA. Cílem bylo seznámit se se stavem plnění hlavních úkolů v oblasti SES a SESAR 2020. Na tomto jednání zazněla některá velmi zajímavá čísla. V roce 2017 bylo v Evropě uskutečněno 10,6 milionů letů ze 440 letišť; řízení letového provozu bylo zajišťováno 28 většími ANSP prostřednictvím 66 ACC na 650 sektorech a 16 700 řidičmi letového provozu; roční náklady na ATM systémy činily cca 5 mld EUR; cílem EK je snížit fragmentaci vzdušného prostoru, zvýšit jeho kapacitu a snížit náklady na ATM o polovinu a celosvětově do roku 2026 dvojnásobně zvýšit počet cestujících (nyní asi 4 mld.).

Pro ty, co se zajímají o situaci ohledně dokončení nového znění Nařízení EK 216/2008 (EASA), bylo řečeno, že v současné době se zajišťují překlady do jednotlivých jazyků – členů EU a publikace se očekává začátkem 2. pololetí 2018.

Na zmíněném jednání s DG MOVE, ale i na březnovém zasedání SSC/68 jsem znovu akcentoval otázku zajištění kontinuální údržby/synchronizace Nařízení EK pro oblast ATM v návaznosti na platné doplňky k Annexům ICAO. Jedná se o závažné téma, které ČR před několika lety iniciovala na zasedáních SSC a které má silnou podporu ze strany většiny států.

Počátkem března se uskutečnil další World ATM Congress v Madridu za aktivní účasti ECTL a také ŘLP ČR, s. p., Jane's ATC Award v kategorii „Environment“ obdržel ECTL s francouzskou DSN a za „the European wake vortex re-categorization (RECAT EU) zavedený na letištích Paris-CDG a Le Bourget.

Dne 3. dubna došlo od 10:26 UTC k výpadku systému ECTL „the Enhanced Tactical Flow Management System (ETFMS)“ a neprodleně byly aplikovány *contingency procedures*. Podle ECTL došlo ke snížení kapacity European network asi o 10 %. Normální flow management byl po rozsáhlém vnitřním testování a ve spolupráci s letišti, aeroliniemi a řízením letového provozu v Evropě obnoven od 18:00 UTC (více na této straně).

Ještě před touto událostí mne zaujala zpráva Network Managera (NM), který informoval o úspěšném testu plné provozní schopnosti a spolehlivosti záložního NM Operations Centre (NMOC). Toto druhé *contingency site* by mělo zajistit v případě mimořádné situace plnění základního souboru NM služeb.

Na závěr též přidám postřehy ze života v Bruselu. Kromě trvalého bezpečnostního stupně „yellow“ je dobré být také ve střehu proti pobertům např. v dopravních prostředcích, kdy pouhé dvě minuty v autobusu někomu stačily k neúspěšnému pokusu o dobývání se do batohu. Stejně tak dobré je věnovat pozornost a pečlivě se vyhýbat uvolněným dlaždicím na chodníku, a tím zabránit vystřelení ošklivé hmoty na boty a oblečení. Ne nadarmo se říká, že Brusel je „nočník“ Evropy – v průběhu ledna a února téměř denně přšelo, a vlivem větru především v horizontálním směru. Pozitivní změna je, že už se nyní občas objeví i slunečné počasí.

Aplikace HUGIS slaví dva roky!



Od spuštění aplikace HUGIS, která byla počátkem roku 2016 představena jako nový nástroj pro vyhledávání informací ze systému RLPGIS, uplynuly již dva roky. Během této doby jsme urazili kus cesty a z našeho malého dítěte se postupně stává dospělý jedinec, jenž svým uživatelským dokáže poskytnout užitečné informace, data a funkce, které jim napomáhají v řešení vlastních úkolů a v daných ohledech jim usnadňují práci.

Minulý rok byly v říjnovém vydání časopisu představeny novinky, o které se aplikace v průběhu roku rozrostla. Jednalo se například o funkci pro zadávání a konverzi souřadnic, nahlížení na fotodokumentaci, vytváření reportů k objektům či vytváření tabulkových výpisů/seznamů s možností snadného vyhledávání a filtrování dat podle potřeb uživatele. Mimo jiné jsme vám také nabídli možnost podílet se na editaci samotných dat přímo v rámci rozhraní aplikace. Tento nástroj zatím využívají kolegové z Oddělení provozní a technické údržby či z Oddělení správy majetku.

Na přelomu roku byl také dokončen projekt propojení RLPGIS se systémem EUS, jehož cílem bylo provázat oba podnikové systémy tak, aby bylo prostřednictvím aplikace HUGIS možné nahlížet na nájemní smlouvy střediska 46103 a zároveň tyto smlouvy v aplikaci graficky spravovat. Uživateli nového modulu Smlouvy EUS má tak možnost si v aplikaci smlouvu podle jejího čísla vyhledat, v mapě si zobrazit její lokalizaci a zároveň získat i všechny dostupné informace. Tato data jsou pak ekvivalentní k informacím uváděným v detailu smlouvy v aplikaci EUS. Pokud má uživatel potřebná oprávnění, lze se pak z HUGISu do EUSu rovnou přihlásit.

V návaznosti na zmínovaný kontinuální rozvoj aplikace HUGIS jsme pro vás připravili hodinové školení. Školení bude zaměřeno především na seznámení uživatelů s kompletní datovou základnou aplikace a všemi funkcemi tak, aby vám aplikace mohla sloužit co nejefektivněji. Školení je připraveno jak pro stávající uživatele, tak i pro ty, kteří HUGIS doposud nevyužívali a zajímalo by je, zda by jim aplikace mohla být v něčem prospěšná.

