



Foto pro Strip: Karel Ledvinka

**P**řestože nás v letectví málokdy co překvapí, lze rok 2001 bez nadsázky označit jako mimořádný. Priority, které jsme si stanovili na začátku roku se podařilo splnit. Od 1. ledna jsme zavedli novou organizační strukturu, která byla výsledkem spolupráce všech rozhodujících profesí a svých funkcí se ujali noví lidé. V plánovaném termínu byl uveden do provozu EUROCAT 2000 a přechod proběhl hladce, bez nutnosti aktivovat mimořádná opatření. Zvládli jsme mimořádný nárůst letového provozu, předstávající desetinásobek průměrného nárůstu ve vzdušném prostoru států EUROCONTROL, při vysoké míře bezpečnosti a zpoždění řádově srovnatelném s rokem 2000 a významně nižším, než predikce EUROCONTROL.

Strategie neodmítání provozu a vytváření organizačních předpokladů pro jeho zvládnutí se tedy vyplatila a naši zákazníci byli s úrovní služeb spokojeni. Rozhodujícím faktorem bylo ovšem vysoké nasazení řídicích letového provozu při zavedení nových tratí a nové sektorizace na ACC i při zvládnutí trvalého nárůstu provozu na letišti Praha - Ruzyň v podmínkách nové výstavby a nepřetržitých změn. Méně viditelná, ale stejně kvalitní a nepostradatelná byla i činnost techniků a všech zaměstnanců, kteří pro řízení letového provozu zajišťovali infrastrukturu i pracovní podmínky. Zaměstnanci svůj podnik v roce 2001 skutečně podrželi, a nebylo to poprvé. Právem jim proto patří mé poděkování. Události 11. září 2001 nás nezastihly nepřipravené. I když naše role nebyla tak dramatická, jako role řídicích letového provozu ve Spojených státech, Velké Británii, Irsku a Kanadě, kteří museli během krátké doby dostat bezpečně na zem stovky letadel, vyrovnali jsme se s novou situací se ctí. Díky mimořádnému nárůstu provozu v roce 2001 jsme se navzdory recesi v letectví přiblížili k magické hranici jednoho milionu přeletových jednotek a možná ji i překročíme.

## Do nového roku

Pro rok 2002 jsme se rozhodli zmrazit poplatky a pomoci tak leteckým dopravcům v jejich obtížné situaci a máme připraveny variantní strategie, které umožní zachovat finanční stabilitu podniku a neohrozit dlouhodobě jeho schopnost poskytovat letové provozní služby. Naopak, období do obnovení dynamiky letecké přepravy využijeme ke zvýšení kvality služeb i kapacity vzdušného prostoru ČR.

Jedním z nástrojů, jak toho dosáhnout je i zavedení snížených vertikálních rozestupů v horním vzdušném prostoru (RVSM) v lednu 2002. Jsme na tuto historickou změnu připraveni a systém výcviku, vypracovaný našimi instruktory, došel uznání i v EUROCONTROL.

Svou roli při formování budoucnosti podniku sehraje i audit letových provozních služeb, který provedl DFS v roce 2001 na základě smlouvy, uzavřené vedením podniku v souladu s dohodou s CZATCA. Pro zpracování závěrů a doporučení auditu do prováděcího plánu jsem ustavil pracovní skupinu, která plán a harmonogram předloží do 30. 4. 2002. Pokládám za nutné zdůraznit, že audit nepředstavuje ani hrozbu, ani ohrožení sociálních jistot a už vůbec neznamena slepé kopírování systému aplikovaného v DFS. Neznamena ani zastavení přípravy nových řídicích letového provozu. Znamená příležitost modernizovat způsob práce provozních složek a zajištění jejich konkurenceschopnosti v období liberalizace ATM. A nedělejme si iluze, že právě nám se konkurence na trhu vyhne. Podobným auditem v blízké budoucnosti projde i zbytek podniku.

Rok 2002 bude podobně jako rok předcházející rokem rozvoje. Jsem přesvědčen, že tak jako v minulosti se i v tomto roce mohou na schopnosti a zájem zaměstnanců spolehnout. Věřím, že stejně jako v roce 2001 se nám práce bude dařit a naše místo na slunci se ctí obhájíme. K tomu nám všem přeji hodně zdaru, pevné zdraví, radost z práce i spokojenost v osobním životě.

**PETR MATERNA, generální ředitel**

pf  
2002  
redakce  
Strip



**Leden** změna účetní v návaznosti na novou organizační strukturu  
**Únor** přechod na EUROCAT 2000 (17. 2.)

**Březen** generální ředitel ŘLP ČR, s.p. schválil roční uzávěrku 2000 - podpis kolektivních smluv (16. 3.)

## 2001 v datech

**Duben** resektorizace a změna tratí (19. 4.)

**Květen** zahájení Základního výcviku ATC 2001 (2. 5.)

- pracovní seminář na téma lidské chyby v ATM

**Červen** zavedení funkce WS

- vzniklo oddělení ATCC 2006

- 1258 pohybů, absolutní rekord v počtu IFR pohybů ve FIR Praha (29. 6.)

- ukončení Základního výcviku ATC 2000/2 (29. 6.)

**Srpen** zavedení systému účtování úroků z prodlžení a sankčních pokut ve smyslu zákona o majetku státu

**Září** zavedeno celopodnikové penzijní připojištění

**Říjen** dokončena provozní analýza DFS

**Listopad** uvedení nového objektu TWR na letišti Brno-Tuřany (15. 11.)

- rozpočet podniku na rok 2002

- stanovení sazeb poplatků za letové provozní služby pro rok 2002

(rik)

## † Ing. Vladimír Mališ

Dne 24. 11. 2001 zemřel ve věku 42 let. Řídící ACC Praha, v podniku pracoval od roku 1982.

## † Ing. Karel Hána

Ve věku nedožitých 54 let zemřel 9. 12. 2001. V podniku působil bezmála 30 let jako vedoucí projektů a programátor - analytik.

Oba kolegové nás opustili na vrcholu svých profesních sil, oba jsou pro ŘLP ČR, s.p. víc než citelnou ztrátou. Nezapomeneme.

## Vyznamenání kolegové

Předvánoční setkání zaměstnanců našeho podniku proběhlo tradičně v hotelu Crowne Plaza. V zastoupení nemocného generálního ředitele ing. Petra Materny se slavnostního přípitku improvizovaně ujal ing. Alois Těšitel a spolu s Mgr. Vítězslavem Kulichem vyznamenal zlatou pamětní medailí tyto pracovníky (na společném snímku Václava Jukla):

Zleva dole: **Pavel Ksiažek** (Středisko letových navigačních služeb Ostrava/vedoucí LPS), **Alena Hladká** (Sekce přiblížovacích a letištních služeb/ESR), **Jitka Dvořáková** (Sekce přiblížovacích a letištních služeb/ARO), **Václav Klusák** (Středisko letových navigačních služeb Brno/LPS). - Zleva nahoře: **Karel Rada** (Středisko letových navigačních služeb Karlovy Vary/LPS), **Ivan Tichý** (Středisko letových navigačních služeb Brno/LPS), **Luboš Kratochvíl** (Letecká škola/VLNS/OTZ), **Václav Řeháček** (Sekce oblastních letových navigačních služeb/RCC Praha, v důchodu), **Jiří Jirásek** (Centrum logistiky/TPS - autoprovaz).

