

eSTRIP 2020

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

ROČNÍK XXI

ČÍSLO 214

DUBEN

Letectví v době koronavirové



Koronavirus mění letectví, ale náš podnik má pevné základy

Letový provoz nad Evropou se v posledních týdnech prakticky zastavil. Situace na nebi byla odrazem situace na zemi – vlády zesilovaly svá opatření a uzavíraly hranice jednotlivých zemí. V polovině března začaly letecké společnosti z důvodu ztráty poptávky uzemňovat svoje flotily, nezvyklé ticho se rozhostilo na letištích a nebe se vyprázdnilo. Ztráty se zatím jen odhadují, ale budou ve stovkách miliard dolarů. I když jedinečný obor civilního letectví zcela jistě zůstane zachován, s jistotou lze říct, že jej čeká hluboká proměna. Proměnou prošel i náš časopis, který se se svým čtenářům dostává jako eSTRIP. Doufáme, že i ve své elektronické podobě vám budeme nadále přinášet informace, které od něj očekáváte.

Zcela určitě vás v tuto chvíli zajímá, jaké jsou aktuální priority jednotlivých útvarů našeho podniku a jakým způsobem se budou jednotlivé organizační složky snažit o návrat ke standardnímu fungování. Odpovídají generální ředitel, předsedkyně dozorčí rady a členové vedení podniku.

Redakce eSTRIP

Jan Klas, generální ředitel ŘLP ČR, s. p.



Vážené kolegyně, vážení kolegové, vážení příznivci letecké dopravy, využívám příležitosti oslovit vás poprvé prostřednictvím elektronické verze časopisu STRIP a sdílet s vámi tímto způsobem informace o dosavadním vývoji a činnosti našeho podniku, který se musí vyrovnat s aktuální situací vyvolanou šířením nemoci COVID-19.

Velmi dobře vím, že se o podnik nadále intenzivně zajímají i jeho bývalí zaměstnanci, a stejně tak i naši obchodní partneři nebo dodavatelé. Věřím proto, že se tímto způsobem seznámí s našimi aktivitami a plány, které vedení podniku na domácí i mezinárodní úrovni připravuje.

Informace o bezprecedentním propadu letecké dopravy na celosvětové úrovni a grafy, které tento vývoj ilustrují, lze v současné době najít téměř na každém kroku. Mohu však všechny ujistit, že vedení podniku vyvíjí maximální úsilí k tomu, aby byla zajištěna stabilita podniku a jeho schopnost splnit své závazky vůči zaměstnancům. To stejné platí i pro jeho prioritní provozní cíle a poslání v oblasti bezpečnosti.

Vedení podniku pracuje jako úzce koordinovaný tým. Prostřednictvím odpovědí jednotlivých vrcholových podnikových manažerů na společnou otázku se tak v dalších řádcích dozvíte, jakým způsobem se budeme snažit současné krizové období zvládnout. Je jasné, že odpovídající úpravy a změny bylo a bude nutné aplikovat na všech úrovních a na všech útvarech. Samozřejmě se nejednalo a nebude jednat o opatření populární, ale je nutné je přijímat. Cesta k normalizaci letecké dopravy bude u všech zainteresovaných subjektů dlouhá a náročná, ale náš podnik bude připraven.

Jsem rád, že v naší činnosti máme podporu a velmi dobrou spolupráci s ministerstvem dopravy České republiky, jako naším zakladatelem. Chtěl bych ocenit profesionální postup a rozhodnutí ministra dopravy i předsedkyně dozorčí rady, které již významně přispělo k zajištění k základního finančního rámce podniku jako prvku kritické infrastruktury státu v nejbližších měsících.

Nacházíme se na vývojové křižovatce civilního letectví a já věřím, že cesta, na kterou se právě vydáváme, nás všechny povede ke stabilizaci a k brzkému obnovení normálního fungování letecké dopravy, ale i našich každodenních životů.

Věřím v to i proto, že náš podnik má profesionální a loajální zaměstnance i příznivce, kteří ho podpoří a neopustí ani v horších časech. Za to vám všem velmi děkuji, vážím si toho. Zvládáme to, držte se!

Magdalena Faltýsková, předsedkyně dozorčí rady



Vážené dámy, vážení pánové, máme už volný pohyb osob, můžeme do zahraničí, uzdravujeme se a nemocných nepřibývá, moc si přeji, aby nás „COVID-19“ definitivně opustil. Začátkem letošního roku bylo již zřejmé, že to nebude lehký rok, byly zastaveny přímé lety do Číny, Koreje a Itálie. Aktuální propočty a odhad nákladů a výnosů nebyl radostný. Velmi si cením rychlé reakce vedení podniku, které přistoupilo k zavádění úsporných opatření. Situace se však bohužel zhoršila daleko výrazněji. Téměř úplné zastavení letecké dopravy na začátku března s výhledem omezeného provozu i v létě znamená obrovský výpadek tržeb, a to až 60 % v ročním měřítku. Negativní dopad bude mít i posun splatnosti faktur, některých až do roku 2021. Podnik již reagoval v nákladové oblasti pozastavením zbytných investičních akcí, omezením či odložením plateb, tam kde je to možné. Byla přijata úsporná opatření ve mzdové oblasti a příspěvcích na životní a penzijní připojištění.

Na druhé straně bylo třeba neodkladně řešit i propad výnosů, neboť je očekáván záporný hospodářský výsledek více jak 1 mld. Kč. Téměř každodenní komunikace předsedkyně a místopředsedy dozorčí rady s generálním ředitelem podniku a zástupci Ministerstva dopravy ve věci poskytnutí provozní dotace, byla dovršena jejím odsouhlasením ministrem dopravy až do výše 0,5 mld. Kč. Do budoucna nelze vyloučit ani poskytnutí návratné bezúročné finanční výpomoci ze státního rozpočtu, přičemž vše bude záviset na detailním vyhodnocování hospodaření a z toho plynoucích potřeb podniku.

Ještě si dovoluji se vrátit k hospodaření předchozího roku. Na jednání dozorčí rady, které proběhlo dne 15. dubna 2020, bylo jedním z bodů programu projednání roční účetní závěrky a hospodaření podniku za rok 2019. I přes pokles leteckého provozu ve vzdušném prostoru České republiky z důvodu kapacitních problémů v okolních zemích, došlo i díky úpravám na nákladové straně podniku k příznivému hospodářskému výsledku, který před zdaněním činí 238 824 tis. Kč. Vzhledem k současné hospodářské situaci nebude v letošním roce realizován odvod z fondu zakladatele do státního rozpočtu.

Na závěr si dovoluji touto cestou poděkovat vám, pracovníkům Řízení letového provozu, že jste vstřícní k úsporným opatřením, které vedení podniku musí realizovat. Přeji vám pevné zdraví a spokojenost v profesním i osobním životě.

Petr Fajtl, výkonný ředitel útvaru provozního



Nebudu se rozepisovat o současné situaci vycházející z opatření vzhledem k šíření COVID-19, ani rozebírat dopady na náš podnik. Jedno je však jisté. Veškeré plánování vzalo za své ve všech oblastech našeho útvaru. Svět se ale točí dál a je nutné minimalizovat, nejlépe však eliminovat dopady současných omezení na budoucí provozní život. Proto jsou naše priority v současné době zaměřeny především na vytvoření nového plánu hlavních činností. Jeho logika je následující – budoucí plánování akcí musí být nastaveno způsobem umožňující maximální vstřícnost k poptávce našich zákazníků.