Školení je pro vás připraveno v následujících termínech: 16. 5. od 13:00–14:00 a 1. 6. od 9:00–10:00 hod. V případě vašeho zájmu o některý z uvedených termínů se prosím zaregistrujte na email hanzlikova@ans.cz. Děkujeme.

text a grafika Lucie Hanzlíková, Oddělení evidence staveb, hanzlikova@ans.cz

Výpadek systémů plánování a řízení letů v ECTL

V úterý 3. dubna 2018 došlo k výjimečné situaci, a to, když ve 10:26 UTC začaly kolabovat celoevropské systémy centrálního plánování a řízení letů ETFMS (Enhanced Tactical Flow Management System) a IFPS (Integrated Initial Flight Plan Processing System), a to jak v centrále v Bruselu, tak i záložní systém nacházející se ve francouzském Brétigny. Systémy přestaly přijímat nová data – letové plány. Poskytovatelé letových služeb i letečtí dopravci všichni okamžitě upozornění a od 12:26 UTC se přešlo plně na záložní plán fungování. Při těchto postupech se okamžitě snižuje kapacita evropského vzdušného prostoru přibližně o 10 %. Do 13:00 UTC začal systém ETFMS opět fungovat, ale bohužel všechny letové plány byly díky výpadku v systému vymazány. Následovala tedy telekonference se 174 účastníky a letečtí dopravci byli požádáni, aby znovu zaslali všechny své letové plány. V 16:50 UTC pak bylo oznámeno, že normální provoz ATFM bude obnoven v 18:00 UTC. Provoz systému CCAMS (Centralised Code Assignment and Management System) byl pak znovu spuštěn ve 22:00 UTC.

Úterní výpadek se týkal přibližně 15 tisíc letů z celkem 30 tisíc plánovaných ve vzdušném prostoru Evropy. Je však nutné zdůraznit, že bezpečnost letového provozu v žádném případě ohrožena, protože sice nefungoval systém centrálního plánování a řízení letů, ale ten řeší především optimální rozvržení toku letového provozu vedeného přes celou Evropu. Jednotliví poskytovatelé služeb řízení letového provozu však aktivovali své krizové plány a tím zajistili, že letový provoz pokračoval za dodržení provozních i bezpečnostních předpisů i nadále. Kolaps ovlivnil i přibližně 30 odletů z pražského Letiště Václava Havla. Zpoždění ale dosahovala maximálně jedné hodiny.

Jednalo se o výjimečnou událost, naposledy došlo k podobnému selhání systému v roce 2001.

red s využitím TZ EUROCONTROL



Několik slov k hospodaření podniku v uplynulém roce

Tak jako každý rok, tak i letos na počátku jara, vám přinášíme informaci o hospodaření podniku v uplynulém roce. Po hektickém období prvních tří měsíců roku, zvláště pro ekonomy, byly ukončeny práce na sestavení roční účetní závěrky, která nám poskytuje konečné informace o výsledcích předcházejícího období a nastává čas hodnocení, jaký že ten uplynulý rok byl. **Můžeme konstatovat, že rok 2017 byl z pohledu hospodaření rokem zcela úspěšným. Zároveň se podařilo naplnit cíle Výkonnostního plánu pro třetí rok druhého referenčního období v rámci celoevropského systému sledování výkonnosti poskytovatelů LPS.** Podrobnější informace o hospodaření podniku v uplynulém roce uvádíme v následujících odstavcích.

Rok 2017 lze hodnotit z hlediska dosaženého výsledku hospodaření jako jeden z řady úspěšných v novodobé historii podniku, tedy od roku 1993, kdy vzniklo samostatné ŘLP ČR. **Hospodářský výsledek před zdaněním (jinými slovy hrubý zisk) dosáhl výše 484,4 mil. Kč, což znamená meziroční nárůst tohoto ukazatele o jedno procento.** Z hlavní činnosti, tedy z poskytování letových provozních služeb a dále z ostatních komerčních činností podniku byl vygenerován provozní hospodářský výsledek ve výši 360,4 mil. Kč. Zbývající podmnožinu hrubého zisku tvoří finanční výsledek hospodaření ve výši 124,0 mil. Kč. Finanční výsledek hospodaření byl dosažen především zajišťovacími operacemi, jež byly uzavřeny za účelem minimalizace kurzových dopadů po ukončení měnové intervence ČNB. Zároveň je třeba konstatovat, že příznivý výsledek hospodaření je odrazem dynamického růstu letového provozu na tratích a zároveň i vynikajícím vývojem letištních výkonů. Tento pozitivní výsledek byl rovněž dosažen i příznivým vývojem ostatních výnosů podniku a v neposlední řadě i realizovanými nákladovými úsporami oproti schválenému ročnímu plánu.

Jak už bylo naznačeno, v oblasti poskytování letových navigačních služeb dosáhl objem letového provozu původních předpokladů. **V případě traťových služeb řízení byl zaznamenán významný meziroční růst o 3,2 procenta, v případě letištních služeb došlo po letech propadů a stagnace k rekordnímu meziročnímu nárůstu výkonů, a to o 10,6 procenta.** Přestože šlo o výjimečný vývoj, objem letového provozu na letištích je i po devíti letech na úrovni 95,6 procenta rekordního roku 2008.

Celkový objem výkonů traťového provozu vyjádřený ve výkonových jednotkách dosáhl v roce 2017 hodnoty 2823,9 tis. přeletových jednotek. Stanovený plán traťových výkonů v přeletových jednotkách tak byl splněn na 103,9 procenta. Na dynamiku vývoje traťového provozu měly vliv rostoucí objemy nízkonákladových přepravců nad naším územím. Dále příznivým faktorem je rozvoj dopravců z oblasti blízkého východu. I u dopravců z ostatních teritorií byly zaznamenány také příznivé hodnoty meziročního vývoje. Tuzemští dopravci se svými výkony z první desítky nejvýznamnějších uživatelů vzdušného prostoru vytrhali již v uplynulých letech.

