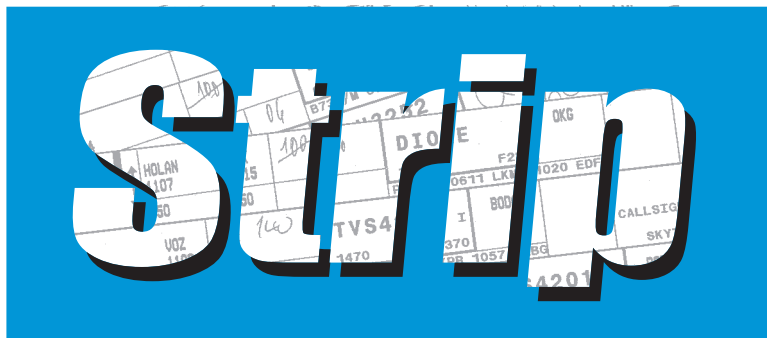




ZPRÁVODAJ ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČESKÉ REPUBLIKY, s.p.

DUBEN 2002



**Umění reflexe
(rozhovor
s Michalem
Tomisem)**

strana 3



**Josef Turecký:
U vás jsem
v Evropě**

strana 6



**Islandané
fandí
Spartě**

strana 8

Každému z nás začíná jaro nebo léto jinak. Žena s hrůzou odhalí, že jí, mimo jiné, zestárla oblečení a promptně pumpne dosud ne zcela probuzeného muže. To nemusí projít levně, co potom auto!/? Sezónní motorista vytáhne na jarní slunce zazimovaný vůz a zjistí škody po hlodavcích, zatímco profesionální řidič se konečně odhodlá odloupat nánosy soli a škváry, aby znovu objevil jeho původní barvu.

Tep civilizace

Povolení ke startu letní sezóny dostalo v minulých dnech i letectví. Ta je pro něj letos důležitější než kdy předtím. Přetrvá trauma zářijových útoků na USA nebo – tak jako ostatně pokaždé – lidstvo hrůzy leteckého teroru „jen“ uložit do paměti a bude se zase věnovat aktuální přítomnosti? Upřímně řečeno, příliš na vybranou nemá. Neboť je stále méně míst na planetě Zemi, kam se v čase adekvátním srdečnímu tepu civilizace dostaneme, aniž bychom použili leteckého spojení. A je lhostejné, spěcháme-li za obchodem, na dovolenou či za poznáním.

Pro divizi provozní našeho podniku nastává klíčové období, které určí efektivitu podniku, jeho hospodářský výsledek a zároveň odpoví na otázky, zda kvalitativní i kvantitativní růst zahájený v loňském roce bude mít setrvalý charakter. Určujícím vlivem je míra splnění očekávání ze zavedení RVSM, kvality a úspěšnosti výcviku nových řidičů a efektivitu připravované nové sektorizace ACC (18. dubna), současně s plánovanou sektorizací APP. Určující je samozřejmě i standardně vysoká kvalita služeb všech ostatních složek, které se zasloužily o velmi dobré výsledky v roce 2001. Bez nich totiž zopakovat jedno-duše nelze.

Jsmo připraveni nárůstu pohybů a přeletových jednotek znovu dosáhnout. Profit z toho budou mít zákazníci, letectví jako obor a všichni zaměstnanci podniku.

ALOIS TĚŠITEL, Ř DPRO

Letní provoz zahájil

Letečtí dopravci si jara příliš neužili. Uběhlo sotva deset jarních, ale velmi chladných dní a letový řád ČSA neomylně ohlásil letní sezónu (začíná v neděli 31. března a končí v sobotu 26. října). Příroda se probouzí do květu, ano, nastává čas vzdušných, poetických nálad – ale kdy? I našemu horečnatému životu totiž kdysi kdosi odepřel pohádku máje a poslední březnovou neděli nad ránem nám opět naordinoval jakýsi letní čas. Ještě že víme své.

Letecké společnosti vyhláší, že pro bezpečnost zákazníka dělají vše a možná ještě víc. Ani Michal Tomis, výkonný ředitel Travel Servis, největší charterové společnosti u nás, o úspěchu letní sezóny nepochybuje (v rozhovoru na straně 3).

Opatrné vyčkávání

V optimistických prognózách ale zaznívá tón opatrného vyčkávání. Ještě snad nikdy v historii letecké dopravy nevznikaly provozní plány s tolika otazníky. Křivky grafů se tradičně rozběhnou pozvolna, první vrchol lze očekávat na přelomu května a června. Přiblíží se loňským hodnotám?

Pro Řízení letového provozu České republiky, s.p. má vývoj startujícího letního provozu pochopitelně strategický význam. I tady panuje mírný optimismus.

„Vývoj nasvědčuje tomu, že zaznamáme větší počet pohybů než vloni a že se dostaneme nad rekordní hodnoty z loňského června a září,“ předpokládá Ing. Antonín Tichý, náměstek ředitele divize provozní.

14 317 letů ČSA

„V průběhu letní sezóny bychom měli přepravit přes 1,8 miliónu cestujících,“ uvádí ředitel vnějších vztahů ČSA Dan Plovajko. Národní přepravce počítá s tím, že od března do října uskuteční 14 317 převážně mezinárodních letů do 63 míst ve 40 zemích. Z pražského letiště mají stroje ČSA startovat denně v průměru téměř sedmdesátkrát, mj. opět denně do New Yorku. „Podle vývoje počtu našich cestujících se zdá, že krize v letecké do-

pravě je překonána. Snad se politická situace ve světě opět nezhorší,“ doufá viceprezident ČSA Václav Král.

Mluvčí ČSL, s.p. Vlasta Pallová očekává na letišti v Ruzyni obvyklé ranní a polední špičky a větší frekvenci provozu hlavně charterových letů v nočních hodinách: „Otevřeme prst B, což umožní plynulejší odbavování cestujících,“ dodává.

Resektorizace

Ostrý start letní sezóny naplánoval náš podnik na 18. dubna. Tímto dnem bude dále upravena sektorizace na stanovišti ACC Praha uvedená do provozu v dubnu 2001. „Úprava spočívá ve snížení horní hladiny spodních sektorů z FL 325 na 275 a v dalším vertikálním rozdělení vzdušného prostoru ve FL 345. Od této změny očekáváme výhodnější rozproštění provozu do všech sektorů a samozřejmě snížení zpoždění,“ říká Ing. Antonín Tichý.

(pokračování na straně 2)

NA SNÍMKU Jiřího Láně: Klid před provozní bouří?



Zdolali vrchol ŘLP ČR, s.p., pokořili závadu a vracejí se! Když se radar zastaví

Drží v ruce obrázek tří podivných postav, na něž shora dopadá slunce, ale z boku doráží silný vítr. Připomínají tři alpinisty, kteří pokořili „tu svou“ horu (zleva Ing. Zdeněk Micka, Ivan Krákora, Jaroslav Hrdina – pozn. autora). Vypadají spokojeně, neboť skončili svou práci s úspěchem: Fun-guje to a nikdo nespádl!

Již den před tím se s tímto světem rozloučil motor pojzdového radaru. Během noci proto šerpové dopravili náhradní motor do základního tábora v 10. patře a telefonicky bylo sestaveno vrcholové družstvo. Po rozednění se skupina vydala na vrchol, vymontovala a do základního tábora dopravila starý motor, přemontovala spojující na nový a ten zase dopravila na vrchol K8, opravují – TB. Kyslík nebyl povolen! Po opětném sestavení a vyzkoušení pohonu se ve tvářích družstva objevil spokojený výraz. Zbývalo jen zachytit tento okamžik pro historii, což učinil odvážný Ing. Vlastimil Brotánek, pohybující se na pokraji předpisů a střechy věže.

