



**Brno,
můj osud
(rozhovor
s Jaroslavem
Hrdličkou)**

strana 3

**Dialog u kulatého stolu
Kolektivní vyjednávání 2002
očima odborových předáků**

strana 4



**Hokejisté
ŘLP ČR, s.p.
stříbrní**

strana 8

Co vlastně člověka napadne, když se řekne duben? Konec zimní ospalosti? Začátek jara? Dubnové počasí? Měsíc, v němž i příroda symbolizuje příchod změn – nového života, energie, nadějí?

Duben je měsícem, k němuž se váže řada tradic. Už první den je Aprílem,

Duben

dnem více či méně zdařilých vtípků a naopak poslední den před příchodem května dává příležitost pálit čarodějnice, byť v posledních stoletích již jen symbolickou.

S nástupem třetího tisíciletí jedna „tradice“ přibyla. Duben se stal měsícem každoročních významných změn ve vzdušném prostoru ČR. Té letošní říkáme resektorizace ACC Praha. Její příprava trvala zhruba šest měsíců a naplňuje náš konstantní cíl – eliminovat nedostatky a změnit tradiční pojetí poskytovaných služeb, změnit rozdělení, léty prověřené, ale i přežitě. A zároveň dosáhnout společné vize – poskytovat služby nejen bezpečně, ale i efektivně.

Efektivnost je našimi zákazníky hodnocena bezprostředně – zpoždění vidí každý okamžitě a ani případné neekonomické a nekomfortní vedení letů pozornosti posádek prostě nemůže uniknout. Zákazníka samozřejmě zajímá i cena za poskytované služby. Ta se, mimo jiné, odvíjí i od efektivního rozčlenění našich vysoce kvalifikovaných zaměstnanců, kteří se na celém procesu podílejí.

A právě tady se otevírá prostor, jehož využitím se zvýší atraktivita ŘLP ČR, s.p. pro přepravce, ale i lepší výchozí pozice podniku jako celku a každého zaměstnance zvlášť v podmínkách sjednocování evropského nebe.

ANTONÍN TICHÝ, N SONS

Resektorizace ACC

V noci ze 17. na 18. 4. 2002 došlo na oblastním středisku řízení letového provozu v Praze k progresivní události. Pražská oblast znovu reagovala na aktuální vývoj provozu v horním vzdušném prostoru České republiky. Dokončila tak jednu etapu strategických změn v efektivitě využívání sektorů, která začala bez jediného dne právě před rokem, v noci z 18. na 19. dubna 2001, přechodem na zcela nový systém oblastního řízení letového provozu.

Co předcházelo

V rozhovoru, který loni poskytl redakci Strip, vedoucí IFR týmu Zdeněk Joudal řekl mj.: „Dosavadní změny dělily sektory vertikálně, aniž by se lišily v horizontálních hranicích. Teď se například nad částí nízkého jihovýchodu rozkládá vysoký jihozápad, ale také část severovýchodu. Přináší to obrovskou změnu myšlení a průlom do vžitých stereotypů. Při stoupání do vyšších hladin musím rozlišovat, do jakého ze

sektorů, které jsou nade mnou, stoupám a musím si uvědomit, jaká pravidla v mezisektorové koordinaci nyní platí.“

Rídicí pražské oblasti prošli loni teoretickou výukou a tvrdým výcvikem. Museli se naučit orientovat v nových prostorech a na nových tratích, na nichž logicky vznikala nová místa potenciálních konfliktů. Dojde v budoucnu k procesu podobnému nové sektorizaci ACC?, zeptali jsme se na závěr rozhovoru.

„Od ledna 2002 budou redukovány vertikální separace. Z 2000 ft se přejde na separaci 1000 ft. Bude to nepochybně další velká změna v práci řídicích a vyžádá si náročný výcvik personálu,“ odpověděl tehdy Zdeněk Joudal.

Všechno běží hladce

Přípravy na uvedení letošní resektorizace do provozu byly do jisté míry kopii těch loňských. Měnilo se znovu prakticky všechno, od technických systémů a údajů, které se posílají do Bruselu, až po jednání o finálních dohodách se stanovišti ACC v sousedních zemích, především v Německu.

„Loni jsme reagovali na změny toků provozních cest. Praxe nové sektorizace posléze odhalila očekávaný prostor pro její další vylepšení,“ uvedl vedoucí střediska ACC Ing. Roman Kural. „Cílem letošního kroku bylo snížení zatížení sektorů západ spodní (WL) a severovýchod horní (NEU), jež v loňském roce produkovaly zpoždění, a eliminovat relativně málo zatížený sektor sever spodní (NL). Stanovili jsme vertikální hranice mezi sektory v letových hladinách (FL) 275 a 345, což byl z hlediska dlouhodobých návyků řídicího znovu poměrně značný zásah,“ dodal Ing. Roman Kural.