V oblasti letištní a přiblížovací služby byl v roce 2017 zaznamenán již zmíněný rekordní nárůst výkonů o 10,6 procenta v přiblížovacích jednotkách. **Celkový objem výkonů letištních a přiblížovacích služeb vyjádřený ve výkonových jednotkách dosáhl v roce 2017 hodnoty 91,2 tis. přiblížovacích jednotek.** Hlavním faktorem tohoto vývoje byly rostoucí výkony nízkonákladových dopravců (Ryanair, Norwegian a EasyJet). Jistý pozitivní vývoj zaznamenaly i ČSA spolu s dalšími domácími dopravci – Travel Service. Přestože ČSA i v roce 2017 byly nejvýznamnějším uživatelem letištních služeb, jejich podíl poklesl v posledních letech na méně než dvacet procent v porovnání s téměř polovičním podílem v předkrizovém roce 2008. S ohledem na výše uvedené faktory byl plán letištních výkonů v přiblížovacích jednotkách poprvé za dobu účinnosti výkonnostního plánování splněn, a to na 102,3 procenta.

Rok 2017 byl dalším, v pořadí již pátým, rokem aplikace celoevropského systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb, jenž přináší významné změny i v oblasti hospodaření mnohých poskytovatelů letových navigačních služeb. V rámci tohoto systému musí každý členský stát přispět k naplňování stanovených celoevropských cílů výkonnosti prostřednictvím Vnitrostátního plánu výkonnosti. Ten pak definuje konkrétní výkonnostní cíle pro jednotlivé oblasti na celé referenční období, nyní na druhé, tj. na roky 2015 až 2019. Klíčovým výkonnostním ukazatelem pro oblast nákladové efektivity bylo stanovení vnitrostátní jednotkové sazby pro traťovou službu řízení. **Pro rok 2017 byla schválena a aplikována vnitrostátní jednotková sazba ve výši 992 Kč (ve stálých cenách roku 2009).** Její výše zachovává současný sestupný trend vývoje jednotkové ceny a přispívá k naplnění celoevropských cílů v oblasti nákladové efektivity.

Jak už je konstatováno výše, výsledek hospodaření podniku za rok 2017 je jeden z řady pozitivních v novodobé historii podniku. Plánovaný hospodářský výsledek byl dosažen a překročen. Byly splněny veškeré ukazatele stanovené Výkonnostním plánem pro třetí rok druhého referenčního období. Zároveň byly splněny a překročeny ukazatele stanovené podniku zakladatelem pro rok 2017.

Účetní závěrka za rok 2017, jež prošla povinným auditem a opět bez výhrad, bude v následujících dnech projednána a přezkoumána Dozorčí radou podniku. **Po schválení roční účetní závěrky zakladatelem bude čistý zisk ve výši 387,4 mil. Kč přidělen do fondů podniku. Finanční situace podniku zůstává nadále příznivá a vytvořené zdroje umožňují hledět do následujících let s jistou mírou optimismu.**

text Ivan Zbejval, vedoucí oddělení controllingu, zbejval@ans.cz

Novinky v letním letovém řádu na Letišti Václava Havla Praha



Na Letišti Václava Havla Praha začal v neděli 25. března platit nový letní letový řád. V nadcházející sezóně, která potrvá do 27. října 2018, své služby v rámci pravidelné přepravy nabídnou 67 dopravců, jejichž letadla budou směřovat do 157 míst po celém světě. Na pražské letiště budou létat tři noví dopravci a celkem bude Praha spojena se šesti novými destinacemi. Zároveň dochází u stávajících tratí k navýšení počtu spojů.

Největší novinkou nadcházející sezony budou denní přímé lety do Filadelfie provozované od května společností American Airlines. Letadla v barvách největší světové letecké společnosti se objeví na pravidelné lince v Praze vůbec poprvé v historii. Praha tak zároveň získá již 13. dálkovou destinaci. Další novou destinací v letovém řádu bude

od 19. května gruzínské Kutaisi, kterou nabídne nízkonákladová společnost Wizz Air. Oproti loňskému létu se v nabídce dopravců objeví také místa, do kterých se začalo létat již během zimy. Jde o čínský Si-an od společnosti China Eastern, polský Krakov nízkonákladového dopravce Ryanair nebo o přímé spojení s centrem Londýna na letiště London City, které zajišťuje BA CityFlyer, dceřiná společnost British Airways. K očekávanému růstu počtu cestujících má přispět navýšení spojů do oblíbených měst, jako je Barcelona nebo Moskva. Na tratích do Moskvy vzroste kapacita o 18 procent, do Kodaně o 43 procent, do Barcelony o třetinu, Antalye o dvě třetiny a do Amsterdamu o 14 procent.

Nejvíce linek leteckých dopravců bude během této sezony směřovat do Itálie (16 destinací), Velké Británie (15 destinací) a Španělska (14 destinací). Následují Řecko s 12 a Rusko a Francie s devíti destinacemi spojenými s Prahou přímou pravidelnou linkou. Mezi nejoblíbenější destinace s nejvyšším počtem spojení z Letiště Václava Havla Praha bude patřit Moskva s 63 lety týdně, Amsterdam s 58 spoji, Varšava s průměrem 51 letů a Paříž/Charles de Gaulle a Frankfurt shodně se 47 lety týdně.

red, foto LVHP

Inspirovat

„Letadlo, kterým obvykle létám, má 450 koňských sil a je celé z uhlíkových vláken. Nemůžete ho rozlomit. Dřív se rozlomí lidské tělo než letadlo.“

Brenda Laurel, Ph.D. (*1950) pracuje jako nezávislý vědec a konzultant. Je průkopníkem ve vývoji virtuální reality, veřejným řečníkem a akademikem. Pracovala pro společnost Atari, spolupracovala firmu pro vývoj her Purple Moon.