Neapřítomni: **Soběslav Jakubička** (Centrum logistiky/OSA - vyznamenání převzal 7. 12. 2001), **Zdeněk Král** (Sekce oblastních letových navigačních služeb/ACC Praha), **Jana Matějčková** (Divize plánování a rozvoje/OINV), **Oldřich Tomášek** (Středisko letových navigačních služeb Ostrava/LTS). Tito tři jmenovaní obdrží vyznamenání dodatečně.

Střípky atmosféry předvánočního setkání najdete ve fotoreportáži na straně 8.

(rik)

## Společné téma: FKSP

### Ing. Zdeněk Sršeň prezidentem CZATCA

Jednání obou odborových organizací našeho podniku, konference VVOO 21. 11. a valná hromada CZATCA 24. a 25. 11. 2001, kvitovala dohodu obou organizací s ŘLP ČR, s.p. na „Pravidlech čerpání FKSP“. Platnost mírně modifikovaného společného dokumentu vyprší v dubnu 2003.

Ing. Zdeněk Micka, předseda VVOO: „Dohodu vítám, umožní logické pokračování minulých pravidel čerpání prostředků FKSP. Společný postup obou odborových organizací nám odkryl další možnosti spolupráce.“

Ing. Zdeněk Sršeň, nově zvolený prezident CZATCA: „Kvituje, že VVOO se v této otázce k naší organizaci zachovala v loňském roce velmi korektně. Prostor doladit v budoucnu detaily této dohody obě organizace určitě mají.“

Generální ředitel ing. Petr Materna informoval účastníky konference VVOO o úspěšných opatřeních podniku v důsledku událostí 11. září v USA a ujistil, že se nedotknou dlouhodobých projektů. Apeloval rovněž na nutnost nepodečňovat nově zavedená bezpečnostní opatření.

Odboráři VVOO posoudili situaci v organizaci a stav členské základny, schválili zprávu o hospodaření za rok 2001 a rozpočet na rok 2002.

Hlavním bodem programu valné hromady CZATCA byla volba její výkonné rady. Prezidentem je ing. Zdeněk Sršeň, viceprezidentem Mojmir Doubek a členy Zdeněk Jandus, Patrik Čebiš a ing. Otto Černovický.

(zm, zs)

## Otázka Stripu pro

ing. Zdeněk Sršeň, prezidenta CZATCA: **Jakou vyjednávací pozici zaujme CZATCA v roce 2002?**

„Určitě korektní. Aktuálně, 20. ledna, začíná kolektivní vyjednávání. Je ještě brzy specifikovat, s čím do něj půjdeme. Letos budeme sledovat především realizaci závěrů auditu DFS do systému a efektivitu práce řídících. V některých bodech se nepochybně dotkne i sociální sféry. A to je téma, které se na kulatém stole kolektivního vyjednávání určitě objeví.“

(rik)

## Jak odcházejí legendy

*Někdo se loučí za zvuků fanfár, někdo tiše.*

*Sportovní legendy zpravidla odcházejí v průběhu benefičních utkání, v záblescích fotoaparátů a tichého předání kamer.*

*Řídicí letového provozu patří mezi ty druhé. Benefici na spodním západním sektoru udělat nejde.*

*Sportovec uvádí počet branek, jichž dosáhl. Řídicí nemůže uvést ani počet letadel, která na radarové obrazovce řídil, ani množství pokynů ke změně kurzu.*

*Iniciály ZULU MIKE měly často lepší zvuk za hranicemi FIR Praha, než uvnitř. Bohužel. Málokdo je doma prorokem.*

*Legendy někdy odcházejí příliš brzy. Bez kravaty a bez iluzí.*

*Ví, o čem běží. Je sportovcem, kravatu nenosil a iluze ztratil již dávno.*

*Měj se hezky, Miloši, a díky.*

Miloš Zidek, řídící letového provozu ACC Praha, vedoucí stanoviště ACC Praha a metodik ŘLP ČR, s.p., ukončil pracovní poměr v ŘLP ČR, s.p. 31. 12. 2001.

**JAROSLAV VLASÁK,**  
DPLR/ATCC

## Úspěšná bilance

Výsledky hospodaření ŘLP ČR, s.p. v roce 2001, jak už řečeno v anketním příspěvku, jsou úspěšné. Ač přípravu rozpočtu provázelo mnoho neznámých, průběh loňského roku ukázal, že byl sestaven velmi reálně. Rozpočet nákladů podniku byl dodržen a plán výnosů značně překročen, především díky nárůstu výkonů traťových služeb. V tomto ohledu drží náš podnik bezkonkurenční evropskou prioritu.

Hrubý zisk byl plánován ve výši 120 milionů korun a my očekáváme, že jeho skutečná výše bude více než dvojnásobná. To vše i přes zářijové události, které měly a mají výrazný dopad na světovou leteckou dopravu a jež se projeví i v poklesu dynamiky vývoje letového provozu nad územím České republiky. Získané prostředky budou jedním z významných zdrojů investic do projektu ATCC 2006.

Obtížná situace leteckých dopravců vedla podnik k jejich krátkodobé podpoře zmrazením cen letových navigačních služeb v roce 2002 na úrovni roku 2001. Tomu předcházela zásah do rozpočtu všech organizačních útvarů v rozsahu, na jaký jsme v předchozích letech nebyli zvyklí. Nicméně fakt, že se takové snížení setkalo u všech manažerů s velkým pochopením, považujeme za jednu ze stěžejních událostí roku v činnosti naší divize a chápeme ji jako start k vyšší rozpočtové kázi a hospodárnosti v roce 2002 i v letech následujících.