Rídicí museli zvládnout příslušné teoretické znalosti a tzv. přesilovky (radarová cvičení na simulátoru), bezmála dvacet perných hodin standardního výcviku. V noci ze 17. na 18. dubna 2002 přešli k první praktické konfron-



Snímek: MARTIN KŘIKLAN

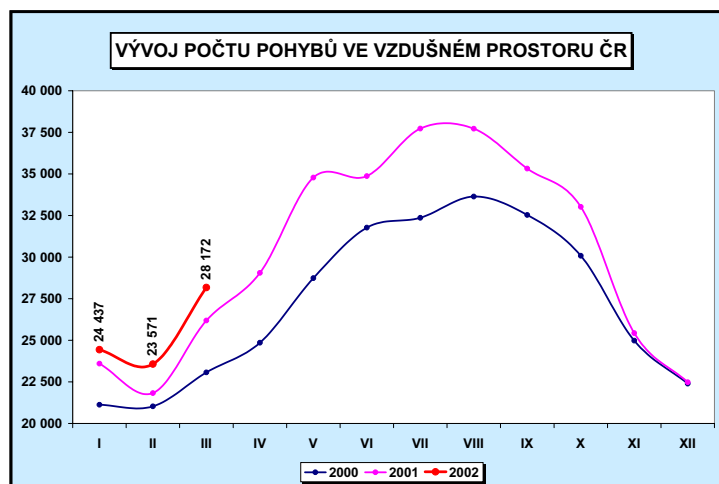
(pokračování na straně 2)

Výkony letového provozu v I. čtvrtletí 2002

S mírným optimismem lze hodnotit výsledky podniku za první čtvrtletí roku 2002. Výkony letového provozu meziročně vzrostly. V oblasti traťových služeb byl však meziroční vývoj výkonů ovlivněn extrémním nárůstem letů osvobozených od poplatků. V oblasti leteckých služeb byl zaznamenán trend růstu počtu přistání, avšak letadly s nižší tonáží. Na celkovém objemu výnosů podniku se negativními kurzovými vlivy promítlo i výrazné posilování národní měny vůči EUR. Tyto skutečnosti měly vliv na nižší dynamiku růstu obrátu podniku ve srovnání s vývojem výkonů letového provozu. Přesto však čtvrtletní výsledky hospodaření předčily původní očekávání.

Divize finanční

	Sledované období běžného roku (I-III/2002)	Srovnatelné období minulého roku (I-III/2001)	Meziroční vývoj v %
Počet pohybů ve vzdušném prostoru ČR	76 180	71 618	6,4 %
Počet přeletových jednotek	218 166	198 322	10,0 %
Počet přistání na určených letištích	12 343	11 259	9,6 %
Počet tun přistání MTOW na určených letištích	495 896	478 575	3,6 %
Obrát podniku (v Kč)	360 612 030	352 547 675	2,3 %



Kurz SCSI v Letecké škole

Výukový kurz pro specialisty z oboru šetření leteckých nehod proběhne ve dnech 20.–31. května v prostorách Letecké školy. Lektory kurzu budou odborníci ze Southern California Safety Institute (SCSI), kteří již v loňském roce v České republice prezentovali nejnovější poznatky z oboru na semináři konaném pod záštitou Ministerstva dopravy a spojů ČR. Seminář byl impulsem k uspořádání květnového odborného kurzu v oboru bezpečnosti letů, vyšetřování leteckých nehod a prevence.

Díky podpoře ŘLP ČR, s.p. se kurz koná právě v prostorách LŠ. Po jeho ukončení absolventi obdrží mezinárodně platný certifikát.

(kk)

Telegraficky

- **Brány** výstavy Letadla a létání v Letňanech se otevrou 16.–19. 5. 2002.
- **Buchtův kopec** nabízí volná místa až do začátku června. Informace na l. 4381

† Jiří Jelínek

Zemřel náhle ve věku 57 let. Byl dlouholetým pracovníkem ZLT SLNS Brno od roku 1970 do posledního dne.

Odvolání

Generální ředitel ŘLP ČR, s.p. odvolal s účinností ode dne 17. 4. 2002 z funkce ředitelky divize personální PhDr. Alenu Hrdličkovou, CSc. a zároveň pověřil JUDr. Jitku Kocourovou vedením této divize.