Dostí však legracek. Jednalo se sice o ojedinělou, ne však výjimečnou akci při poruše mechanické části radaru. Anténní mechanika patří k nejexponovanějším a nejhůře dostupným částem radarových čidel a její plánovaná údržba či neplánovaná oprava dá fyzicky zabrat. Navíc stoprocentně funguje pravidlo rychlé-



ho zhoršení počasí, kdykoli je nutné vylézt na věž či anténu. Když pomineme tělocvik mnohonásobného pobíhání nahoru a dolů, včetně občasných šplhu po otočné části, přistupuje nutnost dopravovat na vrcholy anténních stožárů rozměrné a těžké mechanické díly, případně montážní přípravky a zvedáky umožňující jejich výměnu. V blízkosti pohonu antény se zpravidla nalézá i elektronický zdroj úhlové informace radaru a tak se nezřídka snoubí černé řemeslo kombinované s výškovou montáží a typická práce se slaboproudým zařízením, tentokrát

však umístěným nikoli v klimatizované místnosti, nýbrž v neutulné anténní kabince.

Radary různých výrobců se liší i řešením mechanické části. U některých je anténní kabina tak prostorná, že se všechny činnosti spojené s mechanickými pracemi musejí odehrávat na štaflích. Jiní výrobci zase skrbí na velikosti anténní kabiny, jako by to mělo ušetřit polovinu ceny radaru. V takové kabině si připadáte jako mravenec, který spadnul do budíku a když se vám podaří kozáčkem podlézt ozubená kola k regulátoru tlaku oleje (jenž je kupodivu na opačné straně než vchod) a nepřítit o hlavu, máte opravdu dobrý pocit z vykonané práce. Zvláštní případ populárních závad představuje porucha signálové cesty, k níž

dochází zpravidla na nepřístupných místech otočné části anténního systému. Pamětníci vzpomenu na frekvenční filtr sekundárního radaru umístěný na zrcadle primární antény, který bylo potřeba odmontovat, vysušit, zkontrolovat a znovu namontovat pokaždé, když se změnila jeho vlastnost – zpravidla při oblevě nebo silných deštích. Mechanická část radaru vyžaduje pravidelnou péči, pokud se nechceme kvůli ní propadnout v hodnotách spolehlivosti a provozuschopnosti celého zařízení. Elektronický pohyb anténního svazku pro svou vysokou cenu zřejmě jen tak nezavítá do civilního letectví a otáčející se radarové antény všech tvarů a velikostí budou ještě nějakou dobu neodmyslitelnou částí letištní atmosféry.

Jak mi jednou sdělil jeden známý: „Když přijedu jako cestující na letiště a netočí se radar, je to jako bych navštívil dentistu a tomu by vpředu chyběl zub – zmocní se mne pocit nejistoty a nejraději bych nikam necestoval.“

IVAN KRÁKORA, ATMS/RIS

Podepsány!

Od 1. 4. 2002 jsou platné nové kolektivní smlouvy mezi ŘLP ČR, s.p. a odborovými organizacemi VVOO a CZATCA. Vedení podniku oceňuje konstruktivní atmosféru náročných jednání. I v nelehkém období civilního letectví se odboráři snaží spolupřevést vysoké pracovní a sociální zájem zaměstnanců. Podpisy obou smluv (těsně před uzavěrkou Stripu 4) jsou toho dokladem. Podrobnosti přineseme v květnovém čísle našeho zpravodaje.

(red)

Letní provoz zahájil

(dokončení ze strany 1)

„Očekávaný nárůst provozu na letišti Praha-Ruzyně je zhruba 10 %,“ řekl Ing. Vladimír Boháč, vedoucí střediska SPLS Praha. „Zvýší-li se provoz na ACC, zvýší se logicky i nám. V letních měsících dosáhne běžné úrovně 300–350 IFR letů denně. Mimochodem, maximální provozní zátěž ruzyňského dráhového systému je 17 přiletů a 17 odletů za hodinu,“ uvedl Jiří Folprecht, řídící APP/TWR.

Letní sezóna zahájila. Jaký bude její průběh a jaký výsledek našemu podniku přinese? „Podaří-li se při očekávaném nárůstu provozu snížit míru zpoždění a zároveň objem přesčasové práce proti roku 2001, budeme spokojeni. Ale především – nesmí dojít k porušení minima rozstupů,“ konstatuje Ing. Antonín Tichý.

Budeme v letní sezóně létat víc než loni? A vůbec, jaké nás čeká léto? „To je opravdu ve hvězdách. Nemáme žádnou seriózní informaci o tom, jaké bude jaro,“

odpověděla lakonicky Magdaléna Lípová z Českého hydrometeorologického ústavu. (rik)

Přijetí ŘLP ČR, s.p.

Představenstvo Asociace leteckých výrobců přijalo ŘLP ČR, s.p. za mimořádného člena. „Věřím, že vzájemnou spoluprací přispějeme k plnění úkolů, které před naším letectvím stojí,“ píše generálnímu řediteli Ing. Petru Maternovi prezident ALV ČR Ing. Milan Holl, CSc.

Hlavní prioritou ALV ČR (zal. 1994) je mj. podpora všestranného rozvoje leteckého průmyslu.

Telegraficky

- **Ing. Karel Holl**, náměstek ministra dopravy, blahopřál generálnímu řediteli Ing. Petru Maternovi a kolektivu ŘLP ČR, s.p. k udělení ceny „Service Provision Award“ za rok 2001.
- **Nabídka** dětské letní rekreace 2002 organizované ŘLP ČR, s.p. v Ledči nad Sázavou na internetu a intranetu, informace DPER-PS (M. Pražáková – l. 3239).

Pracovně právní poradna

Jaké podmínky musí v souvislosti s rozvázáním pracovního poměru splnit zaměstnanec, aby mohl dostat odstupné?

Nárok na odstupné za podmínek uvedených v ustanovení § 60a – 60c zákoníku práce mají všichni zaměstnanci, u nichž dochází **při organizačních změnách** k rozvázání pracovního poměru. Výše odstupného se řídí zákoníkem práce, v ŘLP ČR, s.p. i příslušnými ustanoveními platných kolektivních smluv.

Organizační důvody jsou uvedeny v ustanovení § 46 odst. 1 písm. a) až c) ZP. Jedná se o zrušení, přemístění zaměstnavatele nebo jeho části a jiné organizační změny a v jejich důsledku nadbytečnost zaměstnance apod. **Důvody tedy spočívají v zásadních okolnostech týkajících se zaměstnavatele, nikoliv zaměstnance.**

Nejčastějším důvodem k rozvázání pracovního poměru z důvodu organizačních změn je nadbytečnost zaměstnance. Můžeme o ní mluvit jen tehdy, nemá-li zaměstnavatel možnost dále zaměstnance zaměstnávat pracemi sjednanými v pracovní smlouvě. Příčiny nesmí spočívat v osobě zaměstnance (např. nezpůsobilost vykonávat sjednané práce, porušování pracovní kázně), ale v tom, že zaměstnavatel nadále nepotřebuje práce vykonávané zaměstnancem buď vůbec, nebo alespoň v původním rozsahu. Nadbytečnost musí být v příčinné souvislosti se změnami v úkolech zaměstnavatele, jeho technického vybavení nebo jinými organizačními změnami, a splnění podmínky nadbytečnosti je zaměstnavatel povinen prokázat. O organizačních změnách proto v ŘLP ČR, s.p. rozhoduje pouze generální ředitel na návrh příslušných vedoucích zaměstnanců. A v této souvislosti je zapotřebí rovněž dodržet ustanovení kolektivních smluv o spolupráci odborů v této oblasti.