V loňském roce vstoupil v platnost zákon o majetku státu, vztahující se na státní podniky. Kromě jiných úskalí nám připravil povinnost účtovat úroky z pozdních plateb našim zákazníkům. Opatření efektivní, ale bez reálného dopadu na jejich platební morálku. Což si před několika lety prakticky vyzkoušel i EUROCONTROL. (lh)

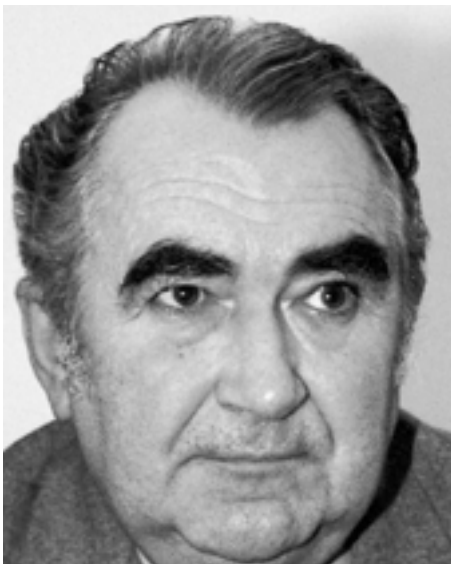


# Od bugatky k Audi

Povídali jsme si, jak jinak, o práci. Spíš o celoživotní posedlosti a umění takovou práci vykonávat.

Být dobrý se ukrývá v umění vtisknout věhlasu svého oboru punc osobnosti. Jak jednoduše to zní a o co složitější je toho dosáhnout.

Pavel Książek takovou osobností je. Proto byl 7. prosince 2001 na předvánočním setkání jako jeden ze třinácti zaměstnanců našeho podniku v hotelu Crowne Plaza vyznamenán zlatou pamětní medailí.



**Jste si jistý, že vaší práci řídícího pilot rozumí?**

„Naprostě. Už jako malého kluka mě zajímala letadla. Od patnácti jsem byl plachtařem. Je to výjimečná disciplína. Tam co nemáte, to neprodáte. Motor vás doveze. Pokud ale nemáte buňky na plachtarinu, skončíte v poli.“

**Už nejednou jsem slyšel o velké výhodě řídícího se zkušenostmi pilota.**

„Být aktivním pilotem bylo kdysi výhodou pro výcvik řídícího. Dnes se preferuje jazyk. Prosím, proti tomu není co namítat. Ale výcvik bez chápání leteckého vztahu je moře zbytečného vysvětlování. Pilotovi nemusíte vysvětlovat, proč to lítá.“

**Jak jste vy nakročil k profesi řídícího?**

„Z ostravského letiště do osmiměsíčním kurzu v Popradu. Prostě jsem měl štěstí. Na vojenské správě mě vedli u letectva, takže jsem rukoval k řízení letového provozu na letišti v Žatci jako pomocník letového dispečera. Po vojně už mně nemohlo uniknout, že v Mošnově rozšiřují služby řízení. Nastoupil jsem 15. 10. 1964.“

**Kde jinde, rodilého Morávka nezapřete.**

„Není to tak docela. Pocházím z Hranic, ale moje babička z Katovicka. Odtud počestněn polské Książek. Za císaře pána jsme ovšem byli jedna říše.“

**V šedesátých letech se řídícím říka-lo dispečer?**

„Je to terminus technicus dodnes.“

**Jste tedy dispečer nebo řídící letového provozu?**

„Jsem kvalifikovaný letecký dispečer a jsem jím půl kariéry. Byl jsem i leteckým kontrolorem. Šestatřicet let sedím na jedné židli ve čtyřech podnicích a třech profesích, ač dělám pořád jedno a totéž. Byl jsem přijat Státní leteckou správou, dnes pracuji ve státním podniku Řízení letového provozu České republiky. Není důležité jak se kdo nebo co jmenuje, ale co a jak to děláte.“

**Vzpomínáte na den, když jste do té židle usedl úplně poprvé?**

„Bylo to určitě zajímavé, ale po tolika letech... Usedl jsem k předělanému námořnímu radaru RL2, na němž se radarový odraz hledal mezi odrazy pozemních cílů. Rozhodující byla intuice a zkušenosti řídícího. A ty jsem neměl...“

**Jaké to je řídit letadlo dnes a před šestařiceti lety?**

„To už nemohu posoudit, naposledy jsem řídil letadlo před asi pětadvaceti lety.“

**Reagujete jako pilot, ale mě spíš zajímá pozice řídícího.**

„Je to asi jako kdybyste seděl v bugatce a zčista jasná přesešel do supermoderního Audi.“

**Povídáme se tu i o tom, že vám tenhle „přestup“ nečinil žádné potíže.**

„Vnímám svou práci jako výcvik, který začal tenkrát v Tatrách a nikdy nekončí. Snad proto mám všechny funkce, které lze v profesi řídícího dosáhnout: jsem řídící, vedoucí směny, mám kvalifikaci instruktora a inspektora a jsem vedoucí stanoviště.“

**Osobnosti dodají svému ocenění a chladnému kovu zlatý lesk a skutečnou hodnotu. Gratuluji vám a děkuji za rozhovor.**

(rik)

## Inspiromat

„Vzpomeneme na to, co jsme ztratili a co jsme našli. Jsme odhodláni napravit napáchané zlo dobrem.“  
George Bush, 11. 12. 2001

„Ztrátové hospodaření není jen důsledkem 11. září.“

Dušan Horák, profesní sdružení pilotů CZALPA

„Jsem si naprosto jist, že naše ztráta bude pod půl miliardy.“

Miroslav Kůla, prezident ČSA

„Vojáci zatím nemají povolení řídit civilní provoz, ale počítám, že v průběhu roku 2002 armáda toto oprávnění získá.“

Plk. Josef Rada, velitel vojenského letiště v Pardubicích

„To je to nejhorší, co se nám mohlo stát.“

Andre Dose, šéf Crossair, po katastrofě letadla společnosti v Curychu

„Přistávat na ranveji 28 v noci a ve špatném počasí je jako zastavit auto jen s ruční brzdou.“

Bruno Dobler, švýcarský pilot v kritice navigačního systému letiště v Curychu.

„Pokud chcete něco vidět a cestovat, tak vám letadlo nic nenahradí.“

Miloš Šťastný, generální ředitel ČSL, s.p.