Zákaznický přístup jsme uplatňovali v minulosti kontinuálně. Avšak ve chvíli, kdy se začne provoz vracet, bude atraktivita vzdušného prostoru a naše kapacita jediným možným způsobem k vyrovnání závazků, které podnik musí přijímat k zajištění přežití podniku v současné krizi.

Kvantitativním směrnicím budoucího plánování je samozřejmě časová osa návratu k provozu alespoň na úroveň roku 2019. Již dnes se setkáváme s různými prognózami nárůstu provozu od významně pozitivních až po nesnesitelně negativní. Budeme se snažit najít vlastní predikci návratu provozu, kterou si připravíme ve dvou variantách. Zatím se nám v minulosti v predikování provozu vždy vyplatilo vycházet z vlastních zkušeností a historie. Pravdou však je, že se současným stavem žádné zkušenosti nemáme, ale ty za stávající situace nemá nikdo v Evropě.

Co tedy všechno musí nové plánování zahrnovat: • udržování návyků řídicích letového provozu na úrovni provozu 2019, • výcvik a zavedení FRA, • dokončení výcviku žáků, jejichž výcvik z provozních důvodů nelze završit, • další vývoj a dokončení Optimalizace LPS, • nový plán personálních potřeb a stanovení nábory nových řlp, pokud to bude nutné, • zavedení TOPSKY do provozního užívání a přecvičení personálu.

Jakkoli je současná situace nepříjemná a bude nějakou dobu trvat, naší snahou je při plánování vytěžit ze současné situace prostor k realizaci vhodných kroků. Ty nám umožní vyjít z krize kapacitně konkurenceschopní a vrátit podnik k finanční samostatnosti.

Miloslava Mezerová, výkonná ředitelka útvaru finančně správního



Na úvod bych chtěla všem zaměstnancům poděkovat, jak nelehkou situaci zvládají. Toto období považuji za velmi významné v našem životě. Uvědomuji si, jak nyní těžká je doba, kdy denně slyšíme mnoho nepříjemných zpráv, které se týkají nás, našeho zdraví, zdraví blízkých. Svým pracovním nasazením přispíváte ke zvládnutí úkolů, které denně přicházejí a téměř denně se též mění. Mnozí z vás ještě musí fungovat i v dalších náročných rolích jako učitelé, pečovatelé apod. Patří vám všem můj obdiv. Naším cílem bylo, je a vždy bude na prvním místě ochránit zdraví vás, našich zaměstnanců, a proto stále aktualizujeme opatření, která se týkají hygienických opatření, nošení ochranných prostředků dýchacích cest, rozdělení zaměstnanců do týmů, oddělení provozu od administrativy, cestování apod. Děkuji všem za zodpovědný přístup. Pravidelně se scházíme s odborovými organizacemi a projednáváme aktuální ekonomickou situaci a provozní záležitosti podniku. Realizujeme podněty od zaměstnanců. Často na některé dotazy nemůžeme odpovědět, neboť se týkají nařízení vlády a zatím nejsou známy detaily. Jedná se například o to, zda budeme organizovat oblíbené letní tábory v Ledči nad Sázavou.

Útvar finančně správní v této nelehké době, kdy se vlivem rapidního snížení příjmů ze strany dodavatelů velkým skokem snížila disponibilita finančních prostředků, hledá a aplikuje veškeré možné a legální cesty pro pokrytí našich závazků především směrem k našim zaměstnancům. Přestože jsme nuceni přicházet s řadou restrikcí, omezovat využívání benefitů a bohužel také pozastavit vyplácení nenáročných složek mezd, je naší hlavní prioritou neuváženě nesnižovat stavy našich zaměstnanců a udržet vyplácení alespoň základních mzdových tarifů. Po řadě intervencí směrem k našemu zřizovateli se nám tak podařilo zajistit finanční dotace, které jsou určeny právě na pokrytí základních mezd zaměstnanců a pomohou nám k překlenutí části tohoto období. Rovněž se zabýváme dalšími možnostmi získání finančních prostředků od jiných institucí. Přesto je stále třeba omezovat, či pozastavovat veškeré činnosti související s chodem našeho podniku a udržet náklady pouze na nezbytně nutné úrovni. Získáváním finančních prostředků z jiných zdrojů než z vlastní výdělečné činnosti nás i nadále nutí velice důsledně zvažovat každý další náklad spojený s chodem podniku, abychom mohli dodržet nastavenou prioritu a nesnižovat kapacitu našich zaměstnanců. Potřebujeme nyní pochopení složité situace, toleranci a důvěru v proces. Veškeré výše uvedené omezující kroky jsou samozřejmě velmi nepříjemné jak pro zaměstnance, tak i pro zaměstnavatele. Uvědomujeme si, že v okamžiku, kdy musí zaměstnavatel přistoupit k takto zásadním omezením, napomáhá to ke zvýšení motivovanosti a pocitu jistoty u zaměstnanců. Využívejte tedy prosím veškerých dostupných možností v rámci našeho podniku k získání informací, ke sdílení námětů a podpory napříč podnikem. Ráda bych tímto apelovala hlavně na vedoucí zaměstnance, aby udržovali pravidelný kontakt s kolegy ve svém týmu, především nyní, kdy velká většina z nás vykonává svoji činnost z domova.

Není ještě vyhráno, ale uděláme vše proto, abychom situaci zvládli. Budoucnost ohledně šíření nákazy nebo naopak zastavení šíření nemůžeme předpovídat, ale můžeme se na ni připravit. Proto stále situaci sledujeme, průběžně aktualizujeme informace na našich intranetových stránkách a připravujeme se na obnovení chodu podniku. Z ekonomického hlediska bohužel musím konstatovat, že situace je a ještě bude nelehká. Pevně věřím, že to však nebude dlouho trvat. V této době si přeji, abychom vše společně zvládli a přeji všem zdraví, pevné nervy a velkou dávku optimismu. Všem zaměstnancům chci také poděkovat za loajalitu, pochopení a také velkou vstřícnost od řady z vás.

Není ještě vyhráno, ale uděláme vše proto, abychom situaci zvládli. Budoucnost ohledně šíření nákazy nebo naopak zastavení šíření nemůžeme předpovídat, ale můžeme se na ni připravit. Proto stále situaci sledujeme, průběžně aktualizujeme informace na našich intranetových stránkách a připravujeme se na obnovení chodu podniku. Z ekonomického hlediska bohužel musím konstatovat, že situace je a ještě bude nelehká. Pevně věřím, že to však nebude dlouho trvat. V této době si přeji, abychom vše společně zvládli a přeji všem zdraví, pevné nervy a velkou dávku optimismu. Všem zaměstnancům chci také poděkovat za loajalitu, pochopení a také velkou vstřícnost od řady z vás.