(red)

Resektorizace ACC

(dokončení ze strany 1)

taci zažitých návyků se zcela novou situací ve vzdušném prostoru. „Prostě je za tím víc práce, než to na první pohled vypadá. Jinak ale zatím všechno běží hladce,“ poklepává prstem Ing. Roman Kural.

Hra o efektivitu

Dubnovou resektorizaci pokračuje hra nabídky a poptávky v nových sektorech tak, aby zatížení řídicích bylo pokud možno stejnoměrné. Už všeobecně očekávaný nárůst letecké dopravy v evropském vzdušném prostoru v průběhu nadcházející letní sezóny ukáže, do jaké míry provedené změny v CTA Praha vystihují měnící se strukturu provozu a reagují na jeho potřeby. Je zřejmé, že resektorizace ACC je prozaickou snahou ŘLP ČR, s.p. poskytovat takové služby, jež pokryjí poptávku při zachování přijatelného stupně efektivitu

s minimalizací zpoždění v mezích tolerance. A získat rozhodující body do celkového hospodaření podniku.

(rik)

Nové stoly ATCC

Stůl osazený LCD monitorem BARCO s rozlišením 2Kx2k byl k vidění 2. dubna v konferenčním sále Letecké školy. Dispečerské stoly tu prezentovala kanadská firma EVANS, kterou v ČR zastupuje firma NOWATRON Elektronik s.r.o., dodavatel monitorů BARCO. Je jednou z firem, kterou ŘLP ČR, s.p. osloví pro výběrové řízení na nové stoly ATCC.

(il)

Jednotný vizuální styl ŘLP ČR, s.p.

Návrh souboru pravidel, „Manuál pro používání loga podniku“, dokončilo KŘ/OK ve spolupráci s grafickým studiem Ondřej Kafka – Design. Ten bude po zapracování připomínek všech organizačních útvarů závazný pro způsoby užití loga a názvu podniku – od nejběžnějších tiskovin (např. osobních, externích a interních dopisů) až po reklamní předměty či podniková vozidla.

Manuál je prvním krokem k systematickému budování jednotného firemního stylu ŘLP ČR, s.p. (corporate identity). Jednotný firemní styl je jedním z prvků, který má přímou vazbu na vytváření image podniku (corporate image, obsahující nejen jmenovaný vizuální vjem, ale také jistou zkušenost, očekávání, referenci...).

Připravený manuál bude kodifikovat zejména tvarové a jazykové varianty loga, firemní písmo a barvy, pravidla užívání barevných provedení loga, samostatné užití piktogramu, minimální ochrannou plochu loga, jeho minimální velikost a nepřijatelné verze. Kromě zmíněných

způsobů bude také zpřesněno užití loga v prezentacích PowerPointu, na faxové zprávě, vizitkách, dopisních obálkách, razítku a compliment cards. Součástí manuálu bude i umístění loga na pracovních oděvech, podnikové vlajce, vnitřním



Řízení letového provozu
České republiky

a vnějším informačním systémem. Manuál bude navíc základem pro právě zahájené práce na nové úpravě podnikových webových stránek.

Jaký má vlastně budování jednotné podnikové identity význam? Buduje se pro zajištění jednoznačné identifikace a jednotnosti komunikace firmy (corporate communications), která pak na zákazníky i zaměstnance působí uceleně, stabilně a důvěryhodně. Vytváří se tak nemalá přidaná hodnota, která má velký význam nejen v oblastech podnikání,

v nichž se postupně stírá rozdíl mezi kvalitou vlastních a konkurenčních výrobků, a navíc – jak jsme již zmínili – podporuje vytvářenou image.

Například někteří spotřebitelé jsou po léta věrní Coca-cole, jiní Pepsi-cole, ačkoli rozdílů v kvalitě obou jejich hlavních limonádových výrobků jsou poměrně malé. Přitom oba producenti jsou pro zákazníky zásadním způsobem identičtí a nezměnitelní. Díky vytvářené „corporate identity“ může mít prakticky stejný produkt i rozdílnou cenu (obrat). Důvodem je právě vytvářená jednoznačná identifikace a image, obvykle producenta a jeho výrobku.

Firemní identita je složitý víceúrovňový obraz o podniku, který úzce souvisí s designem, komunikací, marketingem, systémem řízení a chováním zaměstnanců. Je jednou ze součástí komunikačních aktivit, které pomáhají vytvářet nenahraditelné a obtížně vyčíslitelné nehmotné bohatství firmy.

VÍTĚZSLAV KULICH, VOK

Jaroslav Hrdlička: Naší největší pomocí jsou vlastní pracovní aktivity

Brno, můj osud

Jak ostré je naše „ruzyňské“ vidění regionálních letišť? A co naši regionální kolegové? Kolik toho o nich víme právě teď? A vůbec, v čem je prostředí řízení letového provozu v regionech atypické? Odpovědi na tyto otázky jsme začali hledat na letišti v Brně-Tuřanech.