K rozvázání pracovního poměru z důvodu nadbytečnosti pak dochází buď výpovědí ze strany zaměstnavatele (§ 46 odst. 1 písm. c) ZP) nebo dohodou, ale i v ní je praktické odkázat na příslušné ustanovení zákoníku práce, aby nárok na odstupné nemohl být zpochybněn.

(jk)

† Josef Valenta

Zemřel náhle ve věku 61 let. Byl dlouholetým vedoucím střediska RCC a odborným lektorem problematiky SAR. Od roku 1958 do posledního dne...

Michal Tomis – „náš člověk“ výkonným ředitelem Travel Servis, a jak k tomu došlo

Umění reflexe



Pro letectví se rozhodl ještě na studiích práva. A může za to Miloš Zidek, že mohl získat komplexní vzdělání v oblasti řízení letového provozu. „Byl šéfem oblasti ACC Praha a v roce 1982 mi nabídl místo právníka v provozním úseku s tím, že absolvuji výcvik a získám licenci řídicího. Byl jsem nadšený,“ říká Michal Tomis.

Od 1. ledna 2002 je výkonným ředitelem naší největší charterové letecké společnosti Travel Servis. První otázka proto nemůže mířit jinam.

I Travel Servis před letní sezónou hýří zadrženým optimismem?

„Máme sezónu velmi slušně nasmlouvanou. Jsme lehce optimističtí.“

Cestující létají charterem na dovolenou. Létají i po 11. září?

„Pracoval jsem ve Fischer Air a vím, že zájem ‚klouzal‘ dolů pozvolna. V listopadu to už ale byla kombinace strachu po událostech v USA a běžného poklesu na konci sezóny. Víc nervózní byli tour-ope-
račníci, kteří s charterem disponují.“

Co napovídá křivka mínění vašich klientů v těchto dnech a týdnech?

„Zájem o slevy letošních zájezdů byl menší než jindy. Možná, že cestovní kanceláře nesou letos při podpisu smluv více rizik než v letech minulých, ale čekat nemohou, přišli by jiní.“

Které to jsou a kam jejich klienty Travel Servis přepravuje?

„Čedok, Canaria Travel, Firo Tour, Exim Tour, řádově pětadvacet cestovek. Létají s námi do destinací v oblasti Středomoří, na Kanárské ostrovy, ale také do Bulharska. Významnou destinací pro incoming je Tel Aviv a v zimním období Bangkok.“

Čím letos rekreanty překvapíte?

„Jsme zajímaví nejmodernějším letadlovým parkem u nás. Vlastníme šest

letadel: dva boeingy 737-400 a čtyři nové 737-800, tzv. NG (next generation) s úplně novými křídly a motory. Křídla tří z nich jsou vybavena vinglety. K všeobecnému pohodlí mají naši cestující k dispozici palubní entertainment.“

Proč jste odešel od Fischer Air právě do Travel Servis?

„Dostal jsem nabídku konkrétního postu v dynamicky se rozvíjející společnosti. Fischer Air běžela velmi dobře už pět let a mě najednou přepadal pocit, že tvůrčí práce ubývá. Váhal jsem dlouho, bylo to strašně těžké, musel jsem se rozhodnout do 31. 12. 2001.“

Jistě, Václav Fischer pověřil vybudováním Fischer Air právě vás.

„Řekl mi tehdy, postavte leteckou společnost a vezměte si k tomu koho potřebujete. Od nuly, za deset měsíců, jsme měli dva nové boeingy 737-300 a absolvovali první obchodní let. To byl můj největší životní pracovní úspěch.“

Zbývalo jediné. Oznámit svůj záměr panu Fischerovi.

„Jeho reakce byla úžasná. Řekl: ‚Jsme svobodní lidé, přeji vám hodně úspěchů. A třeba to povede k lepším vztahům obou společností.‘ Generálnímu řediteli Travel Servisu jsem poslal novoroční SMS s ujištěním, že se těším na spolupráci. Na Silvestra, pár minut před půlnocí...“

Z vašeho curriculum vitae vyplývá, že jste zkušený, špičkový manažer. Napadlo by vás to někdy v polovině 80. let?

„Ani v nejmenším. Svou budoucnost jsem spojoval s podnikem Řízení leto-

vého provozu. Chtěl jsem do justice, jenže justice nechtěla mě. Proč tedy nespojit práva s letectvím, když mě letadla za sebou vláčela od malička? Výcvikový kurz řídicího letového provozu byl nejlepší školou mého života.“

Přesto jste nakonec odešel. Pamatujete si ten den?

„Jako by to bylo včera. Po shromáždění vedoucích stanovišť a instruktorů v Bystřici pod Hostýnem, kterého jsem se zúčastnil jako vedoucí LIS, jsem letěl z Holešova do Prahy s lidmi z JZD Slušovice. Mezi řeči mně prozradili, že chystají první nestátní leteckou společnost po zlomení monopolu ČSA. Když jsem jim řekl, kdo jsem a odkud jsem, nabídli mi místo. Přijal jsem. Bylo to v zimě 1990.“

Co vás donutilo opustit stanoviště APP/TWR?

„Strach, že udělám chybu, která bude mít tragické následky. S povděkem jsem přijal místo vedoucího Letecké informační služby. Získal jsem významné kontakty jak doma, mj. na ministerstvu dopravy a tehdejší Státní letecké inspekci, tak v zahraničí, ale i řadu nových vědomostí. Ze všech těch zkušeností žiju dodnes.“

Přesto – zůstal ve vás kousek řídicího letového provozu?

„Určitě, ohromně si řídicích vážím. Jejich práce je zajímavá a vzrušující, mně ale přinášela neovladatelný stres. Proto obdivuji každého, kdo tuto ohromnou odpovědnost umí unést.“

Kam pojedete letos na dovolenou?

„Plážové povalečství není mou oblíbenou disciplínou. První týden v březnu jsem trávil na sjezdovkách v Tignes a ve Val d'Isère, v létě pojedu na chalupu v Podkrkonoší a vyjedu si na kole po Jižních Čechách a Novohradských horách.“

S Travel Servisem to tedy nebude. Býval bych vás už už posadil do velkokapacitního boeingu 767. Prý o jeho provozu uvažujete.
„Ano, ale zatím jen uvažujeme.“

Šlapete ČSA na paty. Je to příjemný pocit?

„Pokud jsme na trhu vnímání takhle vážně, pak je to pro nás lichotivé.“

Možná se vaše konkurence netají obavami, že chystáte pravidelné linky...

„I tuto možnost zvažujeme. Je to krok do ostřejší konkurence než je v charterové dopravě, ale je to výzva. Koneckonců pro obě strany.“

Zavítáte za bývalými kolegy na APP, resp. TWR?

„Určitě zajdu. Na nové věži jsem byl naposledy týden před zahájením jejího provozu. Ani bych to neměl říkat, mám tam řadu kamarádů. Cestou se ale stavím u Pepy Novotného. Byl mým gestorem na APP/TWR. Je to fantastický člověk.“

Děkuji vám za rozhovor.