„Můžete mi, prosím, ukázat, ten osudný přepínač přívodu paliva?“

Horst Pleiner, generální inspektor rakouské armády, při prohlídce vrtulníku Mi-17 na letišti v Pardubicích

„Jsem odpovědný za armádu a ministerstvo v době, kdy se mi rozpadají vzdušné síly.“

Jaroslav Tvrdík, ministr obrany

„Pronásledujeme ho, on se ale schoval a nechce, abychom se o něm dozvěděli.“

Donald Rumsfeld, ministr obrany USA o Usáma bin Ládinovi

(rik)

**Umí vás profese řídícího nadchnout?**

„Dosud nikdy nezapomněla.“

**I když je třeba mlha, že nevidíte na krok?**

„Když za takových extrémních podmínek poskytnu pilotovi stoprocentní servis a navedu ho bez problému na osu dráhy... Oba do toho vložíme všechny své znalosti, slyším to ve sluchátkách. Je to dobrý pocit. Bez toho by se to nemělo dělat.“

**Jak ho definovat? Jako když atlet překoná světový rekord?**

„Možná. Nebo jako když pianista nechá rozběhnout prsty po klaviatuře a ví, že za svůj výkon sklídí uznání, potlesk.“

## Anketa

**Ing. Alois Těšitel, ředitel DPRO:** „Výživný. Pro nás byl rokem klíčovým, ale který není...? Všichni naši zaměstnanci dlouhodobě plnili mimořádné úkoly. Doufám, že napříště se takovému enormnímu zatížení na všech pracovištích už vyhneme tím, že konečně rozpracujeme výsledky analýzy DFS. Je na čase, aby se v divizi provozní situace konsolidovala a všichni jsme věděli, co nás čeká. Velké uznání patří řídícím, ale i technickému úseku a LIS za stabilní a vysoce kvalitní podporu klíčových provozních činností. Co si ještě přát? Snad jen aby všichni zaměstnanci ŘLP ČR, s.p. pochopili, že pozitivní výsledky činnosti podniku v roce 2002 jsou odrazovým můstkem strategických kroků v letech příštích.“

**Petr Fajtl, ředitel DPLR:** „Prošli jsme konsolidací a reorganizací. Realizujeme významné projekty plánování, investic, dokončujeme strategii do roku 2010, která by měla definovat základní orientaci tohoto podniku v poskytování letových provozních služeb. A je tu strategický projekt ATCC 2006, v němž se promítá ohromná práce celé divize: jsme na začátku, budujeme novou organizaci vysokých parametrů. Je proto pro mne velmi důležité, že začíná mizet napětí mezi za-

městnanci naší divize a divize provozní. Je to důležitý prvek pro budoucnost naší organizace a schopnosti udržet si významné postavení v evropském prostředí. Letos k nám z provozu přešli tři mladí lidé. I tento příklad je toho dokladem a já jsem za to vděčný.“

## Jaký byl rok 2001 na vašem pracovišti?

**Ing. Luboš Hlinovský, ředitel DFIN:** „Podle dosažených výsledků hospodaření podniku byl úspěšný. Přinesl ale i novou změnu organizační struktury, která se výrazně promítla do agendy většiny pracovníků naší divize, ale také do práce našich kolegů - ekonomů ZOÚ. Měnili jsme číselníky organizačních útvarů a účetních dokladů, měnil se režim rozpočtování a řada dalších pro ekonomiku zcela podstatných detailů. Vše proběhlo hladce a tak naše společné, téměř půlroční úsilí dovést tuto změnu do všech detailů většina z vás možná ani nezaznamenala. Všem kolegům v divizi finanční i mimo ni chci za to vyslovit uznání.“

**PhDr. Alena Hrdličková, CSc., ředitelka DPER:** „Zvládli jsme především veškerou personální agendu související s přechodem na novou organizační struktu-

ru, ale i s ohledem na novelizaci zákonů. Stanovili jsme pravidla evidence pracovní doby a jejich zavedení do praxe, byl zahájen náročný proces zkvalitnění náboru a výběru nových řídících. V termínu byly podepsány kolektivní smlouvy a následně vyřešeny i sporné otázky týkající se FKSP. Na podzim byl zaveden celopodnikový systém poskytování příspěvku na penzijní připojištění a v závěru roku finální práce na popisu pracovních míst. K 31. 12. 2001 jich máme 279... Díky!“

**Ing. Karel Kouklík, vedoucí Letecké školy, v.z.:** „Během působení vedoucího Petra Fajtla si naše Letecká škola vybudovala významné postavení mezi podobnými výcvikovými zařízeními v Evropě. Snažili jsme se tento kredit udržet, tedy zachovat výukové a výcvikové kvality pro domácí i pro zahraniční kurzy. Stejně důležité bylo udržet dosavadní zahraniční klientelu a hledat nové zákazníky přesvědčené o naší odborné způsobilosti a kvalitě. Úkoly a cíle školy jsme naplnili a vytvořili dobré předpoklady být úspěšní i letos. Rád bych za to celému kolektivu Letecké školy poděkoval.“

(rik)

# Na obloze 2002

Toho dne, 11. září 2001, vynesla naše rozporuplná civilizace na oblohu nového tisíciletí černé eso. Modrou planetu ovanul mrazivý strach a přirozený pud sebezáchravy.

Ublížíš-li, budeš potrestán, varují táta s mámou dítě, sotva světlo světa spatří. Civilizovaný svět tvrdě, bez váhání a právem potrestal fanatický úder do zad, ale pachuti zákeřného zla se možná už nikdy nezbaví. Houfně jsme opustili paluby letadel, necítíme se dvakrát ani na pevné zemi, jak z toho?

Účastníci naší novoroční ankety se vyjadřují upřímně, zajímavě a logicky.

*Víte už, kam poletíte letos poprvé?*

*Která osobnost 20. století by vás uměla na palubě letadla odvést od myšlenek, co všechno by se mohlo stát?*

*Jak zařídit, aby kokpit civilního letadla zůstal jednou provždy v rukou povoláných?*



**Marcela Augustová**  
moderátorka ČT

„Naposledy jsem letěla, jsou to tři roky, do japonského Nagana. A docela jsem si to užívala, i když čeho je moc toho je příliš. Bavilo mě sledovat na obrazovce kudy a nad čím se letoun pohybuje, různě jsem se občerstvovala a tu a tam povídala s kolegy i s olympioniky. Nemůžu říct, že bych měla strach. Patnáctkrát během měsíce usedám do auta na trase Liberec-Praha-Liberec, pilot civilního letadla patnáctkrát startuje na pravidelnou linku. Ten, kdo drží v ruce Černého Petra rizik, že se něco přihodí, jsem já. Celou partu Černých Petřů. Chovám k velkému letadlu a k jeho posádce obdiv a respekt, že mě během pár hodin odnesou na druhý konec světa. Zato v malém se mi dělá špatně, bůhsud proč. Dnes bych asi vlídnou společnost na palubě přivítala. Saint Exuperyho vyprávění o malém princovi mezi planetami bych vydržela poslouchat celé hodiny. A byl to takový fešák, pořád ho vidím usmávavého, v kožené přilbě a brýlích... Letci jsou řezaní lidé, mají v sobě víc než my přízemní. Jak je chránit před hrůzou fanatismu? Ze všeho nejdřív budeme muset najít jeho příčiny a pochopit, že jsou na tomto světě lidé, kteří vyznávají jiné hodnoty než my.“