„Co prožívám tam, nelze zažít nikde jinde, on takové dojmy nikdy nepozná. Už pomyšlení na prostor obklopující pilotní kabinu vyvolává prázdnost pocit. Necelé tři decimetry ode mě doprava a méně než tři decimetry doleva je místo, kde člověk nemůže žít, kam nepatří. Jen jím proletíme, jako se přes louku otevřenou pohledům mihne vyplašený jelen, protože víme, že zastavit se znamená zahrávat si se smrtí.“

Richard David Bach (*1936), americký spisovatel, autor bestselleru *Jonathan Livingston Racek* z roku 1972; v jeho knihách se objevuje jeho oblíbená k letectví a dokonce i létání v metafore; z knihy *Dar křídla*.

„Kdybych svému letadlu, jeho motoru a také svým zkušenostem nevěřila, nemohla bych tenhle let uskutečnit.“

Amelia Mary Earhart (1897 – neznámá od 2. července 1937), americká pilotka, autorka memoárů i cestopisů a novinářka, která v roce 1928 jako první žena přeletěla Atlantický oceán; během letu v roce 1937 záhadně zmizela nad Tichým oceánem.

„Letadlo je vynález ďábla a nikdy nebude hrát sebemenší roli v něčem tak zásadním, jako je obrana národa, hochu!“

Sir Samuel Hughes, KCB, PC (1853–1921) byl kanadským ministrem vojenství a obrany během první světové války. Stal se posledním liberálně-konzervativním ministrem vládního kabinetu.

„Lidé kritizují piloty, kteří v mlze havarují na úbočích hor. Ale já bych mnohem raději zemřel na úbočí hor, než v posteli. Co je to za lidi, kteří by chtěli žít ve světě bez odvahy? Je snad život sám o sobě tak vzácný, že bychom měli obviňovat ty, co zemřou při dobrodružství? Je snad lepší způsob, jak zemřít?“

Charles Augustus Lindbergh, ml., (1902–1974) známý také jako *Lucky Lindy* nebo *Osamělý orel* byl americký letec; v roce 1927 uskutečnil první sólový přelet Atlantického oceánu.

připravila nwt

Letecké aeropolitické aktuality – březen 2018

Kapacitní damping Qatar Airways v USA byl vyřešen. Po několikaletém nátlaku American Airlines, Delta, United Airlines a amerických leteckých odborů byla vládami USA a Kataru vyřešena kapacitní otázka. Katarská strana se zavázala, že Qatar Airways povede účetnictví a audity podle mezinárodních standardů, bude zveřejňovat finanční výsledky a nebude v rámci open sky letecké dohody zřizovat nové linky do USA odkudkoli s výjimkou Kataru. V březnu 2018 bude Qatar Airways nabízet měsíčně na cca 680 letech 213 000 míst do USA, prakticky stejný počet jako v roce 2017. Naproti tomu dopravci Spojených arabských emirátů (dubajský Emirates a abu-dhabský Etihad) některé linky tzv. páté svobody např. New York–Milán, New York–Athény museli omezit. Emirates si však zachovávají díky společnému provozu s British Airways přístup k leteckému trhu Evropská unie – USA bez fyzického provozu svých letadel. Počet březnových letů Emirates do USA se snížil proti roku 2017 o 234 na cca 329 000 míst, u Etihadu o 66 letů na 121 000 nabízených sedadel měsíčně. Katarsko-americkou dohodu usnadnila skutečnost, že Qatar Airways neprovozoval do USA linky páté svobody. Napětí mezi USA a Spojenými arabskými emiráty trvá.

Norwegian zaznamenaly v roce 2017 ztrátu 256 milionů USD, oproti zisku přes 200 milionů USD v roce 2016. Ztráta je připisována prudké expanzi při obnově a rozšiřování parku dálkových širokotrupých (32 B-787 z objednaných 42 již v provozu) i úzkotrupých (B-737Max) letadel, zřizování nových linek např. do USA, přičemž těžiště jejich vytížení závisí na US potenciálu, linky do Singapur, příprava linek do Tokia, Šanghaje, Perthu sibiřským koridorem. U linek z Londýna do USA přispělo ke ztrátě zahájení provozu nízkonákladového dopravce Level ze skupiny IAG (BA).

Těžiště leasingových aktivit se přesouvá do Asie. V Hongkongu začíná působit čínská CALC – China Aircraft Leasing Company, která chce v budoucnu získat 18 % podíl na světovém parku 3200 leasingových letadel. Jde o konkurenci nejbližším finančním leasingovým centrem v Singapuru a Dubaji. Rovněž se uvažuje o poskytnutí leasingových služeb z volných obchodních zón Tianjin, Shenzhen a Šanghaj. Aktivita souvisí s tím, že v příštích 20 letech je pro ČLR předvídána potřeba cca 6000 dopravních letadel.

Diplomatická a letecká blokáda Kataru od 5. června 2017 sousedními Bahrajnem, Egyptem, Saudskou Arábií a Spojenými arabskými emiráty se ukazuje být dvousečnou zbraní. Obě strany přišly o větší počet regionálních linek z/do Kataru. Regionální konektivita se snížila pro všechny strany. Odhaduje se, že Etihad měsíčně přišel o 515 letů, Emirates o 97 letů, Qatar Airways o 1824 letů. Qatar Airways, člen aliance One World, strádal tedy víc – došlo k omezení letů do Dohy a zákazu přeletů katarských letadel nad územími států, které vyhlásily blokádu. Qatar Airways se však pružně dokázal přizpůsobit. Přebytek 45 úzkotrupých A-320 pro regionální dopravu uplatnil formou mokrého leasingu. Výpadek regionálních přeprav nahradil posílením frekvencí dálkových asijských, australských a evropských linek i jejich rozšířením o nové destinace – například i o Prahu. Oblétáváním zakázaného prostoru došlo k zvýšení nákladů a výdajů za palivo, ale nešlo o fatální záležitost. Podařilo se nepoškodit dobré jméno (branding) společnosti jako dopravce pro potřeby třetích zemí (dopravce šestých svobod) a v podstatě zachovat dosahované využití sedadlové kapacity. V rekordní době se častěji změnila struktura krátkých linek ve prospěch linek dálkových a středních. Začínají však chybět vlastní finanční zdroje pro další dopravní expanzi společnosti a na investice.