Jana Navrátilová, výkonná ředitelka útvaru výcviku a obchodu



Pandemie COVID-19 zastihla Útvar výcviku a obchodu ve výcvikově velmi rušném období, kdy byla budova plná jak našich interních studentů, tak těch zahraničních. Po přijetí nezbytných opatření k zabránění šíření viru jsme stanovili jednoznačnou strategii pokračovat ve výcviku, dokud to bude možné. Cílem bylo zabránit dlouhému přerušení výcviku, které se vždy na výkonech a výsledcích studentů projeví velmi negativně. Nicméně krátce po rozšíření Covid-19 v zemích EU došlo k repatriaci prakticky všech zahraničních studentů do svých domovských zemí a k odjezdu většiny zahraničních instruktorů. Následovalo období čekání na reakci jednotlivých klientů s ohledem na situaci v jejich konkrétním státě. V lepším případě byly běžící a zaslíbené projekty přerušeny a odloženy na neurčito, v tom horším, bohužel, zrušeny. V prvním pololetí tak očekáváme propad výnosů z komerční činnosti ve výši cca 63 mil. Kč. Nicméně i v tomto složitém období se nám podařilo dokončit prezenční výcvik studentů pro klienty z Německa. Navíc je ČR jedinou zemí, ve které náš další soused, Rakousko,

ponechává příslušníky své armády v prezenčním výcviku. I toto poukazuje na důvěru klienta v naše opatření na ochranu zdraví studentů a v profesionální přístup.

Stejně jako většinu ostatních tuzemských společností orientovaných na zahraniční obchod i nás zasáhla situace drtivým způsobem a poukázala na dosavadní naprostou závislost komerčního prostředí na volný pohyb osob. Zároveň však poukázala na obrovskou vůli týmu uvnitř našeho útvaru situaci otočit a využít ve svůj prospěch. Proto jsme se v rámci útvaru urychleně začali věnovat vývoji distančních forem výcviku, a to nejen pro teoretické kurzy, ale i praktický simulátorový výcvik.

V současné chvíli tak pracujeme na následujících prioritách. Za výcvikovou část: • zajištění pokračování všech kvalifikačních kurzů pro podnik za podpory instruktorů ze stanovišť, • zajištění kurzů pro instruktory a hodnotitele tak, aby mohlo dojít k prodloužení jejich kvalifikací, • zajištění on-line výuky angličtiny (zejména letecké pro provozní personál) a update výukových materiálů a metod používaných při výuce, • zahájení prvního on-line vstupního výcviku (teoretické části) pro externího klienta, • zahájení prvního on-line výcviku techniků pro externího klienta, • pokračování přerušeno projektu pro 21 studentů norského Avinoru distanční formou simulátorové části výcviku, • konverze ostatních projektů dosud koncipovaných jako prezenční na distanční formu, • příprava pro postupně uvolňování restrikcí ze strany vlád jednotlivých klientských států a návrat ke standardnímu fungování.

Za letové ověřování: • dodání služeb letového ověřování klientům, u nichž došlo vlivem situace k prodloužení s termínem plnění (Kosovo, Tanzanie), • plánování dalších projektů s ohledem na současnou mezinárodní situaci (Vietnam, Gruzie), • pokračování v prodeji obou původních letadel, kdy bylo nutné zásadně změnit strategii, která lépe reflektuje současnou situaci v civilním letectví.

I přes momentální nepříznivou situaci neztrácí náš útvar odhodlání čelit přicházejícím výzvám a s očekáváním vyhlížíme návrat do stavu, který patrně nebude stejný jako před epidemií. Pravděpodobně se stane novým standardem, na který, jak pevně doufáme, budeme dobře připraveni. A to i proto, že nám aktuální propad v poptávce umožnil se zastavit, zrevidovat priority, zamyslet se nad zažitými procesy a začít některé věci dělat jinak. Jak pevně věříme, v době postkoronavirové to dokážeme plně zhodnotit.

Luboš Hlinovský, ředitel útvaru strategie a manažerské podpory



Nejprve k prioritám loňského roku. Věnovali jsme velké úsilí cenové strategii podniku na roky 2020–2024. Jako jednomu ze tří států EU se nám podařilo prosadit naše ceny ve výkonnostním plánu. Evropská komise jej přijala téměř bez výhrad, přestože naše ceny za traťové služby stoupaly ze 40,20 € v roce 2019 na 47,78 € v roce 2022. V současné situaci tato cenová politika samozřejmě není reálná a nedovedu si představit ani další fungování cenotvorby podle pravidel EU, které s extrémními hodnotami provozu nepočítají. První prioritou je nastavení správné cenové strategie pro roky 2021 a 2022, její prosazení na mezinárodní úrovni a dosažení shody na těchto cenách s našimi zákazníky.

Mezinárodní aktivity, do kterých se ŘLP ČR, s. p., zapojuje, samozřejmě nezmizely, změnila se jejich podoba. Do konce roku nemůžeme počítat téměř se žádnými služebními cestami, a tak se mezinárodní jednání přesunula na obrazovky počítačů. Tato forma pro nás není nová, využívali jsme ji pro krátká jednání s našimi kolegy poměrně dlouhou dobu. Vyžaduje od

účastníků kázeň a ohleduplnost v diskusi a vlastní jednání je vždy delší než osobní setkání. Nákladově je pro nás velmi výhodná a počítáme s jejím využíváním ve větším rozsahu i po ukončení omezení pohybu osob.

CANSO je velmi aktivní v řešení současné situace a my se těchto aktivit účastníme ve zvýšené míře vzhledem k tomu, že generální ředitel našeho podniku předsedá evropské části této organizace. Pozadu nezůstává ani EUROCONTROL, který se do řešení dopadů poklesu poptávky zapojil konkrétními kroky. FAB CE, jehož jsme součástí, pokračuje v práci na projektech v omezené míře.

Komunikace, jak externí tak i interní, je jednou z činností, která v této době nabyla na intenzitě. Naší prioritou je podávat kvalitní a včasné informace o činnosti podniku zaměstnancům i veřejnosti. Společenská odpovědnost je vnímána jako nezbytná součást našeho podniku a v loňském roce jsme za ni získali významné ocenění. Její pokračování nebude v této podobě v roce 2020 možné a pravděpodobně ani v roce příštím.

Je jisté, že pojem standardnímu fungování se v mnohém změnil a jeho podoba se bude lišit od té, na kterou jsme byli dlouhá léta zvyklí. Vnímáme to jako příležitost k nalezení lepší pozice podniku na mezinárodním poli a v konkurenčním prostředí, které i do naší činnosti dříve nebo později přijde.

Postřehy z ECTL

píše z Bruselu Ladislav Mika,
zástupce ČR, State Liaison Office



Po všech únorových orkánech a větrných turbulencích a stávce francouzských řídicích se počítalo, že se provoz s příchodem jara dostane do standardního režimu, ale jeden virus vše mění. Dochází k prudkému poklesu nebo dokonce zastavení leteckého provozu. Vzhledem k poklesu počtu cestujících oznámila britská nízkonákladová společnost Flybe likvidaci. Po Air Italy a Atlas Global jde o krach třetí letecké společnosti v krátké době v Evropě.

Je skutečností, že počasí generuje asi třetinu veškerého zpoždění ATM v evropské síti a tyto problémy s počasím se v posledních letech zvyšují. ECTL se všemi partnery hledají praktická řešení a postupy, jak snížit negativní dopady počasí na provoz, a to zejména v létě. Network Manager (NM) uspořádal první velké přeshraniční setkání se 30 zástupci ANSP, meteorologických služeb a leteckých společností k této otázce. Byly diskutovány tři klíčové cíle: → požadavek, aby NM rozšířil geograficky rozsah svých postupů souvisejících s počasím na východ a západ s cílem zajistit, aby ty státy, jejichž kapacita bude ovlivněna nepříznivým počasím mohly rychle reagovat a „zotavovat“ se; → je nutné posílit předtaktické postupy a zajistit konzistentní zpětnou vazbu od zúčastněných stran, tj. získat úplný síťový pohled na to, co se děje na frontě počasí. NM bude pokračovat v předtaktických konferencích a více zapojovat vojenské partnery; očekává se pomoc v rámci nového partnerství s EUMET NET, která by měla poskytovat prognózu počasí v celé síti, → dalším krokem by mělo být uplatňování regulace, tj. včetně zkrácení dodacích lhůt pro oblast počasí – zveřejnění spíše o dvě až tři hodiny dopředu a nioliv až na poslední chvíli, což způsobuje zpoždění včetně vytváření potencionálních rizik v provozu.