**Tomáš Töpfer**  
herec

„Vím už, kam nepoletím. Na konci dubna jsem měl hrát Tovjeho ve hře Šumař na střeše v novém divadle v kanadském Torontu. Z toho sešlo, na konci dubna u nás v divadle Na Fidlovačce si zahraju Juliina manžela Michala v slavné komedii Julie, ty jsi kouzelná. Ale co, řekl jsem si, poletím jindy. Pokud se pohybuji kolem letadel nebo v nich létám, je klíčovou osobností moje žena Marta. Ví, že se letadel nebojím a že létat mě ohromně baví. Mám-li letět, zářím štěstím a radostí. Ženě jsou moje emoce cizí. Ona se létat bojí. Pravdou ovšem je, že od té doby, co jsem svou ženu poznal, mám v životě štěstí. Proto s ní létám obzvlášť rád. Sice s ní cítím, ale vím, že se nám nemůže nic stát. A pak, co chvíli pilotuju a vedu dialog s řidičmi letového provozu na 'flight simulatoru'. Mimochodem, zrovna včera jsem přistával za ztížených povětrnostních podmínek v San Franciscu. Ano, je to jenom hra s modely přístrojů třeba v kokpitu Concordu, ale člověk se naučí spoustu operací...Co by se mohlo v letadle přihodit, ví ovšem jen pilot. My cestující ztrácíme jistotu z neznalosti věcí. Víte, já bych věděl, jak se bránit před nepovolanými: malinko změníme svět.“



**JUDr. Cyril Svoboda**  
politik

„Hned 6. ledna, tedy na svátek Tří králů, m Evropy do Paříže, která zahajuje hned násle z mnohých zahraničních cest, jež mě letos ček tecky především z časových důvodů. Ale je Nepamatuji se, že bych se někdy zabýval myšl hem letu. Důvod je vcelku prostý: já se opravd cesty obvykle zabývám studiem materiálů, aby







## Jan Mandaus

řídící APP/TWR Praha

„V březnu letím na dovolenou do Spojených států. Alespoň pokud se situace ve světě rapidně nezhorší. Rád se opět podívám do země mého srdce a spojmím to se čtrnáctidenním výletem do Mexika. Potěšilo by mě, kdyby se na sedačku vedle mne přihnul John Lennon, vysoukal kytaru z futrálu a jen tak tiše, aniž by vnímal okolí, si zabroukal Let It Be či jiný ze svých nesmrtelných hitů... Winston Churchill by zase zavoněl doutníkem a vsadím se, že by svému okolí sdělil moudro, co z paměti už nikdy nevymizí. Jenže asi ani on by neporadil, jak zabránit nepovolaným vstoupit na palubu, o kokpitu nemluvě. Prostředky řídicího pro ovlivnění běhu událostí v letadle obsazeném teroristy jsou minimální. Vlastně mu zbývá jediné, pokud se vůbec o únosu dozví: udělat postiženému letadlu ve vzduchu ‘prostor’, aby při nenadálých manévrech neohrozilo sebe ani okolní letadla. A samozřejmě, v souladu s předpisy, mu všestranně zajišťovat pomoc. Myslím si ale, že nejlepší možnost prevence únosů letadel leží na bedrech bezpečnostních složek při odbavení a jejich spolupráce s bezpečnostními složkami států.“

## Zdeněk Preisler

pilot, kapitán ČSA

„Cestování letadlem neplánuji, ale je pravda, že jsme dovolenou ještě neprobírali. Trávím desítky hodiny měsíčně v Boeingu 737 na evropských linkách, takže mne jistě nikdo nebude podezírat, že se bojím létat. Nicméně musím připustit, že dívat se z bočního okénka nebo debatovat se sousedem je úplně něco jiného, než pracovat a dívat se předními okny kokpitu. Strach létat plyne obecně z neznalosti. Víte-li všechno, co s bezpečím letu souvisí, mění se obavy v respekt před možnými riziky. Letecká doprava je nejbezpečnější právě proto, že dbá na minimalizaci rizik. A je příjemné vědět, že za vámi sedí lidé, kteří vám důvěřují. Víceméně. Ale o to jsou na palubě přívětivější. Samozřejmě, že jsem mezi nimi svezl řádku zajímavých osobností. Vzpomínám třeba na Františka Nedvěda, jsou to tak dva měsíce. Pozdravil a utrousil: ‘Jak se v tom všem můžete vyznat...’ Jen kouzelný dědeček by uměl jednou provždy zabránit nepovolaným zasahnout do leteckého provozu. Pro nás je to velká výzva k permanentnímu úsilí o bezpečnost tohoto nádherného druhu dopravy. Aby tito lidé neměli šanci. Věřím, že se to podaří.“

musím odletět na jednání Rady  
dující pracovní den. Je jednou  
ají a které musím absolvovat le-  
e tomu tak už po mnoho let.  
enkami na možné problémy bě-  
u létat nebojím. Navíc se během  
ch byl na průběh jednání dobře  
připravený. I proto mi ne-  
zbývá na zbytečné obavy  
čas. Přiznám se ale, že  
bych se někdy rád nechal  
‘vyrušit’ a s takovou oso-  
bností si popovídal. Let by  
byl bezpochyby o to pří-  
jemnější. Ale s kterou  
z nich víc...? Raději se do  
uvádění jejich jmen ne-  
pustím. Aby byl let bez-  
pečnější, nesmíme prostě  
nikoho nepovolaného ke  
kokpitu pustit.“



## Roman Šebrle

atlet

„Strach nemám, létám velmi často. Zvykl jsem si vnímat letadlo ve vzduchu stejně jako auto na silnici nebo vlak na kolejích. Za pár dní letím do Jihoafrické republiky. Tam se jinak než letadlem člověk nedostane. Je mi jasné, proč přesto cestujících na leteckých linkách ubývá. Přestali věřit, že létat je nejbezpečnější. Není to obava z vlastního letu, ale stísněný pocit, že letadlo se stovkami lidí může kdokoli bodnout do zad. Někteří lidé se pravděpodobnosti výskytu nebezpečí ve vzduchu vysmívají. Já k nim nepatřím. Nemohu nevidět události, jež historie civilního letectví nabízí, natož zářijové peklo v USA. Řízení letadel asi nikdy nebude zcela bezpečně v povolaných rukou, to by musely být pancéřové dveře do kokpitu, nebo ozbrojené strážce na každé palubě. Přesto létám. Jsem rád, když se mnou letí moje žena Eva, na jiné myšlenky by mě uměl přivést i dědeček. Určitě bych neměl nic proti tomu, kdyby si přisledl komik z tria Benny Hill, Mr. Been, nebo úplně nejlíp Zdeněk Izer. Ale co kdyby i oni po startu ztratili řeč...? Mohu si jen přát, abychom ve vzduchu už nikdy nepotkali blázny, jejichž cílem nejsou letištní dráhy.“

Anketu připravil: rik



## Co se děje na ruzyňském letišti?

### Věda kolem „kluzkých drah“

Letiště Ruzyně přikryl mlhavý zimní příkrov, pohybové plochy namrzají nebo se pokrývají sněhem. Systém zimní údržby letiště Praha má opět pohotovost a plné ruce práce.