Dopravní rok 2017 byl celosvětově velmi úspěšný. Podle předběžných výsledků dopravci Severní Ameriky dosáhli výkonu 1,41 bilionů oskm při meziročním přírůstku o 2,7 % a využití sedadel 83,7 %, tytéž ukazatele pro asijské dopravce činily 1,25 bln. oskm, meziročně + 8 % a 80,8 % využití kapacity; evropští 1,14 bln. oskm, meziročně + 6,1 %, 83,2 % využití, středovýchodní 0,81 bln. oskm, meziročně + 7 % a 75 %; latinsko-američtí 0,33 bln oskm, meziročně + 7,2 % při 83 % využití kapacit. Průměrná cena galonu kerosenu se zvýšila o 24 % na 157 US centů. Rok 2017 znamenal přepravní vzestup latinsko-amerických dopravců a zpomalení růstu středovýchodních dopravců. Dle odhadů ICAO bylo v roce 2017 dopraveno 3,8 miliard cestujících, z nichž 1,4 miliardy tvořili turisté. Celosvětově sektor civilní letecké dopravy zaměstnával přímo 9,9 milionů pracovníků a nepřímo poskytl pracovní příležitosti dalším 53,6 milionům obyvatel.

Nepravidelnost v roce 2017 postihla dle odhadu ICAO 35,7 milionů pravidelných letů, z nichž bylo 0,4 milionů zrušeno, 5,4 milionů (15 %) zpožděno o více jak 15 minut a 3,1 milionů letů (9 %) zpožděno o více jak 30 minut.

Bezpečnost letecké dopravy v roce 2017 byla mimořádně dobrá. Z rešerše Flightglobal např. vyplývá, že jedna fatální nehoda (úmrtí) připadla na 4,83 milionů letů. Přeloženo jinak, na 900 milionů přepravených cestujících jeden zahynul. Před pěti lety to byl jeden cestující na cca 24 milionů přepravených. Pokud jde o psychiku posádek letadel, experti přičítají vinu nejvíce pracovní únavě, poté samolibosti (suverénnosti, nepozornosti posádek) a nedostatečné zkušenosti. Za méně významné pro nehodovost některých považují nedostatky letištní a navigační infrastruktury, nedostatky ve státním dohledu a provádění bezpečnostních auditů, v respektování a dodržování provozních omezení, ve zvyšování hustoty provozu, stárnoucím letadlovým parku. Jde o názory praktiků, které se liší od vypracované metodiky ICAO v oblasti nehodovosti. Většina nevěří, že v nejbližší době se bude bezpečnost podstatně zvyšovat, spíše předpokládají její oscilaci kolem dosažené úrovně.

Privatizace navigačních služeb. Mezivládní organizace ECAC (Evropská konference pro civilní letectví) zahrnující 44 evropských států si nedávno připomněla 25. výročí zahájení privatizace leteckého dopravního odvětví. Vyzdvihla, že ekonomický růst má potřebu investic, jejichž zdroje zpřístupní dopravcům, letišťům a navigačním službám privatizace nebo partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP). Z obecného hlediska nutno připomenout, že privatizace a liberalizace jsou dva procesy navzájem se doplňující. Nejnázřejší je privatizace v sektoru pozemní obsluhy. Dalším pokrokem v globální privatizaci dopravců brání mezinárodní požadavky na převážnou část vlastnictví a kontrolu státem registrovaných dopravců. Na národní úrovni není privatizace dopravců omežována.

U letišť, která jsou přirozenými monopoly, je nadnárodní privatizace obtížná s ohledem na konkrétní význam daného letiště pro bezpečnost státu (nicméně např. Francie v roce 2018 hodlá připravovat zákon, který zruší ustanovení o minimálním 50 % vlastnictví civilních letišť státem).

U navigačních služeb, jejichž působnost se nejvíce dotýká i politického úkolu ochrany státní hranice, je proces privatizace nejproblematictější. Vyskytuje se 5 základních modelů vlastnictví složek řízení letového provozu: 1. vláda (ministerstvo); 2. vládní veřejná agentura; 3. státní neziskový podnik; 4. korporátní zisková organizace (těžko se ustavuje vzhledem k požadavku silné státní kontroly); 5. soukromý podnik.

Podle zkušeností se nedá žádný z těchto modelů upřednostňovat (viz např. rozdíly modelu USA, Itálie, našeho), je nutné vycházet z konkrétní situace a jejího vývoje. Soukromé investování do řízení letového provozu nezaručuje lepší výkonnost systémů, ale nabízí možnost flexibilnějšího řízení podniku navigačních služeb a změnu strategie z „uspokojování vlády“ na „uspokojování uživatelů“. Přednost komercializovaných modelů spočívá v tom, že jejich investiční strategie se orientuje na cíl obchodní úspěšnosti. Na výsledcích úspěšné obchodní činnosti pak mají participovat jak podnik řízení letového provozu (investice, inovace atd.), tak jeho zaměstnanci i uživatelé jeho služeb. Zdůrazňuje se, že jakoukoli organizační (vlastnickou) změnu služeb řízení musí doprovázet sociální dialog a zejména jasná transformační strategie, přičemž změnu musí plně podporovat vláda. Podpora vlády je nezbytná proto, že v rámci privatizačních (organizačních) opatření může ztratit nad poskytovatelem navigačních služeb část své kontroly a zároveň mu umožnit flexibilitu/rozhodování v obchodní, investiční a inovační činnosti. Český model státního podniku a zákaznického přístupu je zdařilý a stabilizovaný.