Mgr. Michal Tomis

Od února 2002 výkonný ředitel charterové letecké společnosti Travel Servis, a.s. V roce 1981 nastoupil do organizace Řízení letového provozu ČSSR, o tři roky později získal licenci řídicího letového provozu. Po dva roky pracoval na stanovišti APP/TWR a následně ve funkci vedoucího LIS. V první polovině 90. let působil v Cargo Moravia, TOPAIR a Air Ostrava, vždy ve vedoucích funkcích. Od roku 1996 zastával funkci ředitele letecké společnosti FISCHER Air. Absolvent Právnické fakulty UK, ženatý, má dvacetiletého syna. Rád lyžuje, jezdí na horském kole a hraje golf.



Téma Stripu

Evropa pod jednotným nebem

Další významný krok k nové podobě uspořádání a využívání vzdušného prostoru učinila Evropská komise, když v říjnu 2001 schválila a postoupila Evropskému parlamentu a Radě EU akční program a čtyři související legislativní návrhy, které rámcově stanoví předpoklady ke zřízení Single European Sky (SES).

Jak dále uvádí důvodová zpráva Komise „je vytvoření jednotného evropského vzdušného prostoru mimořádně důležitý proces vedoucí k zajištění jeho optimálního využívání, s pozitivními důsledky na zvládnutí nárůstu provozu a minimalizaci zpoždění. Zavedením integrovaného ATM systému a vytvořením podmínek pro novou formu vzájemné spolupráce mezi poskytovateli ANS lze očekávat dosažení požadovaného nárůstu kapacity a bezpečnosti letového provozu“. Legislativní návrhy Evropské komise v oblasti ATM pokrývají regulační, bezpečnostní, provozní, technologické a institucionální aspekty letectví, včetně dopadů na životní prostředí. Návrhy zahrnují všechny uživatele vzdušného prostoru, civilní i vojenské a významná pozornost je věnována potřebám a rozvoji řídicích letového provozu, včetně jejich role při zavádění nových systémů a technologií.

Nové prvky

Zřizuje se nový institucionální rámec, který pověřuje Evropské společenství regulační pravomocí. Výkon funkce regulátora bude zajišťován rozhodovacími mechanismy v rámci Společenství s využitím expertních schopností Eurocontrol. Regulační rámec musí zahrnovat domény bezpečnost (Safety), celková výkonnost systému a požadovaná úroveň služeb (Overall system performance and required levels of service), návrh uspořádání vzdušného prostoru (Airspace design), návrh systému (System design) a ekonomické aspekty (Economic aspects). V zájmu dosažení tohoto cíle Komise zvýší svoje úsilí odstranit překážky, které brání vstupu EU

Single European Sky

- Integrovaný vzdušný prostor nad FL 295 do roku 2005
- Efektivní rozhodovací a kontrolní mechanismus na úrovni Evropského společenství v těsné spolupráci s Eurocontrol
- Vymezení role nezávislého regulátora
- Intenzivní koordinace mezi vojenskými a civilními orgány s plnou aplikací konceptu pružného využívání vzdušného prostoru
- Povinná autorizace pro poskytování ANS a jmenování ANSP
- Vytvoření evropských technických standardů v oblasti ATM do roku 2009

do Eurocontrol. Návrh dále ustanovuje speciální orgán (Single Sky Committee SSC), skládající se z civilních a vojenských zástupců členských států, jehož úkolem je podpora EC při přípravě a návrhu regulačních opatření Společenství při využívání vzdušného prostoru. V oblasti rozšíření mechanismu sociálního dialogu v rámci ATM se jedná o harmonizaci projektů zaměřených na problematiku jednotného licencování říp s cílem umožnit volný pohyb pracovníků sil v rámci EU. Důraz je kladen zejména na zvýšení počtu říp vzhledem ke stále rostoucímu objemu letového provozu.

Konkurence

V zájmu zajištění splnění cílů v oblasti kapacity, bezpečnosti a jednotnosti při poskytování ATM v evropském vzdušném prostoru jako kompaktním celku, Komise navrhuje zavádění harmonizovaného

systému certifikace k poskytování ANS a jmenování (určení) poskytovatele ANS pro daný vzdušný prostor. Tento legislativní návrh má velký vliv na konkurenční prostředí v oblasti poskytování ANS. Státům je ponechána pravomoc určit poskytovatele služby, který může provozovat svoji činnost v dané části vzdušného prostoru, ale zároveň mohou určit poskytovatele, který je zřízen v jiném státě. V oblasti traťových poplatků je kladen důraz na vzájemnou spolupráci ANSP s uživateli vzdušného prostoru a zajištění efektivního vymáhání pohledávek na národní úrovni a na úrovni Společenství. Významným prvkem rovněž je, že doplňkové služby (meteorologie, letecká informační služba) se stanou předmětem tržních podmínek.

Evropský FIR

Cílem návrhu je vytvoření jednoho koherentního vzdušného prostoru Spo-

lečenství (European Upper Flight Information Region) se společným uspořádáním, plánováním a managementem bez omezení, které představují hranice jednotlivých států. Vznikne jedna letová informační oblast v horním vzdušném prostoru od FL 295 výše a v průběhu tří let od zavedení UFIR dojde k vytvoření FIR ve spodním vzdušném prostoru, kde je v současné době definováno 50 FIRů ve státech Společenství a 70 v oblasti, kterou pokrývá Eurocontrol. Bude tak dosaženo maximálně efektivního užívání vzdušného prostoru.

Interoperabilita ATM

Požadovaným cílovým stavem tohoto návrhu je dosáhnout interoperability poskytovatelů služeb Společenství a vytvořit mezinárodní trh v oblasti zařízení, systémů a s nimi spojených služeb. K tomu bude sloužit vytvoření evropských technických standardů v oblasti ATM ve spolupráci s Eurocontrol a EUROCAE (European Organisation for Civil Aviation Equipment), přičemž zahájení tohoto plánu je stanoveno na 1. 1. 2003 s cílovým datem 1. 1. 2009 pro plný soulad. Tento obtížný proces předpokládá širokou spolupráci všech zainteresovaných subjektů a vytvoření programu pro zavádění nových technologií v síti ATM Evropského společenství.

Všechny návrhy nyní čeká odborné posouzení příslušnými výbory Evropského parlamentu s předpokládaným termínem hlasování v květnu 2002. Schválená nařízení Evropského parlamentu jsou pro všechny členské státy Společenství závazná a představují další úkol pro kandidátské státy, které o vstup do EU usilují.

RICHARD KLÍMA, AGŘ

Řekli o Single European Sky

„Současné institucionální uspořádání systému řízení letového provozu v Evropě dosáhlo svého limitu. Koncepce Single European Sky staví na principech, které se osvědčily v jiných oblastech dopravy a průmyslu a vnášá do procesu změny politickou vůli i výkonné pravomoci, které změny v celoevropském měřítku usnadní. Tato změna nepředstavuje pro činnost letových provozních služeb a jejich zaměstnance hrozbu, ale příležitost k odstranění problémů, řešitelných jinak velmi obtížně. Státy, kandidující na členství v EU musí být do aktivit SES zahrnuti od samého počátku, neboť představují významnou součást evropského vzdušného prostoru a projekt CEATS bude i díky tlaku letových provozních služeb odpovídat konceptu Single European Sky. ŘLP ČR, s.p. je na změny připraveno a jeho pozice na mezinárodní scéně je velmi dobrá.“

Ing. Petr Materna
GR ŘLP ČR, s.p.