Mou poznámku po krátké exkurzi zdejšího nového objektu APP/TWR, že regiony jsou vlastně podniky v podniku, Ing. Jaroslav Hrdlička, vedoucí střediska letových navigačních služeb, odmítl.



Nicméně to, co se děje v Praze v několika divizích, odděleních a střediscích, zvládáte v regionech ve středisku jediném. Je to tak?

„Zajišťujeme efekt viditelnosti naší organizace v místních podmínkách, ale rozsah činnosti střediska je plně vázán na centrum naší organizace.“

Regiony byly svébytnou jednotkou ŘLP ČR, s.p. Čím jsou dnes?

„Součástí divize provozní. Organizační struktura naší sekce (SPLS) je rozdělena v Praze a v regionálních střediscích. Z toho plyne, že řešení některých problémů je zatím dost nevyrovnané a někdy zdoluhavé. Průběžná diskuse ale opti-

mální variantu vnitřní organizace DPRO určitě najde.“

Měl jste v Praze někdy pocit, že vzduchem lítá poznámka – vaše problémy na naši hlavu?

„Podobné předsudky si k tělu nepřípouštím. Držím se zásady, že naší největší pomocí jsou vlastní aktivity a iniciativa. Ale to se o SLNS Brno dobře ví.“

Je těžké být takovému středisku šéfem?

„Výkon každé činnosti je těžký, jste-li na ni sám. To není můj případ. Zastávám filosofii široké diskuse a z ní vyplývajících návrhů na řešení problémů. Vyplácí se to.“

Je těžké být vaším podřízeným?

„Věřím, že není. Così o tom napovídá i dlouhodobá stabilita našeho kolektivu.“

Jste pánem svého času?

„Samozřejmě. Efektivita organizace času je jednou ze základních vlastností, kterou musíte mít, jste-li manažerem na jakémkoliv stupni řízení. Časové přetížení přece není normálním jevem. Ostatně, zdraví jsme jenom jednou.“

A propos, hovoříte brněnským „hantecem“?

„Moc ho neumím, pocházím z Jihlavy. Do Brna jsem se dostal po střední škole. Až vysoká mne uvedla do této svérázné řeči. Protože po nástupu k České správě dopravních letišť v Praze jsem nebyl s to

vyřešit svízelnou bytovou situaci a moje paní naopak byt v moravské metropoli získala, můj brněnský osud se naplnil.“

Osmdesátá léta. Jaká to byla doba v historii brněnského letiště?

„Zpočátku velice příjemná. Sedm linek Brno-Praha, dvě Karlovy Vary-Brno-Ostrava-Košice, silný nepravidelný provoz, noční poštovní letadla... Pak ale přišlo demagogické rozhodnutí ministerstva dopravy a obrany o strategickém vojenském letišti a „civilní“ Tuřany byly vymazány z leteckých map. Díky prozíravosti vedení ŘLP nedošlo k naší totální likvidaci. Pomocným řešením bylo zřízení 5. a následně 6. sektoru ACC Praha. Středisko opustila řada expertů, někteří z letectví navždy zmizeli. Byla to nejhroší krize v historii řlp od počátku civilního letectví v Brně.“

A po roce 1989? Bylo všechno, co se tu dělo, sametově revoluční?

„Desetileté letecké vakuum je těžkou setrvačností a není uspokojivě vyřešeno do dnes. Vznikající podnikatelské aktivity pro nastartování silnější letecké dopravy v Brně byly mnohdy naivní a amatérské a většinou končily nezdarem. I já jsem prošel tvrdou životní zkušeností. Vyřešil jsem ji jen díky lidskému přístupu kolegů, vedení SLNS Brno a následně celé organizace ŘLP ČR, s.p.“

Máte při rozvíjení svých manažerských aktivit takřka volnou ruku?

„Vždycky jsem ji měl. Potřeby SLNS Brno se snažím řešit na maximum možného, což se z jiného úhlu pohledu možná jeví jako nutnost mne brzdit. Asi to mám v genech.“

Nemůžete nepřičíst vaše košaté životní zkušenosti...

„Každým přeletem mé klukovské hlavy u babičky v Praze-Ruzyni mě letadla vábila silněji. Zatoužil jsem strávit celý život kolem letadel. Vždycky, když si něco usmyslím, jdu do toho houževnatě. Mohu prohrát, ale nesmím rezignovat. Můj dobrý přítel, automobilový závodník Jiří Mičánek, mi kdysi řekl: „Když nebudeš hledat cestu k vítězství, budeš hrát jenom tabák.“ Pravda, která má trojí rozměr a na niž se od tohoto stolu každý

den dívám. Pohár pro vítěze, který mi Jirka před lety daroval.“

Působíte dojemem spokojeného muže. Nic vás netrápí?