Významný nárůst zpoždění z důvodu ATFM v posledních letech má dopad na včasnost odletů a přiletů. Letecké společnosti zpracovávají reaktivní a strategický postup ke zmírnění zpoždění ATFM a „nárazníkový plán“ se stává důležitější. Tento plán má však vliv i na náklady. Je plánováno více zdrojů, než je nakonec potřeba. Dochází také k určitému snížení využití letadel, což vyústí v předčasné přílety v případě, že očekávané zpoždění chybí. Efektivnější síť znamená také znovuzískání důvěry pro letecké společnosti s prioritou na dosažení plánovaného příletu.

DG ECTL rozeslal všem ředitelům civilního letectví dopis s podrobným popisem situace a plánovanými opatřeními pro léto 2020 v rámci celé sítě. NM vychází ze situace v roce 2018 a následných opatření použitých v létě 2019. Denně bylo asi 1300 letů omezeno hladinami a asi 900 letů bylo přeměrováno. Negativní dopad na provoz mělo počasí a stávky, nárůst provozu byl pouze o 0,9 %. Byla dosažena efektivní spolupráce mezi civilním a vojenským letectvím a některá ANSP zavedla svoje vlastní opatření. Kombinací všech aktivit došlo k částečnému snížení zpoždění na tratích o asi 9 %, tj. asi o 17,5 minuty. Průměrné zpoždění na let bylo 1,57 minuty oproti plánovanému cíli EU, tj. o 0,5 minuty. Kdyby opatření nebyla provedena, tak by bylo zpoždění každého letu 4 minuty.

Pro rok 2020 se očekává, že zpoždění bude v „krizovém módu“. Mezi hlavní problémy se řadí: ● ve Francii dojde v období 2020–2022 ke snížení kapacity z důvodu provádění modernizace ACC v Reims a Marseille, ● kapacita v Karlsruhe zůstane pod kapacitními požadavky pro Německo, ● riziko stávek, jak se ukázalo již v lednu, zůstává vysoké.

NM ve spolupráci s poskytovateli služeb zpracoval sérii strukturálních opatření, která budou zaváděna postupně na roční bázi společně s balíčkem provozních opatření pro nastávající roky – to se týká zejména restrukturalizace vzdušného prostoru a výstupů *operational excellence programmes*. Co se bude realizovat pro léto 2020: ● příprava *Network Operations Plan* a plánování a monitorování schématu otírání sektorů v kritických ACCs, ● zlepšení *ATFM Network level* koordinace, ● činnost *Network Summer Coordination Cell* bude zahájena od dubna 2020 – jednou týdně komunikace s provozními složkami ANSP, ● zlepšení plánování v předtaktické fázi (day minus 1) zahrnující denní telekonference s ANSPs, leteckými společnostmi a letišti pro lepší přípravu provozu na příští den včetně zahrnutí předtaktického plánování počasí, zlepšení koordinace *Network Weather Management* se zapojením více ANSPs, úplný a transparentní plán bude publikován každý večer k zajištění efektivnější ATFM regulace, zlepšení přípravy vojenských aktivit a vyhodnocení dopadu na síť.

A na závěr něco pro rozptýlení od předchozích opatření a informací z oblasti ATM. Firma Boeing řešila další problém spojený s letadly MAX. V palivových nádržích umístěných v křídlech byly objeveny hadry a další nečistoty, množství titanových hoblinů nebezpečně blízko kabeláže pod kokpitem a trubky s těsnícím materiálem a kovové matice. V jednom případě zůstal uvnitř ocasu letadla žebřík a světla. Byla zahájena okamžitá inspekce všech 400 vyrobených a odstavených letadel a téměř u dvou třetin do té doby kontrolovaných letadel byly nalezeny nežádoucí předměty. Co se týká dalších 385 letadel již dodaných zákazníkům, bylo doporučeno také inspekci provést. Otázkou je, zda se podaří odstranit všechny problémy a obnovit provoz v létě tohoto roku.

Hospodářské výsledky podniku za rok 2019

TZ ŘLP ČR, s. p.

Hrubý zisk státního podniku Řízení letového provozu České republiky v roce 2019 dosáhl 238 milionů korun, a to při celkovém obrátu ve výši 4 184 391 tis. Kč. S ohledem na pokles letového provozu v českém vzdušném prostoru došlo k významnému snížení podílu výnosů z leto- vých provozních služeb na celkových výnosech. Stejně jako v předchozích letech však byla finanční situace společnosti v roce 2019 stabilní a podnik byl schopen se vyrovnat se všemi svými závazky. Hospodářské výsledky schválila na svém jednání dozorčí rada podniku.

„Hospodářské výsledky podniku s ohledem na vývoj provozu v roce 2019 předčily očekávání a mohu je proto označit za velmi dobré. Dozorčí rada v současné krizi letectví podporuje všechny kroky vedení podniku na domácí i mezinárodní úrovni pro zajištění jeho poslání a závazků“, uvedla předsedkyně dozorčí rady podniku Magdalena Faltýsková z ministerstva dopravy ČR.

Do hospodářských výsledků podniku se významně promítl pokles letového provozu z důvodu kapacitních problémů v Německu a Maďarsku. Letecké dopravy tak především na dálkových tratích, kde jsou nasazovány letouny s nejvyšší hmotností, začali preferovat tratě mimo český vzdušný prostor. V roce 2019 bylo v českém vzdušném prostoru zaznamenáno 906 666 pohybů (912 813 v roce 2018) a k poklesu provozu došlo také na klíčovém Letišti Václava Havla Praha. Hlavním zdrojem příjmů podniku v roce 2019 bylo poskytování letových navigačních služeb. Tyto výnosy představovaly 89 % z celkových výnosů podniku. Na dosažených výnosech se nejvíce podílely výnosy z traťových navigačních služeb – 2 995 870 tis. Kč (73 % z celkových výnosů). Druhou nejvýznamnější výnosovou položkou byly výnosy z letištních a přibližovacích služeb 652 325 tis. Kč (16 % celkových výnosů).

Důležitou výnosovou položkou jsou tradičně i komerční aktivity podniku ve výši 230 milionů Kč, konkrétně činnost Letecké školy Řízení letového provozu České republiky. Tyto výsledky v sobě odrážejí především úspěšně probíhající výcvik řídicích letového provozu pro zahraniční klientelu z Norska a Kosova. Stabilně vysoká je i poptávka po nabídce činností kalibrační letky podniku, která dlouhodobě působila u zákazníků v zahraničí, zejména ve Vietnamu a Tanzanii.

„S ohledem na odlišný vývoj provozu jsme v roce 2019 realizovali racionální opatření na straně nákladů. Naše klíčové hospodářské výsledky hodnotím pozitivně. Ekonomická kondice podniku nám také v současné bezprecedentní krizi letecké dopravy pomáhá řešit naši činnost v dlouhodobějším horizontu a především plnění závazků vůči našim zaměstnancům“, doplnil generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas.