text Vladimír Junek, externí dopisovatel, v.junek@seznam.cz

Projekt MACHINE

Tento text navazuje na článek ohledně projektu MALORCA (MACHine Learning Of Recognition Models for Controller Assistance), který byl ve Stripu zveřejněn v minulém roce, a to k příležitosti konání prvního „Stakeholder MALORCA Workshopu“ v Praze (duben/2017). **Dvouletý projekt, který byl pod vedením DPLR a spolupracujících partnerů ŘLP ČR, s. p., (Austrocontrol, IDIAP a USA-AR) zaměřen na zefektivnění procesu adaptace rozpoznání hlasu pro české prostředí řízení letového provozu (TMA Praha), právě končí.** Na závěrečném jednání s agenturou SJU (SESAR Joint Undertaking) získal projekt velice pozitivní hodnocení. Z tohoto důvodu byl projektový tým požádán o prezentování výsledků na nadcházejícím jednání SESAR Scientific committee v Bruselu. Na jeho úspěšnost poukázala také vědecká komunita, která ocenila příspěvek projektu MALORCA na vědecké konferenci v Seattlu jako nejlepší v kategorii „Human Factors in ATM“. Kromě poskytovatelů služeb řízení letového provozu vyvolal projekt zájem také u některých dodavatelů ATM systémů (konečně!).

Sponzorské akt

Uplnulý rok byl po hospodářské stránce velmi úspěšný, a tudíž jsme mohli podpořit své sponzorské partnery částkou ve výši 5 670 000 Kč. Kromě finanční pomoci jsme věnovali také 35 kusů výrazných počítačů a monitorů.

Sponzorské řízení probíhalo opět ve třech kolech – v dubnu, červenci a říjnu. Obdrželi jsme celkem 97 žádostí o finanční nebo věcnou podporu a 76 z nich se podařilo vyhovět. Při udělování sponzorských darů se ŘLP ČR, s. p., řídí usnesením vlády České republiky č. 334 + P ze dne 14. dubna 1999, které přesně vymezuje právní formu subjektů a účely, které jako státní podnik můžeme v rámci své sponzorské činnosti podpořit. Naše pomoc je zaměřena na podporu v oblasti charitativní, humanitární a sociální, v oblasti školství vědy a péče o mládež, dále v oblasti zdravotnictví a v oblasti kultury.

Přibližně polovina darovaných financí jde do charitativní oblasti, která zahrnuje organi-

Learning Of Recognition Models for Controller Assistance a jeho výstupy

Z našeho pohledu bych označila za nejdůležitější milník naší práce pražské validace (01/2018), kde si naši řidiči mohli hlasové rozpoznání vyzkoušet a rozpoznanou instrukci vidět automaticky zapsanou v radarovém labelu. Hlavním cílem validací projektu však bylo prokázat, že pokud do systému dodáme nahrávky radarových a hlasových dat z našeho prostředí, dojde (za využití automatického procesu učení tzv. Machine Learning) k významnému zvýšení rozpoznání instrukcí. Jen pro představu, při využití 100 hodin nahrávek z českého prostředí (TMA Praha) se počet správně rozpoznávaných instrukcí navyšil z 80 % na 93 %. Důležité je podotknout, že skupina, která se těchto validací účastnila, byla odlišná od řidičů, kteří nahraná data poskytli, abychom zabránili možnému zkreslení výsledků. Pokud by si tedy k prototypu sedl kdokoli další s českým akcentem, budou výsledky na adaptovaném modelu velice podobné. To považujeme za skutečný úspěch, jelikož je nutné si uvědomit, že adaptace proběhla v podstatě automatizovaně, a tedy s nižšími náklady než v případě manuálního ladění systému. Pro vídeňské prostředí, kde byla kvalita nahrávaných dat výrazně horší, narostly rozpoznání instrukce ještě výrazněji, a to z 60 % na 85 %. Znovu je tedy na místě poděkovat všem, kteří souhlasili s účastí v projektu a poskytli nahraná data z provozního prostředí. Z pražských validací vzniklo krátké video, které dokumentuje jak průběh validací, tak samotný projekt a jeho historii.

Na závěr byly výstupy projektu demonstrovány společně s prototypy (s českým a rakouským modelem) v rámci druhého „Stakeholder MALORCA Workshopu“ (02/2018, Vídeň, viz foto). Znovu se zde diskutovalo o možném přínosu a dalším využití této technologie (hlasové rozpoznávání i tzv. Machine Learning) s odbornou veřejností a zástupci dodavatelů.

Rozsah práce, kterou odvedli zúčastnění zaměstnanci

ci ŘLP ČR, s. p., se pohyboval okolo 1300 hodin, přičemž veškeré náklady nám byly agenturou SJU (resp. Evropskou komisí) proplaceny.

Jak budeme se závěry projektu nakládat? Vzhledem ke zvyšujícímu se zájmu o problematiku jsme se rozhodli získané zkušenosti nadále využít a v tématu pokračovat. Další spolupráce byla již zahájena a aktuálně probíhá pod projektem 16-04 (PJ.16-04) v rámci programu Wave 1 SESAR2020. V tomto projektu se významně posunujeme z oblasti výzkumné (tzv. exploratory research) do etapy navazující (tzv. industry research). Průmyslovým partnerem a dodavatelem platformy se v projektu PJ.16-04 stal jeden ze světových leaderů v oblasti ATM systémů, firma Thales.

Předmětem PJ.16-04 budou validace provozního konceptu se zaměřením na „safety“ aspekty hlasového rozpoznání v prostředí APP. Kromě nás se PJ.16-04 účastní další čtyři skupiny s podobnými tématy: Munich Approach (DFS), Madrid TMA/ACC (ENAI) a Remote Tower (DFS a Hungarocontrol).