Pozornost specialistů na zimní údržbu letišť se koncem listopadu loňského roku soustředila na Prahu. Konal se tu už 9. Winter Services Workshop organizovaný Airports Council International EUROPE. ACI je celosvětové sdružení provozovatelů letišť, reprezentuje jich 1400 ve 164 zemích Afriky, Asie, Evropy,



Latinské Ameriky/Karibské oblasti a Severní Ameriky/Pacifiku. Pro region Evropa má sídlo v Bruselu a sdružuje 450 evropských letišť ze 48 zemí.

Byla to velká událost pro ČSL, s.p., která se významně podílela na organizaci, ale i pro všechny další subjekty civilního i vojenského letectví naší republiky. Pro náš podnik byla mimo jiné zajímavá přednáška o zkušenostech letiště Praha se zaváděním systému řízení provozu na letištních pohybových plochách s využitím satelitní navigace, což je součástí pilotního projektu BETA. Druhý workshop nazvaný „The slippery runway“ (v češtině kluzká dráha) se zabýval souvislostmi mezi zimním úklidem, měřením brzdných účinků a bezpečností letového provozu v zimních podmínkách.

Stojí určitě za to, věnovat této důležité činnosti několik vět.

Pro posádky letadel je nesmírně důležitá informace, jak v zimě vypadá dráha, na níž hodlají uskutečnit vzlet nebo přistání. Musí vědět, pokrývá-li dráhu sníh nebo námraza, jaká je síla vrstvy a kolik procent dráhy je pokryto. Údaje musí aktuálně vypovídat o tom, zda nejsou cloněna dráhová světla, zda existují po úklidu nějaké sněhové valy a zejména jaké jsou brzdné účinky - buď odhadnuté slovním popisem v šestibodové stupnici od nejistých přes špatné (jedničky) až po dobré (pětky), nebo změřené zařízeními pro měření frikce v koeficientech. Tyto informace jsou obsaženy ve zprávách SNOTAM, které provozovatel letiště publikuje po pevné letecké dálkopisné síti a rovněž je přímo z měřicího vozu předává na pracoviště TWR.

V pionýrských dobách se provádělo toto měření tak, že řidič v určité rychlosti naplno zabrzdil vozidlo a nechal ho smýkat. Stopkami se pak změřil čas do zastavení a podle něj se z tabulky určily brzdné účinky. O spolehlivosti tohoto měření se dá s úspěchem pochybovat a proto všechna velká letiště používají moderní systémy kontinuálního měření měřícím kolem, jehož pneumatika tlakem, konstrukcí i desénem napodobuje leteckou pneumatiku. Měřicí kolo je přitlačováno definovanou vertikální silou, je nuceno se částečně smýkat s 12 % prokluzem a horizontální síla vznikající v místě styku pneumatiky s povrchem dráhy je průběžně snímána. Z těchto veličin palubní počítač vypočítává koeficienty tření a graf průběhu jejich změn v celé délce měřené stopy. Pro představu: jedete-li po suché betonové dálnici, je koeficient tření kolem 0,80, na mokřím povrchu klesá až k 0,50. Dobrý brzdný účinek je nad 0,40 a špatný je 0,25 a méně. Letadla přistanou i na „jedničky“ kolem 0,15, ale záleží na typu letadla, boční složce větru, délce dráhy, viditelnosti, zkušenostech posádky a dalších faktorech. Proto je nezbytné, aby posádka letadla měla v rukou aktuální stav dráhy, protože rozhodnutí o provedení bezpečného manévru zůstává v jejich rukou.

Měřicí rychlost je 96 km/hod., a proto se vedle tažených přívěsných vozíků více prosazují systémy zabudované do moderních a bezpečných automobilů. Na pražském letišti se používá měřicí vozidlo SAAB FRICTION TESTER, které se řadí mezi nejlepší systémy na světě (na snímku z archivu autora). Více než 60 vozů této značky používají po celém světě, včetně exotických zemí a Číny.

OLDŘICH STANĚK, AI

## Analýza Právo, odpovědnost, etika

Richard Klíma

Nová situace v oblasti civilního letectví po 11. září 2001 sebou přináší i potřebu reagovat vhodnými prostředky na řešení nestandardních a dříve nemyslitelných situací. Vlády jednotlivých států a mezinárodní organizace na poli civilního letectví byly nuceny zabývat se problematikou právního statutu civilního letadla, které je zneužito jako nástroj teroristického útoku.

Samotný problém má dvě vzájemně související roviny. Především je třeba stanovit a uvést do vzájemné shody příslušné právní normy mezinárodního a vnitrostátního práva. Druhá rovina pak musí zcela jasně definovat osobní působnost, tedy kdo a za jakých podmínek je kompetentní vydat rozkaz k použití vojenských prostředků k zamezení zneužití civilního letadla pro teroristické účely.

Současné mezinárodní smlouvy v oblasti civilního letectví, jimiž je Česká republika vázána, použití vojenských prostředků proti civilnímu letadlu neřeší, anebo je nepřímo vylučují. Účastníci mezinárodních smluv se proto musejí dohodnout na jednotných podmínkách použití ozbrojených sil a příslušné smlouvy změnit.

V současné době jedinou vnitrostátní právní normou, která zakládá právo v takovém případě zasáhnout je zákon č. 219/1995 Sb. o ozbrojených silách České republiky. Tento zákon v § 14 odstavec 1 stanoví, že základním úkolem ozbrojených sil je připravovat se k obraně ČR a bránit ji proti vnějšímu napadení. Uvedený odstavec rozšiřuje dále nasazení Armády ČR k odstranění jakéhokoliv jiného nebezpečí za použití vojenské techniky.

Rozšířenou argumentací lze proto dospět k logickému závěru, že civilní letadlo, zneužitě k teroristickému aktu přestává mít plně statut civilního letadla a nevztahují se proto na něj ujednání a závěry mezinárodních smluv. Je tedy možné konstatovat, že pokud únosci získají kontrolu nad řízením letadla, nereagují na pokyny řídicího letového provozu a směřují stroj k určitému cíli s úmyslem jej zničit nebo vážně poškodit, má takové jednání charakter hrozícího a trvajících útoku. Dojde-li k odvrácení přímo hrozícího nebo trvajících útoku (tedy i vojenskými prostředky), jedná se o nutnou sebeobranu podle § 13 trestního zákona

č. 140/1961 Sb., která není trestným činem. Pokud by však obrana nebyla zjevně přiměřená způsobu a možným následkům útoku, ustanovení o nutné obraně se na takovou situaci nevztahuje.