Reakce EUROCONTROL na pokles provozu

Luboš Hlinovský, ŘÚSMP

Pokles letecké dopravy vidíme od března 2020 prakticky na celém světě. Poptávka po osobní letecké dopravě klesla téměř na nulu. U nákladní letecké dopravy zůstala část poptávky zachována a v měsíci dubnu jsou cargo dopravci a repatriční lety jedinými významnými zákazníky nejen našeho podniku, ale i všech poskytovatelů letových provozních služeb v Evropě. Porovnání struktury provozu zpracovává pravidelně EUROCONTROL, její změna je patrná na prvním grafu vpravo.

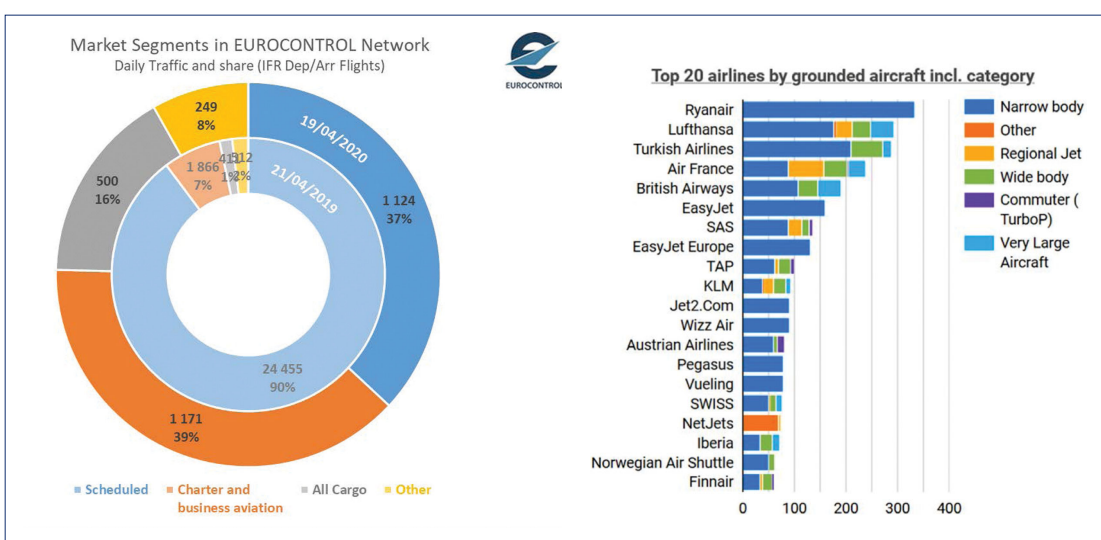
K 12. 4. 2020 narostl podíl cargo provozu ze 2 % na 15 % a podíl pravidelné letecké dopravy poklesl z 88 % na 41 %. Porovnáváme údaje ke stejnému datu předchozího roku. Mnoho leteckých dopravců uzemnilo velkou část své letadlové flotily na prozatím neurčenou dobu. EUROCONTROL opět nabízí statistiku dvaceti leteckých společností, včetně členění na kategorie (viz sloupkový graf).

S tím samozřejmě souvisí pokles příjmů pro letecké společnosti a následně pro letiště i pro poskytovatele letových provozních služeb. Opět na dobu, jejíž délku prozatím neumíme přesně odhadnout.

Ke zmírnění dopadů této situace se přijímá řada kroků ze strany států, mezinárodních organizací a institucí s vědomím, že v současné době pracují nikoli na záchraně jednotlivých podniků, ale na zachování odvětví civilního letectví v jeho současné podobě.

Reakce Agentury EUROCONTROL se zaměřila na podporu zákazníků z řad leteckých dopravců a na zachování cash flow poskytovatelů letových provozních služeb v roce 2020. První reakcí bylo odložení splatnosti faktur za traťové služby za únor až květen 2020 na období listopad 2020 až srpen 2021. Celková výše odložených plateb je 1,1 miliardy eur. S řešením souhlasila většina členských států. Jedná se o pragmatické řešení, od leteckých společností, které nemají standardní zdroj svých příjmů, nelze očekávat standardní plnění svých závazků. ŘLP ČR, s. p., uplatňuje stejné podmínky i na faktury za přibližovací a letištní služby řízení letů.

Agentura přišla i s podporou cash flow poskytovatelů letových provozních služeb. Po schválení většinou svých členských států získá půjčku ve výši 1,2 miliardy eur. Jedná se o 51 % plánovaných nákladů na traťové služby za měsíce březen–červen 2020. Agentura bude státům, které půjčku přijmou, předávat peníze v červnu až září 2020. Je samozřejmě, že toto není řešení cash flow, jen jeho odklad. Výnosy, které v krizovém období poskytovatelé letových provozních služeb dosáhnou, jistě nepokryjí jejich plánované náklady ani z poloviny. Splácení půjčky a financování běžného provozu vyžadují další opatření na straně nákladů a samozřejmě i podporu ze strany států.



S lítostí musím oznámit, že dne 18. dubna 2020 nás ve věku nedožitých 71 let navždy opustil náš bývalý kolega pan **Milan Dohnal**. Milan pracoval u podniku od roku 1973 jako řídící letového provozu, později vedoucí směny stanoviště LKMT, metodický pracovník DPLR a až do posledních chvil jako pseudopilot na simulátoru v Ostravě. Vzpomínáme s úctou, jeho vždy dobrá nálada, laskavost, dobrosrdečnost, upřímnost a veselé historky nám budou chybět.

RNDr. Zdeněk Proske



Paty, byl jsi instruktor, pamatuji Tvé oči, které byly laskavé, i když jsi vytýkal špatnou implementaci rozestupu na VOR. Byl jsi kolega, vždy klidný a vždy stoprocentní. Byl jsi vedoucí směny, vždy klidná síla. Hlavně jsi byl kamarád. Nikdy nezapomenu, když mi byla nadělena věkovka a Ty jsi ze své večere vždy oddělil část pro mne, abych netrpěl hladem, než na mne přijde řada. Byli jsme kus Tebe a Ty jsi jedním z nás. Právě proto v našich srdcích zůstaneš do konce našich dnů. Vážené kolegyně, kolegové, odešel Pan **Luboš Holeček**, vedoucí směny ACC Praha.

za všechny kamarády Petr Fajtl



Když jsem v roce 1992 nastoupil k ŘLP a poznal **Zdeňka Žáka**, bylo mu necelých 38 a u podniku byl zaměstnán již 10 let. Působil na nás všechny vždy jako klidná, který se nenechal vyvést z míry žádným, a to ani pracovním problémem. Ze svých začátků si pamatují na několik společných příjezdů k závadám na vzdálených rozvozech. Dokázal se na místě vždy rychle zorientovat a v klidu hledal a našel řešení. Velký Zdeněk, tak se mu u nás na dílně TCOM přezdívalo. Vysoký, málomluvný, s pomalou chůzí a často s úsměvem. Co ho ale asi charakterizovalo nejvíce, byly jeho záliby. Bylo to rybaření, kdy dokázal se zaujetím vyprávět o svých úlovcích často i ze severských zemí, ale hlavně také lov a s ním spojená myslivost. Mnohým z nás díky tomu přinášel výbornou zvěřinu, kterou uměl navíc i výborně připravit na mnoho způsobů. Jeho zájem o zvěř pronikla i k nám do IATCC, když přinášel pod okna našeho pracoviště potravu pro zajíce, kteří se sem dodnes chodí pást, nebo když nám při cestě na letiště do Karlových Varů ukazoval z auta svá oblíbená místa v lese, kam chodí lovit daňky a zasypávat krmelce. V lednu 2018 odešel Zdeněk do důchodu a těšil se, že se bude moci naplno věnovat svým zálibám a pobytům v klidném lese. Neměl rád hluk a řekl bych, že ani nevyhledával často početnou společnost. Naposledy jsem se s ním viděl při našem TCOM setkání v restauraci U Veverek minulý rok v listopadu, a to mě, ani nikoho z nás nenapadlo, že je to vlastně naposledy. Uběhly necelé tři měsíce a Zdeněk nás naprosto nečekaně navždy opustil. Budeme už jen vzpomínat, a to nejen my telefontáči, co si na něj vždy rádi u Veverek připijeme, ale věřím, že i všichni ostatní z ŘLP, kteří ho znali.