„Dobrý a výkonný dopravní systém je základem moderního tržního hospodářství a je politickou a profesionální povinností v rámci EU zajistit efektivní fungování sektoru ATM. Program Single European Sky je nejvhodnějším nástrojem, jak tohoto cíle s nejlepšími výsledky dosáhnout.“

Michel Avril
ředitel pro leteckou dopravu, EC

„Díky programu Single European Sky budou moci obyvatelé Evropy využívat leteckou dopravu bez obav z vysoké míry zpoždění a při její nejvyšší možné bezpečnosti.“

Loyola de Palacio
komisařka EU pro dopravní politiku

„Letečtí dopravci plně podporují základní cíle Single European Sky, především v oblasti zvýšení kapacity a efektivního využívání vzdušného prostoru s cílem eliminovat zpoždění a významně redukovat provozní náklady.“

Horst Bittlinger
technický ředitel, Asociace evropských leteckých dopravců

Akt a Lilie

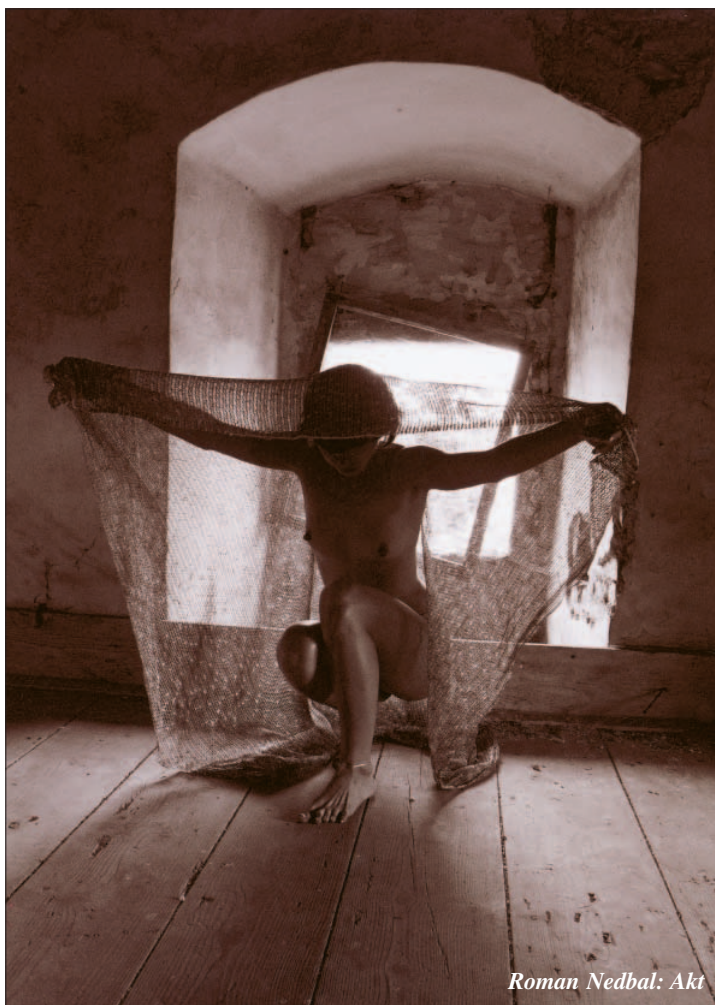
Krása ženy
a vůně květu.
Nebo vůně ženy
a krása květu?
Posudte sami.

Nabízíme jednu z nekonečna podob této fascinující symbiózy, fotografie autorů Romana Nedbala a Ing. Ivana Holobradého, kterým odborná porota Fotosoutěže 3L udělila druhou, resp. třetí cenu v kategorii „Volné téma“. A jsou jistě atraktivní pozvánkou na blížící se putovní výstavku třiceti snímků dvanácti autorů.

Zajímavá prezentace fotografického kumštu našich zaměstnanců zahájí na technickém bloku a po dvou týdnech se přesune postupně do prostor Letištního objektu, Letecké školy a na regionální letiště v Karlových Varech, Ostravě a Brně.

Malá vernisáž se uskuteční 3. 5. 2002 ve 13.00 hod. v zasedací místnosti technického bloku v V. patře.

(rik)



Roman Nedbal: Akt



Ivan Holobradý: Lilie

Inspiromat

„Zahlédl jsem plameny, bylo to šílené.“

Cestující letu na Kubu poté, co stroj přistál s hořícím motorem zpět na letišti v Miláně.

„Jeden motor se na chvilku zadrhl. Vysadil, pak zase, a potom se objevily plameny. To je očividně docela běžná věc.“

Nejmenovaný letecký odborník z milánského letiště

„Je na čase přestat dotovat pokulhávající aerolinky a ztěžovat tak konsolidaci v branži.“

Jürgen Weber, šéf Lufthansy

„Evropská unie by se měla podívat na vlastní nedávnou minulost, kdy schvalovala opatření, jež ne vždy zajišťovala čestné odůvodnitelné ceny letenek.“

Joe Le Pochat, American Airlines

„Od státu nedostáváme žádné subvence či dotace.“

Dan Plovajko, ředitel vnějších vztahů ČSA

„Stále nevíme, co bylo skutečnou příčinou Martinovy smrti.“

Stanislav Bajzik, trenér reprezentačního týmu v letecké akrobacii k ročnímu výročí tragické nehody letounu JAK 52 Martina Stáhalika na nizozemském letišti Teuque

„Modlím se, aby soud rozsudek potvrdil.“

Jim Swire, mluvčí britských rodin obětí tragédie nad skotským Lockerbie

„Nespravedlnost rozhodnutí učinila z Midžrahiho novodobého Ježíše Krista.“

Reakce libyjského ministerstva zahraničních věcí nad rozhodnutím senátu odvolacího soudu v případě Lockerbie

„Po dobudování nového terminálu a modernizaci technologie zabezpečování letového provozu se může Ostrava stát významným evropským letištěm.“

Ing. Miloš Šťastný, generální ředitel ČSL, s.p.

„Na světě ještě nebylo vyrobeno letadlo, které by mošnovská přistávací dráha neunesla.“

Michal Červinka, ředitel letiště Ostrava-Mošnov

„Správný řídící přemýšlí dopředu a předchází událostem. Musí vždy počítat s variantou, že všechno bude jinak.“

Mjr. Ing. Ladislav Ondřích, náčelník letištního stanoviště LPS České Budějovice

„I ve Spojených státech by měli vědět, co je diplomatický pas.“

Eduard Zeman, ministr školství, se v dopise velvyslanci USA v Praze Craigu Stapletonovi ohradil proti kontrolám, jimž byl vystaven na letištích USA

„Diplomatický pas sám o sobě nezakládá právo odmítnout předletovou bezpečnostní kontrolu osobního zavazadla, které nebylo vypraveno jako diplomatická pošta.“

Petr Vacek, mezinárodní právník, pro Lidové noviny

(rik)

Otázky Stripu pro

Romana Nedbala (LTS/RCOM) a Ing. Ivana Holobradého (LTS/CADIN):

Proč právě Akt, resp. Lilie?

RN: „Inspiroval mě neutěšený interiér litovické tvrze na okraji Hostivic.“

IH: „Jsem přírodák, fascinují mě hory a barvy podzimu. Toulal jsem se Prosieckou dolinou u Liptovského Mikuláše a najednou taková kytky. Praštila mě do očí.“

Létání vás neinspireje?

RN: „Ale ano, problém je ovšem v tom, dostat se jaksi do ohniska dění. Zvlášť v těchto týdnech a měsících.“

IH: „Nabíjí mě příroda.“

Co všechno jste museli udělat, než tyto půvabné snímky vznikly?