Zmínujeme-li osobní působnost za vydání rozkazu proti civilnímu letadlu, je zcela jasné, že takové rozhodnutí není v žádném případě úkonem technickým, zahrnuje velké množství neopominutelných vojenských, politických a zejména etických faktorů. Co z toho tedy vyplývá? Osoba, oprávněná k vydání takového rozhodnutí, musí splňovat striktní požadavky. Musí mít především neomezený přístup ke všem relevantním informacím, včetně informací zpravodajského charakteru, schopnost rozhodnout na základě širších společenských a mezinárodních souvislostí a zejména schopnost přijmout politickou i odbornou odpovědnost.

Vláda České republiky 10. října loňského roku rozhodla, že osobou splňující všechny potřebné předpoklady je výhradně ministr obrany, který je ve své nepřítomnosti nebo momentální nedosažitelnosti zastoupen dalšími osobami v pořadí:

- první náměstek ministra obrany, který je zároveň předsedou krizového štábu
- náčelník generálního štábu, který je místopředsedou krizového štábu

Současné byly analyzovány možnosti přenést rozhodovací pravomoci na další ústavní činitele jako prezident republiky, vláda ČR, předseda vlády nebo velící generál ve službě v operačním středisku, vždy však až po ministru obrany.

Je zřejmé, že vydání takového rozhodnutí má silný psychologický i etický podtext. Neboť v sázce jsou vždycky lidské životy v čase vymezeném spíš vteřinami než minutami. V uneseném letadle, či v objektu uneseným letadlem napadeného. Dochází k hrozbě fatální chyby... Zajistit komplexní, kvalitní a rychlé informační zdroje pro všechny zainteresované subjekty s cílem toto obrovské riziko eliminovat, se promítá už spíš do roviny osudového okamžiku.

Zatím se tento problém jeví jako ryze teoretický. S ohledem na současnou mezinárodní situaci a sílu teroristických hnutí je však příprava na extrémní řešení krize vyvolané únosem letadla patrně nevyhnutelná.

Autor je asistentem GR

## 80 let časopisu L+K

Akcionáři společnosti Aeromedia, současní i minulé redaktoři časopisu Letectví a kosmonautika, jejich spolupracovníci, přátelé a příznivci. Ti všichni si připomněli 18. prosince loňského roku v pražském Mánesu, že nejstaršímu leteckému periodiku na evropském kontinentu je osmdesát let.

Hosty přivítal šéfredaktor Mgr. Jiří Kroulík: „V životě lidském takové jubileum vyznívá rozpačitě a málo optimisticky, je tudíž vyzdvihována oslavenčova zralost a zkušenost stáří, ale i opatrně připomínány neduhy a bolesti.

Osmdesátiny časopisu Letectví a kosmonautika by bylo možné pojímat podobně - vyzrál, dospěl, překonal mnohé krize, několikrát se během let ocitl na hranici mezi bytím a nebytím. Všechno přežil, někdy oslaben, jindy posílen.“

Za osmdesát let existence se ovšem tento časopis stal nedílnou součástí dějin československého letectví. „Je kronikou doby, našeho kulturního dědictví. Za to patří dík všem, kteří během těch dlouhých let v redakci působili, jakož i těm, kteří časopis podpořili v těžkých dobách,“ řekl Mgr. Jiří Kroulík. (mas)



## Poznámka

## Washington dva měsíce poté

Americká ATCA (Air Traffic Control Association) nemohla najít pro 46. výroční konferenci vhodnější místo a termín. Pětidenní jednání provázené mezinárodní výstavou se zaměřením na ATM techniku proběhlo v Kongresovém sále ve Washingtonu, D.C. bezmála dva měsíce po nejtemnějších dni v historii Spojených států. Teroristický útok 11. září na WTC a Pentagon zahálil ducha Američanů do těžkého traumatu a cizinec to vnímá na každém kroku.

Letiště JFK v New Yorku zeje prázdnotou. Ačkoli jste přesytní informacemi tisku, rozhlasu a televize, neubráníte se vkrádajícímu se pocitu nejistoty. Pojiždění letadla ČSA ke stojánce trvá asi patnáct minut a za ním nic. Provozní vakuum. Hodiny ukazují 16.10 hod. Prázdna je obrovská letištní hala hemžící se imigračními a bezpečnostními úředníky. Do chvíle, než se začali zabývat cestujícími z Prahy (nutno podotknout, že ač nanejvýš ostražití a nervózní, naše odbavení nijak nekomplikovali), nikde nikdo. Žádné kufrы, žádný frmol na stano-  
višti žlutých taxíků.

Většinu přednášejících i vystavujících představovali američtí odborníci. V jejich příspěvcích posluchač jasně identifikoval přetrvávající šok z následků teroristických útoků. Každý bezpočtukrát připomněl 11. září a konkrétně dopady na civilní letectví na americkém kontinentu a na Spojené státy samé, aby ale zároveň velmi přesvědčivě podněcoval diskusi na téma, jak dosáhnout bezpečnosti letecké dopravy a jak povzbudit cestující veřejnost k návratu na paluby leteckých společností. Tak přesvědčivě, že jsem v těch slovech onen plíživý pocit nejistoty ani nehnědal.

Je až záviděníhodné, jak jsou Američané na jedné straně těžce psychicky zasaženi hrůznými záříjovými událostmi, jak nezakrývají obavy z možných podobných zvěrstev, ale jak obrovsky silný pozitivní náboj v nich tyto události objevily. Pochopíte to prakticky okamžitě. Mezi americkými kolegy na konferenci ATCA, v metru, na ulici. Na každém kroku. Všude visí americké vlajky. Na soukromých vozech, na každém plotu, na federálních

i soukromých budovách, na benzinových čerpadlech, na mostech. Prostě všude. Vzájemná národní vzájemnost je tak silná, že může cizinci připadat až pateticky, ba úsměvně. Třeba nám, Čechům.

Otázkou je, co víc obohacuje ducha. Co vede k pocitu národní hrdosti a účtů ke státním symbolům? Okázaly nežájem sotva.

ALOIS TĚŠITEL

„3 L“  
fotosoutěž

zná vítězné snímky! Těsně před uzavěrkou tohoto čísla pětičlenná porota (na snímku zleva Ivan Hubert-předseda, Jiří Pekárek, Alan Pajer, Miroslav Martinovský, Václav Jukl) v konferenčním sále Letecké školy vyhodnotila obě kategorie („3L“ - lidé, letadla, létání, a volné téma) a navíc udělila zvláštní cenu poroty. Jména autorů „odtajní“  
(rik)



## Listujeme v letištních archivech

Československé aerolinie v počátku používaly letadla typu „Brandenburg“. Přípravu odvážlivců na let bychom mohly přirovnat k oblékání kosmonautů...