Martin Holický a celý kolektiv techniků TCOM

Letecké aeropolitické aktuality

text Vladimír Junek, externí dopisovatel

Ke spo-
lečnému vyjá-
dření organizací WHO
a ICAO ohledně COVID-19 vyda-

la Rada ICAO na svém 219. zasedání 9. března 2020 prohlášení ke snížení rizika rozšíření této pandemické nemoci. Vyzývá v něm mimo jiné k dodržování pravidel obsažených v Příloze 9 ÚMCL (Facilitation) a uplatňování všech existujících doporučení WHO (Světové zdravotnické organizace). Z dalších mezinárodních organizací pandemickou situaci sledují zejména IATA a ACI (Rada mezinárodních letišť).

ICAO zároveň otevřelo COVID-19 website a sdělilo, že některá symposia a konference, plánované na začátek dubna, přeloží na pozdější dobu. Obdobně i IATA odkládá některé své akce na pozdější dobu, včetně 14. symposia o světové letecké dopravě zboží v Istanbulu.

Sestřelení ukrajinského letu PS 752 8. ledna poblíž Teheránu, které nepřežil nikdo ze 167 cestujících a devíti členů posádky, bude na programu červnového zasedání Rady ICAO. Záležitost se dostala do stínu události kolem B-737 MAX a COVID-19, ale jde o iniciativu Safer Skies kanadského ministra dopravy Garneaua. Iniciativa upozorňuje na potřebu inventarizovat stávající předpisy a potřebu přijmout nová aktuálnější doporučení ke způsobu řízení provozu, včetně NOTAM, v oblasti riskantních konfliktních zón.

Inovativní řešení pravidel přítomnosti dronů ve vzdušném prostoru bude projednávat symposium ICAO ve dnech 9.–11. září 2020 v Rio de Janeiro.

Omezení vstupu cizinců do USA, kteří byli posledních 14 dnů v Schengenské oblasti, (pokud nejsou legálně trvalými rezidenty USA) můž mít podle IATA vážné ekonomické důsledky na křehkou finanční situaci dopravců. IATA poukazuje na to, že i WHO doporučuje, aby cestovní omezení byla přijímána jen na nezbytně nutnou dobu, než se vyhodnotí, jak epidemii čelit. Koronavirová krize by podle propočtu IATA měla celosvětově připravit dopravce o 19 % tržeb ve výši cca 113 miliard USD (z toho Schengen cca 43 miliard USD) od cestujících, kteří z opatrnosti své cesty neuskuteční. V nich nejsou zahrnuta státní direktivní omezení, která začíná, kromě USA a Evropy, uvalovat řada dalších vlád. IATA upozorňuje, že v roce 2019 bylo jen mezi schengenskou oblastí a USA skutečně cca 550 letů denně, na nichž cestovalo cca 125 000 cestujících, což je 46 milionů cestujících ročně. Existují obavy, že dopravci nebudou schopni zaměstnávat dnešních 2,7 milionů svých pracovníků a že jsme před celosvětovou krizí letecké dopravy, která sníží stávající konektivitu. Někteří letečtí dopravci se budou muset postavit do řady těch, kteří kvůli koronaviru budou hledat podporu ze státní pokladny.

Evropská komise pozastavila slotové pravidlo do konce června, takže dopravci nepřijdou pro následující sezónu o letištní sloty nevyužívané alespoň z 80 %. Jde o první reakci na krizi evropské poptávky po letecké dopravě, i když ne zcela zdařilou. Komise by měla záhy revidovat své rozhodnutí až do října, konce letních letových řádů. Pozastavení slotového pravidla dává dopravcům možnost větší flexibility. Dnes cca 43 % všech cestujících odlétá z více než 200 letišť s koordinovanými sloty. IATA usiluje o to, aby došlo dočasné k celosvětovému uvolnění slotového pravidla.

LOT a Condor. Mateřská společnost LOT Polska Grupa Lotnicza se rozhodla k akvizici potíže zmiňovaného německého dopravce Condor. Kombinované LOT a Condor poskytují služby cca 20 milionům cestujících v poměru 50:50. Portfolio LOT by tak významně posílilo na dovolenkovém evropském trhu a bude i výzvou segmentu nízkonákladových dopravců. LOT zároveň získá cenné sloty Condoru na německých letištích. V evropském kontextu jde o jeden z nejodvážnějších akvizičních kroků.

Výrobní program B-737 MAX nebude rušen. Objednáno je na 4 420 kusů letadel, výrobní náklady jednoho kusu se odhadují na 30 milionů USD. Asi 380 kusů letadel je uzemněno u dopravců, kolem 400 kusů je uskladněno u výrobce. Vývoj nového úzkotrupého letadla Boeingu by trval nejméně do roku 2027, přičemž není záruka, že nový typ by mohl být podstatně efektivnější než B-737 MAX či A-320. Do prosince 2020 by mělo být dodáno dalších 280–330 Maxů, což znamená že na trhu chybí kolem 800–900 Maxů, což je přibližně jen 3,5 % světové kapacity úzkotrupých letadel. Krize poptávky po letecké dopravě dává čas převažujícímu systému certifikace individuálních komponentů, aby mohlo dojít k rozšíření na požadovaný standard ve prospěch holistického posuzování systémů. Design letadla musí odpovídat řízení obyčejnými piloty, kteří budou muset projít výcvikem na тренаžeru, nikoli schopnostem testovacích pilotů Boeingu.

Členy 9 místního koordinačního výboru ECAC vedeném Švédkou Ingrid Cherfils jsou také Slovák M. Nemeth a Černohorec D. Djurovic

Tři americké letecké společnosti pro letošek ruší přímé spojení mezi Prahou a Spojenými státy americkými. Společnost American Airlines přerušení letů už oficiálně oznámila, obdobný krok společnosti Delta Air Lines a United Airlines je patrný z rezervačního systému dopravců. Praha tak letos nebude mít přímé spojení s USA. Omezení letů souvisí s poklesem poptávky kvůli pandemii COVID-19. Společnost Delta Airlines plánovala od začátku května denně létat z Prahy do New Yorku. Konkurenční United Airlines chtěly od června zavést spojení na letiště Newark v New Jersey. Třetí dopravce, American Airlines, už na začátku dubna oznámil, že spojení z Prahy do Filadelfie ani novou linku do Chicaga letos nezačíná.