RN: „S dívkou na snímku se známe delší dobu. Prostředí tvrze ji nadchlo.“

IH: „S lilí si pohrával vítr, exponoval jsem co nejmenší clonou v nejkratším čase a fleší, aby vynikla na tmavém pozadí a nebyla patrná pohybová neostrost.“

Co říkáte fotografii „soupeře“?

RN: „I já rád fotím přírodní detaily, takže záběru Ivana dobře rozumím.“

IH: „Že je černobílá. Je umělečtější. Kontrast dívky a interiéru, protisvětlo. Náhdera.“

(rik)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Po pohyblivých chodnících

Letní letový řád zaklepal na dveře a stavební ruch v prstech A a B začíná nabírat obrátky. Prodloužený prst B bude otevřen 30. dubna a ukončen bude i stavební ruch v prstu A. „Běčko“ prodloužili na 200 m délky (na horním snímku), tudíž se zvětšuje počet odbavovaných letadel a zvyšuje se plošný standard pro odbavení cestujících. Projektovaná kapacita letiště dosáhne 6,8 mil. cestujících za rok.



Snímky: JIŘÍ LÁNĚ

V obou prstech bude mít cestující k dispozici něco, co je na letišti Ruzyň novinkou – travelátory. Jinak řečeno, pohyblivé chodníky.

Kdo často cestuje letadlem z pražské Ruzyň, možná si občas posteskl nad dlouhým pochodem na konec prstu A, pokud byl odbavován z posledního mostu. Tento nedostatek byl znám už v roce 1997, kdy šel prst do provozu. Byla proto stavebně připravena montáž pohyblivého chodníku uprostřed podlaží. Z finančních důvodů však k realizaci dochází až v letošním roce (na snímku dole).

Kromě pohodlného přesunu nabízí chodník i dosažení slušné rychlosti – 0,65 m/s. Při rychlé chůzi po chodníku lze snadno dosáhnout efektu vlající kravaty, což cestujícím manažerům dodává dynamiku. Dámy však občas mívají s vlajícími sukněmi problém...

Ale zpět k faktům. Pohyblivé chodníky dodala firma Schindler. Základními parametry jsou jmenovitá dopravní rychlost 0,65 m/s, šířka chodníkového pásu 1200 mm a dopravní vzdálenost v prstu B dva úseky po 52,6 m a v prstu A dva úseky 40 a 77,2 m. Teoretická přepravní kapacita je 11 700 osob/hod.

Změnou k lepšímu a praktičtějšímu designu prstu B bude i použití velkoplošné dlažby z imitace červeného mramoru. Na podzim budou i v prstu A nahrazeny stávající koberce dlažbou, tentokrát v barvě zeleného mramoru.

Kromě zlepšení, které zaregistruje cestující na první pohled, budou použity i další novinky, které budou na ruzyňském letišti k vidění poprvé. Do letadel se bude sestupovat po zcela nových nástupních mostech a přesné zastavení letadla na stopčáře stojanky bude signalizovat automatický zastavovací systém. O těchto nových technologiích se zmíníme příště.

Všichni už nedočkavě čekáme na představení nových odbavovacích prostor. Jedině obchodníci v prstech nejsou nijak nadšeni. Čeká je řešení svízelného problému, jak přilákat cestujícího z pohyblivého chodníku do obchůdku, který právě zvýšenou rychlostí míjí.

S použitím materiálů ČSL, s.p. připravil – os

Nejsem velký úředník, míní Josef Turecký U vás jsem v Evropě

Jeho otec snil o tom, že od něj jednou převezme žezlo pilota a usedne do kokpitu civilního letadla. „Byli jsme trochu na kordy, chtěl jsem nejdříve vystudovat práva a kromě toho jsem hrál trochu „progresivní muziku“,“ zavzpomínal JUDr. Josef Turecký, nově jmenovaný ředitel odboru civilního letectví ministerstva dopravy.

Přesto je ČSA vašim životním osudem.

„Tatínek nastoupil k ČSA v roce 1950 a pilotoval řadu letounů počínaje „čtrnáctkami“, „TU-stočtyřkou“, až k IL 62. Já jsem přišel hned po promoci. ČSA pro mě byly ohromnou školou, za těch dvacet let jsem prošel v podstatě vším – kromě kokpitu. V roce 1980 jsem obhájil rigorózní práci „Právní úprava přepravní smlouvy v mezinárodní letecké dopravě a odpovědnost leteckého dopravce“. Mým vrcholem v ČSA byl post zakladatele a později ředitele Úseku pozemní provoz a služby (1991–1994).“

Jaký bude nový ředitel odboru civilního letectví?

„Řekl jsem panu ministru, že nejsem typem úředníka. Třiletá praxe v mezinárodním koncernu mě naučila kreativní práci manažera, což nemusí být vždy v souladu s postupy ve státní správě. Nicméně se spisové agendě pilně učím.“

Šest měsíců zůstalo ředitelské křeslo neobsazené. Vaše první dojmy?

„Jsou skutečně první. Pokud jsem byl v provozu, občas jsem práci ministerstva kritizoval. Za těch pár dní jsem už pochopil, jak obrovsky rozsáhlá je ta agenda. Civilní letectví je největší mezinárodní unifikací práva a předpisů, která v současné době ve světě funguje. Proto musím přístup k ministerské práci do jisté míry přehodnotit.“

Jak jste vnímal ŘLP ČR, s.p., když jste byl ještě v provozu?

„Váš podnik je výkladní skříň českého civilního letectví. Je nejdál, disponuje personálem na evropské a světové úrovni. Kdykoliv se octnu na půdě vašeho podniku, řeknu s úctou – jsem v Evropě. To není poklona, to je fakt.“

Děkují vám za rozhovor.

Text a foto: rik



JUDr. Josef Turecký byl 1. 3. 2002 jmenován do funkce ředitele odboru civilního letectví MDS. Po maturitě na SPŠ strojní pracuje v Motorletu jako zkušební technik. Na Právnické fakultě UK promuje v roce 1977, vzápětí nastupuje u ČSA a v roce 1980 získává univerzitní titul JUDr. Od roku 1997 byl obchodním ředitelem Technology Division Group 4 Securitas, BV a v roce 2000 je přijat ČSL, s.p. jako Security Manager Security Control. Ženatý, otec dvou dětí, lyžuje, hraje tenis.

Peter Stastný v Praze

Postup implementace předpisů EUROCONTROL řady ESARR v českém civilním letectví zjišťovalo jednání 25. března 2002 na Úřadě civilního letectví. Tyto předpisy mají sloužit k dosažení jednotné a přijatelné úrovně bezpečnosti ve všech členských státech a mají se také stát součástí legislativy EU.

Schůzky zástupců ÚCL a ŘLP ČR, s.p. se zúčastnil Peter Stastný, vedoucí Safety Regulation Unit EUROCONTROL. Ocenil, že se v praxi uplatňují tři ze čtyř dosud vydaných předpisů (ESARR 2, 3, 4). Nedostatkem je naopak skutečnost, že dosud nebyly zahájeny práce na české verzi předpisů.

Předmětem jednání bylo i uplatňování nového dokumentu SRC Policy DOC 3, který se zabývá rolí národních leteckých úřadů v sektoru ATM. „Proces privatizace a přechodu na čistě tržní prostředí, který proběhl v minulých desetiletích v letecké dopravě, probíhá v současné době v oblasti leteckých provozních služeb. Tato změna si vyžaduje vybudování silných struktur národních regulátorů bezpečnosti

v oblasti ATM,“ řekl k tomuto tématu Peter Stastný.