## Praha - Kbely včera a dnes II.

Za asistence několika pomocníků byli cestující omotáni šálami, navlečeni do kožichů, aby nastupovali do letadla po žebříčku. Nezřídka byli dokonce váženi, aby se zabránilo nebezpečí překročení „MTOW“. V takovém případě bylo nutné vypravit další letadlo s jejich zavazadly. Mezi pasažéry prvních letů byli známé a prominentní osoby, což dodávalo běžné klientele odvalu k leteckému cestování.

Provoz letecké civilní dopravy ve Kbelích byl obvykle od 15. března do 31. října. V zimních měsících byl zastaven. První mezinárodní let významné Franko-rumunské společnosti se uskutečnil, zatím jako zkušební, 22. 4. 1920. A první civilní letadlo, které z mezinárodní trati přistálo (až 20. 8. 1922), byl původně válečný dvouplošník Potěz VII, v němž seděli dva cestující proti sobě, připoutaní popruhy k protěným křeslům.

Krátce po dvacátém roce ve Kbelích proběhly dvě významné události. V neděli 12. listopadu 1922 pořádala Franko-rumunská společnost slavnost spojenou s odhalením pamětního kamene v souvislosti se zahájením transevropské mezinárodní letecké dopravy na trati Paříž - Praha - Varšava - Budapešť - Cařihrad. Letiště Praha-Kbely se tak stává jedním z předních vzdušných přístavů tvořící se evropské letecké síť. Druhou událostí bylo zahájení pravidelného vysílání Radiožurnálu Praha v květnu 1923. Kromě obvyklého zpravodajství se z kbelského letiště odvysílala řada reportáží o ČSA. Mezi ty památné patří pravděpodobně zpravodajství z dálkového letu Praha - Moskva.

Při rozvoji letových tras byl nezbytné zřídit „povětrnostní a komunikační službu“. Zabezpečování letů se omezovalo na

předletové informace o cílovém letišti a o povětrnostní situaci již obsahující předpovědi pro zamýšlenou trať. Během letu měl pilot k dispozici pouze pozemní orientační body: města, nádraží, kostely hrady, železnice, řeky...

Od roku 1918 dochází na letištích k zavádění radiového spojení. Československá letecká společnost vybavovala svá letadla radiotelegrafními stanicemi pracujícími v pásmu dlouhých vln, dále umělými horizonty a dalšími přístroji. V roce 1933 již byla všechna čs. dopravní letadla (vyjma Aero 35) opatřena radiostanicemi. Posádky ČSA byly rozšířeny o třetího člena, radiotelegrafistu.

Na letištích M. Lázně, Praha, Č. Budějovice, Brno, Bratislava a Užhorod byly od roku 1929 budovány pozemní radiové měřovače, tzv. goniostance. A o dva roky později na hlavní letové trati Praha - Brno - Bratislava otočné světelné majáky přibližně ve 20 km vzdálenostech od sebe a rovněž zřízena náhradní letiště, vzdálená od sebe cca 70 km. V témže roce se začíná

létat i v noci. Za špatné viditelnosti letadla na cílovém letišti přistávala do vymezeného prostoru, ohraničeného mohutnými ohni z vyjetého oleje.

Mimochoodem, ve 30. letech na palubách letadel začínají létat stewardky.

Kbely jsou jedinou pozemní civilní leteckou základnou v Praze od roku 1920 po dalších šestnáct let. V posledním roce provozu se uskutečnilo denně průměrně 22 pohybů civilních letadel. Odbaveno je 110 cestujících, 1,6 t zboží a 0,2 t pošty.

A protože bylo delší dobu zřejmé, že se civilní letecká doprava ve Kbelích tísnil už nemůže, nehledě k narůstajícím potřebám vojenského letectva a k problémům bezpečnosti při smíšeném provozu, vláda na návrh ministerstva veřejných prací dne 24. března 1929 rozhodla o výstavbě nového civilního letiště v ruzyňském prostoru.

Dnes Kbely slouží 6. základně dopravního letectva, podřízeného Štábu letectva a PVO AČR. Na sklonku 20. století bylo letiště modernizováno. Akcí z nejvýznamnějších byla rekonstrukce původního hangáru č. 3 typu Wágnier III., ve dvacátých letech využívaného Franko-rumunskou společností, na moderní odbavovací terminál. Poloha a význam kbelského letiště současnosti předurčuje i jeho budoucnost.

Ing. Lubomír Dudáček, CSc.

Snímek: archiv autora



DOUGLAS DC-2, výrobní číslo 1582 v roce 1937, na ruzyňském letišti. Letoun aerodynamicky čistý, dokonalá konstrukce se zatahovacím podvozkem.



## „Starci na chmelu,“

komentuje snímek Milan Berdník (vlevo), vedoucí výcviku FTO, jen co se vysměje na celé kolo. „Celý večer jsme byli spolu,“ řekl. „No, ne tak docela, k tak hezkému večeru patří taneček, když ovšem máte odvahu a nebojíte se následků,“ poopravil se vzápětí. „Ilonku Meryovou a Mirku Macurovou z LIS jsem prostě provést musel.“

Fotka svědčí o neutuchajícím veselí třech kamarádů, poznamenal jsem.

„Ani nemůže, posloucháte-li skvělou 'one man show'.“ Milan Berdník si vybavuje okamžik, kdy Václav Jukl fotografoval: „Leopold má dar od Boha a sype desítky fórů z rukávu. To se pak už smějete fakt všemu, pointa nepointa. Strašný...“

Co teď zrovna pseudopilot Leopold Gebel (uprostřed) vypráví, vědí jen pánové Milan Berdník a kolega pseudopilot Pavel Aron.

(rik)



## Předvánoční

Setkali jsme se všichni zase po roce, v pátek mezi první a druhou nedělí adventní. Přijali jsme pozvání pana generálního ředitele a přišli jsme tradičně svátečně naladěni, abychom pogratulovali kolegům vyznamenaným za mimořádný osobní přínos k naplňování poslání podniku, abychom se blíž poznali a pobavili.

Ale protože blížící se nejkrásnější svátky v roce jsou zpravidla živnou půdou chřipek či chorob horních cest dýchacích, zůstali někteří z nás doma u šálku teplého čaje. Příjemného večera (ostatně, svědčí o tom i snímky fotoreportáže Václava Jukla) v Crowne Plaza se proto nemohl zúčastnit nemocný ing. Petr Materna.

V salonech Libuše, Brunclík a Přemysl hrál a zpíval tentokrát kvintet taneční country beat skupiny Forbes. Posluchači, ale zejména tančící páry dříve i později narozené si mohly vybrat od dechovky přes country music, Beatles a třeba ABBA k současnému popu. Avšichni si přišli na své, nemyslíte?

A protože byl pátek předvánoční, nemohli chybět ani koledy...

(rik)



Kreslil: OTAKAR RADA