Závěrem bych chtěla velice poděkovat všem, kdo měli pro projekt MALORCA pochopení a pomohli k naplnění jejich cílů. Věřím, že práce na navazujícím projektu bude stejně zajímavá a přinese dobré výsledky.

Více informací můžete najít na webových stránkách www.malorca-project.de.

text a zajištění foto Aneta Černá, Oddělení projektového managementu, cernaa@ans.cz

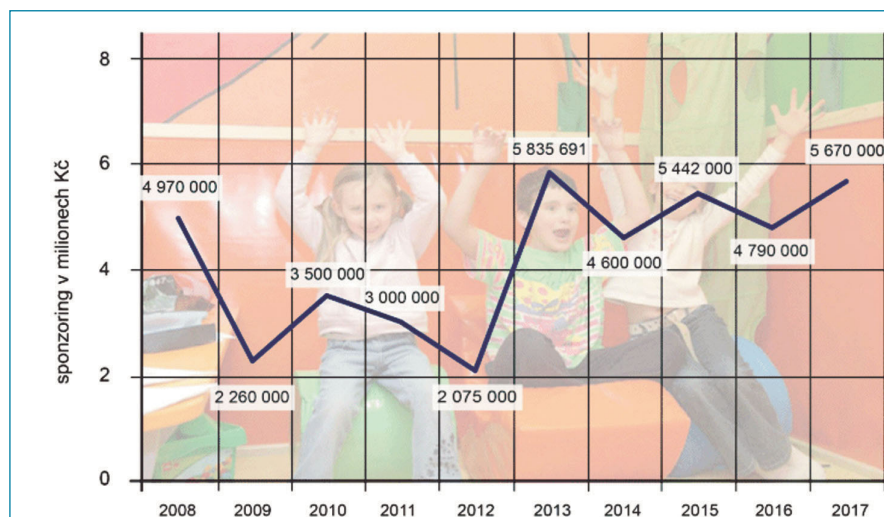


ivity podniku v roce 2017

zace pomáhající handicapovaným dětem i dospělým, ať už se jedná o handicap vrozený nebo způsobený vážným zraněním nebo onemocněním, dětské domovy a organizace, které dětské domovy podporují, organizace pomáhající ohroženým dětem, hospicová zařízení a organizace poskytující paliativní péči a v neposlední řadě i sbory dobrovolných hasičů.

Jedním z postižení, které se v žádostech poměrně často opakuje, je autismus. Jedná se o postižení, které se projevuje již v raném dětství a v České republice je autismem postiženo více než 50 tisíc lidí. Autismus je jednou z nejzávažnějších poruch dětského mentálního vývoje. Velmi zjednodušeně lze říci, že autistické dítě dobře nerozumí tomu, co vidí, slyší a prožívá, jeho duševní vývoj je narušen především v oblasti komunikace, sociální interakce a představitosti. Autismus bohužel zatím nelze vyléčit, ale díky speciálnímu přístupu a péči je možné výskyt autistického chování snížit a postižený se může plně integrovat do běžného společenského života.

ŘLP ČR, s. p., dlouhodobě spolupracuje s několika organizacemi, které osobám s tímto postižením a jejich rodinám pomáhají. Jednou z těchto organizací je spolek Autistik, který v roce 1994 založili rodiče dětí s autismem, protože standardní poskytovaná péče jim připadala nedostačující a chtěli pro své děti vytvořit



vhodnější podmínky, které by jim umožnily lépe se integrovat do běžného života. Této organizaci přispíváme na rehabilitační, terapeutické a ozdravné pobyty pro rodiny s dětmi. Kromě těchto pobytů Autistik zajišťuje také překlady odborné literatury, praktický výcvik ve speciálních edukačních programech pro postižené autismem a pořádá pravidelné výstavy výtvarných prací lidí s au-

tismem. Poslední výstava právě probíhá v Tiché kavárně v Ládví, svoji vernisáž měla ve čtvrtek 5. dubna.

Dalšími organizacemi, které podporujeme a které se věnují péči o osoby s autismem jsou například Nadace Dětský mozek, Vítejte..., o. p. s., Na dlani, z. s., nebo Nadace Charty 77.

text Ludmila Bursa Havráňková, Oddělení vnějších vztahů, havrankova@ans.cz



World ATM Congress v Madridu po šesté

Tak, jak se stalo již každoroční tradicí, tak i v letošním roce se ve dnech 6.–8. března konal šestý ročník World ATM Congress ve španělském Madridu. Za poslední roky si tento kongres vydobyl prestiž a uznání napříč odbornými institucemi a poskytovateli LNS, které se zabývají právě technologiemi řízení letového provozu. Proto na takovém setkání pochopitelně nemohli chybět zástupci Řízení letového provozu ČR, s. p., kteří prezentovali a nabízeli své komerční služby v oblasti ATM prostřednictvím své obchodní značky CANI (Czech Air Navigation Institute).

Z hlediska statistiky čísel samotného kongresu je třeba říci, že letos byla účast opět rekordní, kdy se na této odborné akci podílelo celkem 237 vystavovatelů z celého světa. V průběhu kongresu se uskutečnilo více než sto jednotlivých odborných debat a kolokvií na konkrétní specializovaná témata, se svými příspěvky vystoupilo více než 260 řečníků.

Na letošní kongres se registrovalo celkem 8542 delegátů z celkem 136 zemí světa.