(Mimochodem, pan Peter Stastný je sice svým vzhledem i projevem typickým britským gentlemanem, ale jeho jméno svědčí o jeho původu: má české předky a jeho dědeček dokonce vlastnil Smíchovský pivovar – pozn. aut.)

Ing. JIŘÍ KAŇÁK, ÚCL

Letadla a létání

Letecká škola a Letecká informační služba budou reprezentovat ŘLP ČR, s.p. jako vystavovatele na Mezinárodní výstavě všeobecného létání, jejíž druhý ročník otevře brány Pražského veletržního areálu a přilehlého letiště Letňany ve dnech 16. až 19. května 2002. Výstava nabídne obsáhlou expozici věnovanou historii i současnosti letectví, včetně letových ukázek a řadu dalších zajímavostí pro odborníky i laickou veřejnost. Další informace k této akci přineseme v příštím čísle Stripu.

(red)

VIOLA

plní hercům sny

Hlavní představitelé komorní tragikomedie pražského divadla Viola „The Gin Game (Džin)“ od Donalda L. Coburna, kterou sponzorským darem ve výši 100 000 Kč loni podpořilo ŘLP ČR, s.p., obdrželi ceny Thálie za rok 2001. Nejlepší mužský a ženský herecký výkon Josefa Somra v roli Wellera a Blanky Bohdanové v roli Fonsie ocenila herecká asociace.

Při přejímání ceny Thálie za rok 2001 vyjádřili oba ocenění herci poklonu nejen svému hereckému protějšku, ale také režisérce divadelní hry Lídě Engelové.

„Pražská Viola je vlastně malým Národním divadlem, v němž vždy hráli herci z Národního za symbolický honorář, spíše aby si udělali radost. Naplňovali tak své sny. Coburnovu hru „Džin“ jsem objevila v roce 1985 v Rostově na Donu a přivezla jsem ji ještě pro paní Vlastu Fabiánovou a pana Bohuše Záhorského. Bohužel, oba zemřeli dřív, než jsme mohli začít pracovat... I pro mě je nynější realizace jedním z mých splněných snů,“ řekla režisérka představení Lída Engelová a doplnila:

„Jsme rádi, že první sponzorská podpora ŘLP ČR, s.p. divadlu Viola měla takhle šťastný rámec. Sponzorů, zejména u nás doma, je strašně málo. Nejsou na to zákony, není tu mnoho prosperujících podniků a jen málo z nich podporuje právě kulturu. Upřímně vašemu podniku děkujeme.“

V letošním roce oslaví obecně prospěšná společnost Viola své 40. výročí, které oficiálně začne podzimní sezónou roku 2002/2003. Viola s 80místným hledištěm má na repertoáru řadu nejrůznějších inscenací, včetně divadelních, i klasické večery poezie. Divadelní představení „Džin“ bude patřit mezi kmenový repertoár nadcházející jubilejní sezóny.

„Josef Somr naplno rozeznívá všechny struny svého přesvědčivého herectví a nechává diváka nahlédnout až na dno duše muže na konci životní pouti. Za jeho morosovitým brumláním je cítit člověčina, touha ještě naplno žít a potřeba nebyť

sám,“ zdůvodnila své rozhodnutí při udělování cen Thálie odborná porota. Blanka Bohdanová pak podle ní vytvořila „pohled do duše staré ženy, který má neuvěřitelnou hloubku. Vybavila svou Fonsii moudrostí, vnitřní i vnější elegancí, koketérií, ironií i mladostí duše.“

VÍTĚZSLAV KULICH, VOK



Snímek: archiv Violy

Listujeme v letištních archivech

„Nové přístupy v rozvoji letiště Praha-Ruzyně ve světle celosvětového rozvoje a politiky.“

Praha-Ruzyně včera a dnes III.

Výstavba letiště v prvních poválečných letech spočívala pouze v jeho operativním přizpůsobení novým provozním podmínkám, které nebyly součástí celkové koncepce výhledové výstavby. V té době ještě nebyly ustáleny názory na optimální letištní systémy, ale pouze základní podklady pro jejich fyzikální charakteristiky a vybavení zabezpečovacími systémy, jejichž unifikaci vyžadoval charakter mezinárodní letecké dopravy.

Ještě před rokem 1945 bylo v zahraničí zpracováno několik koncepčních studií na rozšíření letiště Ruzyně. Byl to především tzv. návrh „americký“, „londýnský“ a na Ministerstvu veřejných prací za okupace návrh Ing. V. Švejdy. A právě Švejdyho studie byla v roce 1946 doporučena k realizaci, zahájené o dva roky později. Práce však byly v roce 1949 zastaveny pro dále nevyjasněný vývoj letiště a v důsledku vnitropolitických událostí. Předpokládaná rozsáhlá výstavba letiště, resp. jeho odbavovacího prostoru, skončila výstavbou provizorní dřevěné zahraniční budovy.

V leteckém odboru ministerstva dopravy na podporu dalšího rozvoje letiště byl prozíravým argumentem předvídaný nástup proudových letadel. Hlavní političtí činitelé tyto argumenty nepřijali a letiště se tak ocitlo v kritické situaci. Léta po roce 1948 historie charakterizuje jako soumrak naší civilní letecké dopravy. Přerušeni styků se západními zeměmi se projevily soustavným poklesem výkonů na zahraničních linkách. Nastává orientace na letadla výlučně sovětské výroby (IL-12, IL-14 a od roku 1957 postupně Tu-104, IL-18, JAK-40, IL-62, Tu-154M).

Určité uvolňování mezinárodních vztahů od druhé poloviny 50. let se promítlo i do výkonů letiště. V období let 1960–1967 dochází v zahraniční letecké

dopravě k meziročnímu nárůstu cestujících o 18 %. Tato skutečnost však v plné míře odhalila nepřipravenost letiště na nastupující éru proudových letadel. Události roku 1948 zabrzdlily soustavný stavební vývoj ruzyňského letiště. Dokončovaly se pouze dříve rozestavěné objekty, především motorárna pro revize motorů IL-14 a dalších pístových motorů, centrální teplárna a parovodní rozvody. K teplárně byla připojena hlavní trafostanice s nadzemním přívodem 22 kV z rozvodny Praha-západ. Do roku 1968 byla ještě vybudována administrativní budova „Bílý dům“, vývojové dílny ZLT, svobodárny, sklad hořavin a další drobné objekty.

Nárůstu zahraničních cestujících již nevyhovovala provizorní odbavovací budova, letiště se potýkalo s dalšími nedostatky. Tento palčivý problém bylo nutné řešit okamžitě, ještě před připravovanou komplexní Novou výstavbou. Byl proto urychleně vypracován projekt, tzv. Mimořádná výstavba, a v letech 1957 a 1958

realizován. Zahrnoval rozšíření skladu LPH, prodloužení RWY 13/31 o 1000 m a další provizorní přístavbu zahraniční odbavovací haly. V roce 1956 už ale začíná příprava Nové výstavby. Na přetřes opět přichází vhodnost lokality „ruzyňské pláně“, znovu dochází k prověření alternativních lokalit vyhledaných v roce 1949. Výsledek rekognoskací opět jednoznačně vyzněl ve prospěch ruzyňského prostoru.

Vláda ČSR schválila výhledovou studii s rozčleněním Nové výstavby do pěti staveb: 1. mimořádná výstavba (1957–1958), 2. nový dráhový systém a odbavovací prostor, 3. dílenský hangár, 4. vysílací ústředí Jeneč, 5. rekonstrukce RWY 13/31.