Rozhovor GŘ JAR ŘLP očekává z

„Obvykle se jedná o průměrně více než 30 000 letů za den, v současnosti je to necelých 1 500 letů,“ přibližuje dopady virové krize na letový provoz na evropském nebi šéf českého Řízení letového provozu Jan Klas. V rozhovoru pro deník Zpravodaj.cz a Lidové noviny hovoří i o finančních ztrátách nebo prodeji výcvikového střediska se simulátory.

Jak se v posledních týdnech změnil provoz nad Českem, pokud jde o množství letounů, jejich velikost a další parametry?

Letecká doprava jako celek se nachází v historicky bezprecedentní situaci. Došlo k uzemnění více než 90 procent evropské letadlové flotily, například Lufthansa uzemnila 700 z celkového počtu 760 svých strojů. Někteří jiní významní dopravci jako Brussels Airlines, easyJet, Swiss a mnozí další pak utlumili svůj provoz téměř úplně. Podobná opatření byla přijata leteckými dopravci i v jiných světových regionech a tento vývoj má tak logicky jednoznačný dopad na provoz v českém vzdušném prostoru i na českých letištích. Pro srovnání: průměrný provoz na českém nebi byl před rokem zhruba na úrovni průměrných 2 500 letů za den, v současnosti je to jen 216 letů. Meziroční pokles tak dosáhl hodnoty 90,3 procenta.

A pokud jde o celou Evropu?

Obvykle se jedná o průměrně více než 30 000 letů za den, v současnosti je to necelých 1 500 letů. Z hlediska složení provozu bylo zachováno pouze naprosté minimum pravidelných linek, s ohledem na potřebu dopravy zdravotnického materiálu naopak převládá cargo provoz, následují repatriační lety nebo technické přelety. Celá situace má stejné důsledky i na klíčovém Letišti Václava Havla Praha, kde denní počet startů a přistání v tomto období v roce 2019 činil zhruba 450 za den, v současnosti se uskutečňuje 35 a méně startů a přistání. Meziroční pokles na pražském letišti činí 92,5 procenta. V případě regionálních letišť Brno, Ostrava a Karlovy Vary se pak jedná o naprosté minimum provozu, které je opět spojeno výhradně s nákladní dopravou.

To se muselo projevit na vytíženosti dispečerů. Zůstávají někteří doma? A je u ŘLP tlak na propouštění?

Vzhledem k celé situaci jsme okamžitě přistoupili k opatřením, která odrážejí aktuální provozní potřeby. Jedná se především o otevírání pouze dvou sektorů v českém vzdušném prostoru, pro ilustraci plná kapacita našeho oblastního střediska představuje 11 sektorů. Počet řídicích ve službě je udržován na mírně vyšší úrovni tak, abychom v případě rychlého nárůstu provozu byli schopni na tuto situaci reagovat a zajistit požadovanou kapacitu. Kapacita technických systémů, které jsou k naší činnosti nezbytné, je udržována v nezměněné podobě.

A to propouštění?

Změny počtu provozního personálu bych považoval za velkou chybu, protože po odeznění krize a následném postupném návratu objemu provozu by pak právě nedostatek licencovaného personálu představoval zásadní problém pro zajištění

ana Klase pro zdopravy.cz: Nebe bez letadel. ztrátu a žádá dotace. Propouštět nechce.

ní posláním podniku a naplnění požadavků našich zákazníků. I proto je v současné době věnována velká pozornost programům pro udržení všech návyků provozního personálu.

Nepřistála se konkurence evropských zemí, například pobídkami?

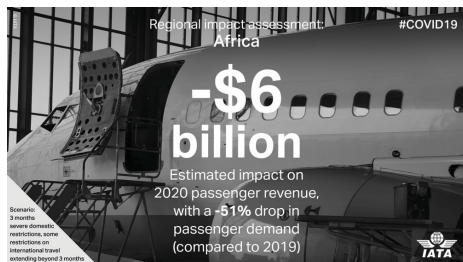
Objem provozu v Evropě je v současné době minimální, a proto není ani možné nějakým způsobem marketingově nebo jinak působit na letecké dopravce, aby preferovali určitý vzdušný prostor. Z dlouhodobého hlediska je však nutné uvažovat racionálně a uvědomit si, že Evropská komise se již v době před krizí snažila do celého systému řízení letového provozu zavést konkurenční prostředky. V tomto smyslu bylo naše srovnání s okolím velmi dobré, a to v nejdůležitějších parametrech naší činnosti, tedy kapacitě našich služeb a efektivitě práce. Neuvážlivé nebo přehnané kroky, které bychom v současné době realizovali, například v již zmiňovaném snižování počtu provozního personálu, by nás pak o tuto výhodu mohly připravit. To by pak samozřejmě mělo všechny tvrdé důsledky, se kterými bude postupně se liberalizující prostředky v rámci jednotného evropského nebe spojeno.

Kolik činí výpadek tržeb ŘLP?

Příjmy podniku od leteckých dopravců za služby, které jsou jim poskytovány v českém vzdušném prostoru a na českých letištích, představují 94 procent jeho celkových příjmů. Vzhledem k tomu, že již za únor podnik nedostal od svých zákazníků úhradu za poskytnuté služby, představuje tak každý měsíc výpadek v příjmech přibližně 200 milionů korun. V roce 2020 proto předpokládáme propad výnosů o minimálně 2,3 miliardy oproti našemu schválenému rozpočtu (loni mělo ŘLP tržby 4,18 mld., pozn. red.). V současnosti odhadovaný hospodářský výsledek, tedy v tomto případě ztrátu ke konci roku lze očekávat ve výši asi 1,2 miliardy korun (loni mělo ŘLP zisk 238 milionů, pozn. red.).

Nevede vás to k úvahám o finanční podpoře ze strany státu?

Aktivně provádíme systémová opatření na straně nákladů a stejně tak i systémová opatření na straně příjmů podniku. V případě úspory nákladů se nám již podařilo zajistit úspory ve výši 1 miliardy korun, kde více než dvě třetiny této částky představují mzdové náklady. Na domácí úrovni jsou pak analyzovány všechny možnosti pomoci ze strany státu prostřednictvím našeho zakladatele, kterým je ministerstvo dopravy. Podnik jako prvek kritické infrastruktury státu nemůže přerušit svoji činnost a stejně tak musí být plně kapacitně připraven na svoje komplexní provozní a technické fungování po ukončení krize. Jako řešení proto ve spolupráci s naší dozorčí radou navrhujeme poskytnutí okamžité provozní dotace, která společně s vlastním



Jedna z mnoha analýz dopadů COVID-19 na leteckou dopravu podle světových regionů

cash flow zajistí fungování podniku jako prvku kritické infrastruktury státu v nejbližších měsících. Vzhledem k zásadnímu propadu zdrojů na investice a rozvoj bezpečnosti poskytovaných služeb následně doporučujeme poskytnutí státní bezúročné a návratné výpomoci ve výši 1,5 miliardy korun s odkladem splátek minimálně na tři roky.

V poslední době se hodně řešil možný prodej vaší dceřiné společnosti Czech Aviation Training Centre (CATC), která provozuje letové simulátory. Je to pořád aktuální?

Ano, ale muselo by jít o rychlé rozhodnutí. Naš podnik proto navrhuje zahájit nezbytné aktivity k urychlenému prodeji stoprocentního podílu ve výcvikovém středisku CATC. Byl by to krok, který zajistí odlehčení finanční zátěže pro podnik a pro stát. Rozhodnutí o prodeji náleží dozorčí radě, kde musí s prodejem souhlasit oba zástupci zakladatele, tedy ministerstva dopravy. Kritérium ceny bude součástí komplexního posouzení. Zároveň bude nutné stanovit hodnotící kritéria definující zachování funkčnosti, prosperity a zachování spojitosti s výcvikem pilotů a palubního personálu v České republice. Pokud nebude dán souhlas k urychlenému prodeji, pak naopak navrhujeme otázku prodeje CATC další tři roky neotvírat, a tím umožnit rozvoj a obchodní expanzi na relevantní trhy v rámci možností státního podniku.