Pro CANI (Czech Air Navigation Institute), které se účastnilo tohoto madridského kongresu, se jednalo o jedinečnou příležitost prezentace své úspěšné práce na výjimečném poli technologií a služeb souvisejících se vzdušným prostorem. Právě tato mezinárodní setkání jsou tím správným místem k vyhodnocení a prezentaci „success stories“, kterých CANI dosáhlo. Dovolila bych si zmínit především úspěšné završení prvního roku výcviku a spolupráce se sesterskou entitou řízení letového provozu z Bosny a Hercegoviny. **Úspěšné zhodnocení spolupráce provedli přímo na stánku naší CANI expozice generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Jan Klas spolu se svým bosenskohercegovským protějškem panem Davorinem Primoracem.**

Toto mezinárodní fórum se přirozeně stalo i místem pro další jednání na nejvyšší úrovni o případné spolupráci v oblasti výcviku mezi jednotlivými poskytovateli LNS ve svých domovských státech. Všichni věříme, že **intenzivní jednání, která byla vedena vedoucími představiteli ŘLP ČR, s. p., především s maltskými zástupci, byla úspěšná a v brzké době budou podepsány kontrakty na zajištění výcviku a proškolení našich maltských kolegů.**

Na tomto místě je také třeba zmínit a vyzdvihnout úzkou spolupráci mezi státními institucemi a podnikem na straně jedné, a soukromými společnostmi zabývajícími se právě technologiemi ATM, na straně druhé. Proto bych v krátkosti pochválila specializovanou prezentaci soukromých společností AVAS a FAB CE, které své jedinečné technologie prezentovali na našem stánku CANI. Tato společná prezentace jednotlivých služeb a technologií v barvách CANI pouze podtrhla um a diverzifikaci jednotlivých českých produktů a služeb, které ve svém konečném důsledku pokrývají značnou část portfolia ATM.

Závěrem bych si dovolila poděkovat veškerým kolegům, kteří se této nesnadné a časově náročné akce zúčastnili, ať už to bylo na jakékoli pozici, především za perfektní a bezchybnou přípravu a spolupráci v průběhu celého kongresu, obzvláště pak Petře Sýkorové. Jsem přesvědčena, že po zkušenostech z účasti na tomto fóru z minulých let a přínosech zde získaných, bude ŘLP ČR, s. p., prostřednictvím své obchodní značky CANI hrdým a úspěšným účastníkem madridské konference i příští rok!

text Tereza Trojková, Oddělení marketingu, trojkova@ans.cz;

foto Lukáš Procházka, Oddělení obchodní



Language Corner

Working Employees

A quote from an interview with the Operations Manager of a growing company. The journalist asks, “So how many employees are working in your company?”

The manager replies, “Approximately half of them...”

Another Marriage

A man arrives at a rest home for his first day. He is greeted at the door by a woman.

She says, “You look like my 7th husband.”

The man replies, “How many times have you been married?”

“Six.”

Biggest Apple

Three farmers chat. The first one tells, “I have grown such a big apple that when I put it on a chair, it broke down.”

The second one says, “I have grown an even bigger apple! When I put it on a table, it broke.”

The third one says, “I grew an extremely big apple. I put it in a carriage...”

The farmers interrupt, “Did it break?”

“No, a worm got out of it and ate the horse!”

Company Rules

A boss was telling an applicant the two main rules of the company. He said, “Our 2nd main rule is cleanliness. Did you wipe your feet on the mat before coming in?”

The applicant replied, “Yes, sir, I did.”

Then the boss said, “Our 1st main rule is trustworthiness. You see, there was no mat.”

Juror

Judge: “Is there any reason you could not serve as a juror in this case?”

Juror: “I don’t want to be away from my job that long.”

Judge: “Can’t they do without you at work?”

Juror: “Yes, but I don’t want them to know it.”

Easter

Just before Easter, I remarked to my husband that with the children grown and away from home, this was the first year that we hadn’t dyed eggs and had an Easter-egg hunt.

“That’s all right, honey,” he said. “We can just hide each other’s vitamin pills.”

Připravila nwt

Hlasujte v anketě Perfect Canteen a vyhrajte kurz ve škole vaření!

Zapojte se do ankety spokojenosti se službami Perfect Canteen Řízení letového provozu v naší budově a vyhrajte účast na škole vaření s Filipem Sajlerem! Můžete to udělat velmi jednoduše a za pár minut. Buď vyplníte dotazník online na odkazu anketa.perfectcanteen.cz/rlp, nebo na vás čeká tištěná verze dotazníku u pokladny v jídelně. **Anketa trvá do pátku 20. dubna včetně a můžete ji vyplnit anonymně, nicméně pokud přidáte svoji e-mailovou adresu, zapojíte se tím do zmíněné soutěže. Na dva z vás pak čeká kurz vaření, při kterém načerpáte inspiraci od profesionálů v kulinářském umění.** Mezi soutěžícími totiž bude losováno o dvě účastnická místa v Perfect škole vaření s Filipem Sajlerem. Termín školy vaření, včetně místa realizace, bude oznámen s minimálně měsíčním předstihem, a pokud se náhodou nebudete moci zúčastnit osobně, nezoufejte, výhru můžete přenechat jiné osobě.

Zpětná vazba od zákazníků je důležitá pro vylepšení služeb restaurace, které většina z vás využívá každý pracovní den. Tak neváhejte!

V anketě čeká na respondenty celkem šest otázek, které se týkají skladby menu, chuti jídel, spokojenosti s jednotlivými druhy nabízených pokrmů, doplňkového prodeje, výběru speciálních akcí, které Perfect Canteen pořádá pro návštěvníky jídelny, vyjádřit se můžete i k provozu místní kavárny. Ke každé otázce kromě nabízeného známkování můžete doplnit i své vlastní postřehy a vyjádřit se k tomu, co vám v rámci stravování chybí nebo co byste rádi ještě vylepšili.

Pavla Poláková, Customer Relationship Manager, polakova@perfectcanteen.cz



**VYHRAJTE
V ANKETĚ SPOKOJENOSTI
ÚČAST NA PERFECT ŠKOLE VAŘENÍ
S FILIPEM SAJLEREM.**

Věnujte nám pár minut, vyplňte dotazník na anketa.perfectcanteen.cz/rlp nebo tištěnou verzi u pokladny a zúčastníte se soutěže.