V počáteční fázi se soustředily práce na nový systém RWY. Koncentrace výrobních kapacit na odbavovací budovy omezovala stavební práce na dalších objektech. Hlavní příčinou bylo opožděné odsouhlasení základní koncepce až v roce 1961. S vynaložením mimořádného úsilí se podařilo odbavovací budovu dokončit počátkem roku 1968. Odborníci vysoce oceňovali architektonickou a estetickou úroveň díla. Letiště se stalo opět důstojnou vstupní branou do Československa.

Krátce po převedení provozu z jižního prostoru do severní části bylo v noci na 21. srpna 1968 letiště obsazeno přistávajícími letouny okupačních armád a dočasně uzavřeno pro veškerý civilní provoz. Tím také skončila jedna vývojová etapa nejen ruzyňského letiště, ale i celého československého civilního letectví.

Ing. LUBOMÍR DUDÁČEK, CSc.



Rok 1958: TU 104 sedá na dráhu 31

Snímek: archiv autora



Hokejisté našeho podniku startovali ve dnech 3.-5. dubna na tradičním turnaji řídicích letového provozu ATC Ice

Nejméně bronz

Hockey Cup Slovakia 2002 v Bratislavě. Turnaje se zúčastnilo dalších sedm mužstev z pěti zemí (Slovenska, Rakouska, Švýcarska, Maďarska a Finska). Naši hráči obhájili bronzové medaile z loňského roku, ale z kabiny zněla slova o tom, že jsou dobře připraveni a pomyslí na ta nejvyšší umístění (výsledky turnaje přineseme v květnovém čísle Stripu).

Hráčský kádř našeho mužstva odcestoval v tomto složení: L. Pecháček, L. Hájek, T. Horák, R. Morx, I. Majerčín, J. Klas, M. Pechanec, M. Chvojka, M. Střihavka, P. Žitěk, P. Knotek, J. Král.

(th)

Island'ané fandí Spartě

Letecké školy se ve spolupráci se společností Integra Consult podařilo proniknout mimo své tradiční východní trhy a zaměřit na sever. V únoru byl zahájen základní oblastní kurz pro islandské řízení letového provozu a LŠ se tak na téměř půl roku stala „domovem“ pro šest budoucích islandských řídicích. Kurzu se účastní dvě dívky, což je na islandské poměry nezvykle málo, neboť většinou to bývá 50 : 50 a někdy mají dívky i převahu – klasická ukázka severské emancipace.

Studenti mají za sebou měsíc pobytu, jsou pozornými posluchači a jsou velmi spokojeni jak s úrovní výuky, tak i s ostatními službami a vstřícným přístupem zaměstnanců LŠ. A nejen studenti, ale i podnikový management, což nám při své návštěvě potvrdila Stefania Hardardóttir, ředitelka personální divize Úřadu civilního letectví Islandu, která

se přijela přesvědčit, jak se jejich frekventantům u nás daří.

Když už přijedeme z Islandu dolů do Evropy, tak přece nemůžeme pořád jenom studovat, pravili naši hosté. A tak už stihli absolvovat lyžování a lekce snowboardingu ve Špindlerově Mlýně. V dubnu se společně chystáme na „studijní“ výlet do Maďarska a Rakouska, kde mimo jiné navštívíme místní stanoviště ATC. Mimochodem, z našich Islandanů se stali i velcí příznivci Sparty – na zápas Ligy mistrů s FC Porto se vypravili už v klubových barvách. Jedna z dívek se dokonce rozhodla pro studium naší mateřštiny, takže teď zápolí nejen s Doc. 4444, ale i s českou gramatikou.

Islandané o sobě říkají, že jsou vzhledem k malému počtu obyvatel jedna velká rodina. A tak doufáme, že nás do své rodiny „přijmou“, a že spolupráce

s islandským řízením letového provozu bude pokračovat.

JANA HOCHMANOVÁ, LŠ

Snímky: Gunnar Thoroddsen a Jiří Láně

Lennon se vrátil

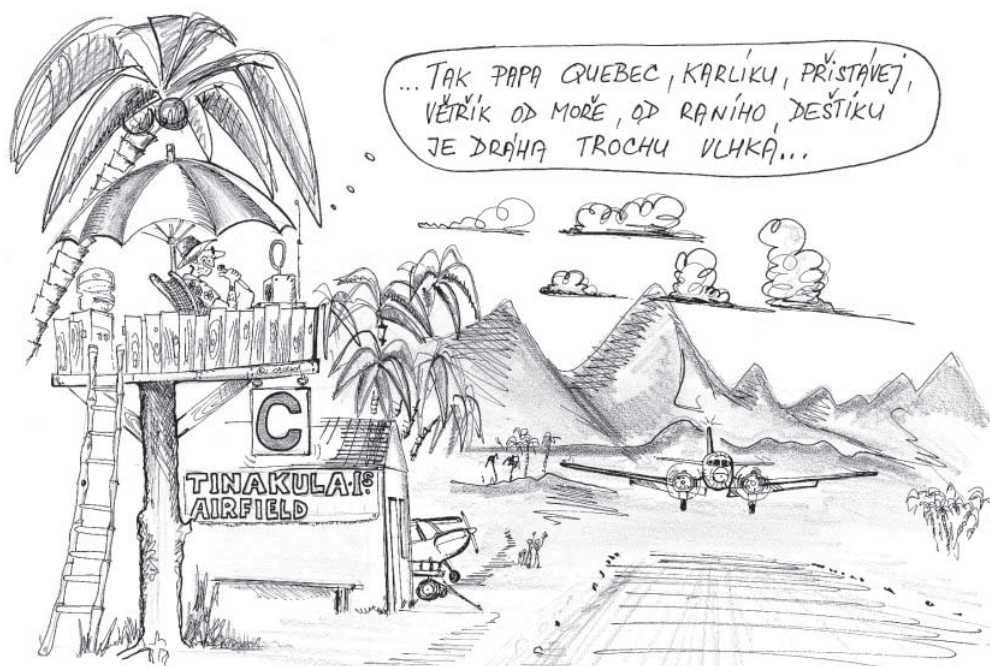
Britský premiér Tony Blair a Yoko Ono, vdova po Johnovi, odhalili Lennonovu sochu na letišti v Liverpoolu. Od 15. 3. 2002 nese Lennonovo jméno. Bronzová socha vysoká 2,1 metru je uměleckým dílem Toma Murphyho a stala se dominantou nového terminálu. Johnův verš „Nad námi je jen nebe“ ze světoznámého megahitu Imagine se stal dokonce součástí letištního loga. Zní vám melodie při čtení tohoto textu?

Imagine there is no heaven
It's easy if you try
No hell below us
Above us only sky
Imagine all the people
Living for today
Imagine there is no country
It isn't hard to do
Nothing to kill or die for
And no religion too
Imagine all the people
Living life in peace
Imagine no possessions
I wonder if you can
No need for greed or hunger
A motherhood of men
Imagine all the people
Sharing all the world
You may say I am a dreamer
But I am not the only one
I hope some day you will join us
And the world will be as one

Yoko současně koupila dům na Menlove Avenue, kam se pětiletý John Lennon přestěhoval k tetě Mimi poté, co se jeho rodiče rozešli, a darovala jej organizaci National Trust pečující o pamětihodné domy v Británii.

Legendární „beatle“ se vrátil...

(rik)



Kreslil: OTAKAR RADA