Máte i další komerční aktivity, třeba leteckou školu. Jaké jsou dopady tam?

I tato část naší činnosti je celou situací výrazně zasažena. Na základě opatření jednotlivých vlád se museli zahraniční studenti naší Letecké školy vrátit domů, nicméně úspěšně se ještě na začátku dub-



na podařilo dokončit výcvik německých řídicích pro tamní regionální letiště. Stejně jako ostatní společnosti, které se věnují vzdělávání leteckého personálu, se nyní snažíme o to, abychom byli schopni převést maximální množství výuky a výcviku na online platformu. To nám umožní pokračovat v těch fázích výcviku, kde není fyzická přítomnost studenta nezbytně nutná, a zachovat tak potřebnou kontinuitu celého vzdělávacího procesu. Komerční aktivity byly samozřejmě v souvislosti s přijatými opatřeními ukončeny také v případě naší kalibrační letky, která byla stažena ze zahraničních misí. Očekáváme však, že ihned po uvolnění celé situace v květnu či červnu budeme schopni po konzultacích s našimi zákazníky naše stroje opět poslat do vzduchu. Aktuální celková bilance očekávaných ztrát v oblasti výcviku a kalibračních letů za první pololetí 2020 činí 62 milionů korun.

Předpokládáte rychlé zotavení letecké dopravy „po koronaviru“, nebo se bude rozjíždět spíše jako parní válec?

Je těžké odhadovat, jakým způsobem a kdy se letecká doprava začne vracet ke svému standardnímu způsobu fungování. Zásadní slovo v tomto procesu budou mít letečtí dopravci, kteří svoji činnost budou normalizovat s ohledem na požadavky svých zákazníků a s ohledem na bezpečnostní požadavky při obnovování provozu vlastní letové flotily. Podle provedených analýz IATA však lze v optimistickém scénáři očekávat návrat k předkrizovému období nejdříve až po osmi měsících od odeznění náklady a zrušení provozních i administrativních omezení. Naš podnik je však schopen zvládnout i skokový nárůst provozu.



Pracovní výročí

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

20^{let}

Tržický Tomáš, Bc.,
GR/Oddělení strategie a výkonnosti,
metodický pracovník

Vokněřová Helena, Bc.,
ÚFS/ Oddělení účetních operací,
účetní II

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

15^{let}

Kratochvíl Dušan,
ÚFS/Oddělení provozní a technické údržby,
vedoucí oddělení PTU

20^{let}

Kratochvílová Stanislava,
ÚFS/Oddělení recepční a strážní služby,
operátor RTG - strážný

25^{let}

Zuláková Hana,
ÚPRO/Oddělení ASO/AO Praha
operátor automatizovaných systémů

30^{let}

Hvězda Jiří,
ÚPRO/TCC, vedoucí řídicí letového provozu I

Kop Božek,
ÚPRO/Oddělení APP/TWR Praha,
vedoucí řlp II – Watch supervisor

35^{let}

Martinovská Eva,
ÚPRO/Oddělení centrální ARO Praha,
kontrolor traťové přípravy II

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

15^{let}

Mikuláščík Stanislav, Ing.,
ÚPRO/Oddělení letových provozních služeb
Brno,
samostatný řídicí letového provozu I

20^{let}

Navrátilová Jana, Ing.,
ÚVO/Sekretariát ÚVO + Referát marketingu,
výkonná ředitelka ÚVO

Procházková Hana, DiS.,
ÚFS/Oddělení evidence staveb,
samostatný odborný referent specialista

Synak Jan, Ing.,
ÚPRO/Sekretariát SLRL,
metodický pracovník

25^{let}

Horská Pavla,
ÚPRO/Oddělení mezinárodní kanceláře
NOTAM,
specialista LIS NOF – VS

30^{let}

Veselá Dagmar,
ÚVO/Oddělení jazykového vzdělávání,
samostatný odborný referent specialista

Malchárková Eva,
ÚPRO/Oddělení letových provozních služeb
Ostrava,
CDD I

Změna přístupové a příjezdové trasy k objektům OA (č. p. 284) a OB (č. p. 285, dříve VUCJE)

Od 27. 4. 2020 se mění přístupová a příjezdová trasa k objektům OA (č. p. 284) a OB (č. p. 285, dříve VUCJE). Brána ve vnějším oplocení areálu IATCC bude uzavřena a trvale střežena – k objektům se autem dostanete pouze zevnitř areálu a pěšky buď zevnitř areálu, nebo turniketem v oplocení. Příjezd autem přes závoru č. 7 (snímače EKV č. 22/09 a 22/10) bude umožněn pouze pracovníkům, kteří ve výše uvedených objektech a VÚ Jeneč vykonávají pracovní činnosti nebo zde mají pracoviště, technické údržbě, lektorům přednášejícím v OB a ubytovaným v OB. Brána ve vnitřním oplocení u staré vrátnice Vysílacího ústředí Jeneč bude trvale otevřena. Pro užívání turniketu v oplocení u OA musíte mít v systému EKV přidělena přístupová práva ke snímačům č. 105/1 a 105/2 a v systému EKV zavedený PIN. O přidělení přístupových práv požádejte provozního administrátora EKV v souladu se směnicí SM/12/0060 Režim vstupu osob a vjezdu vozidel. Pracovníkům, kteří mají pracoviště v objektu Vysílacího ústředí, se změna nedotkne.



Language Corner

"You in the back of the room, what was the date of the signing of the Magna Carter?"

"I dunno."

"You don't? Well let's try this. Who was Bonny Prience Charley?"

"I dunno."

"Well, tell me what the Tennis Court Oath was?"

"I dunno."

"I assigned this stuff last Friday. What were you doing this last weekend?"

"I was out drinking beer and fishing with friends."

"You were? What audacity to stand there and tell me a thing like that? How do you ever expect to pass this course?"

"I don't. I came in to fix the radiator."

The same guy has robbed the same bank three times in the last 30 days. The FBI, in charge of preventing a fourth robbery ask the nervous bank teller, "Have you noticed anything in particular about the robber?"

"Yes," the teller replied. "I notice that each time he comes into the bank he's much better dressed."

The cowboy was trying to buy a health insurance policy. The insurance agent was going down the list of standard questions.

"Ever have an accident?"

"Nope, nary a one."

"None? You've never had any accidents."

"Nope. Ain't had one. Never."

"Well, you said in this form you were bitten by a snake once. Wouldn't you consider that an accident?"

"Heck, no. That dang varmint bit me on purpose."

The traveling salesman was passing through a small western town selling an elixir which he declared "Will make men live to a great age!"

"Look at me," he shouted. "Hale and hearty, I'm over 300 years old."

"Is he really as old as that?" a bystander ask the youthful assistant.

"I can't say, I've only worked for him for just over a 100 years."

Two rabbits were being chased by a pack of hungry wolves. The wolves chased the rabbits into a thicket.

After a few minutes, one rabbit turned to the other and said, "Well, do you want to make a run for it, or should we stay here for a few days and out number them?"