„Jsem, je-li s mou prací spokojen ten druhý. Životní zkušenost praví, že člověk se nejvíce trápí, neumí-li komunikovat s okolím. Já tenhle typ nejsem.“

Už jste si tu zvykli na přítomnost všeobecného letectví z Černovic?

„Práce přibýlo, koneckonců proč ne, ale na našich ekonomických aktivech to vidět není. Většinou se jedná o nezaplatněnou činnost.“

V Brně se kdysi horovalo pro uzlové letiště...

„Říkal jsem hned, že je to pohádka. Mnoho směšných projektů odvál čas, protože vznikly v nesprávný čas na nesprávném místě.“

Dovolíte mi poněkud neapnou otázku? Vnímáte ten božský klid za okny vaší pracovního na ohromné ploše letiště zalité paprsky jarního slunce? ?

„Víme oba dobře, oč přijatelnější by tu byla trvalá letecká bouře.“

Jakou budoucnost brněnskému letišti přisuzujete?

„Věřím, že se blýská na lepší časy. Připravuje se privatizace regionálních letišť. Očekávám rozvoj pohybů těžších letadel. Nový provozní objekt máme, aktuálním úkolem teď je dostat hospodaření našeho střediska z červených čísel. Teprve pak si vychutnám plochu pulzujícího letiště v paprscích jarního slunce.“

Děkuji vám za rozhovor.

(rik)

Snímky: JAN SYNAK

Ing. Jaroslav Hrdlička je vedoucím SLNS TB od roku 1978 s prodlevou let 1996–1998. V roce 1969 zakončil studia na fakultě elektrotechnické VUT Brno a nastoupil k Čs. správě dopravních letišť Praha. Tři roky pracoval v oddělení rozvoje vědy a techniky v Praze. Od roku 1973 působí na brněnském letišti. V roce 1977 ho vedení ČSSDL Praha pověřilo přípravou vzniku podniku ŘLP. Ženatý, vyrovnaná rodina naplňuje jeho životní sny a optimistická povaha předurčuje jeho životní styl. Rád cestuje do zahraničí, doma za krásami přírody na horských kole. Koníčky: náladová hudba, motorismus, chalupaření.



Dialog u kulatého stolu

Civilní letectví po 11. září loňského roku a změna zákoníku práce. To jsou dva významné vnější aspekty, jimiž bylo podstatně ovlivněno letošní kolektivní vyjednávání. Tato fakta postavila již před jeho zahájením vedení organizace do velmi složité situace. Na jedné straně snaha o prohlubování sociálních a motivačních nástrojů organizace, na druhé omezení daná legislativou a recesí, jež se musela do atmosféry vyjednávání s oběma odborovými organizacemi promítnout.

Přesto management Řízení letového provozu České republiky, s.p. přistoupil k podstatě jednání ve snaze dosáhnout maxima s ohledem na vnější prostředí, řízený proces v sociální oblasti a rozumné závazky organizace s odpovědností za budoucnost organizace a jejich zaměstnanců.

CZATCA

Kolektivní vyjednávání s Českým sdružením řídících letového provozu řešilo tři základní témata.

1. První etapa mzdové optimalizace včetně meziročního nárůstu
 2. Pracovní podmínky na stanovištích
 3. Dohodu o způsobu řešení dopadu novely zákoníku práce na sociální program
- V části mzdového předpisu navrhlo vedení podniku první etapu mzdové optimalizace. Cílem navržené změny v systému odměňování je sledování seniority v návaznosti na výkony. Jinak řečeno, první etapa optimalizace uvedla do souladu vztah seniority a výkony. Součástí jednání o mzdovém předpisu byl i meziroční nárůst. V této oblasti muselo vedení organizace přistupovat obezřetně jednak z dů-

vodů deklarované recese a s ohledem na nákladovost poskytování služeb v prostředí silického konkurenčního prostředí. Rámec a tím i prostor pro diskusi byl dán rozpočtem organizace. Jednání o mzdovém předpisu byla velice konstruktivní s oboustranným uznáním zájmů, potřeb a možností. Výsledek je rozumným řešením a jistotou pro obě smluvní strany.

Projednávání pracovních podmínek na stanovištích (paragraf 10 obecné části)

Tento přístup byl nakonec rozhodujícím pilířem k podepsání kolektivní smlouvy.

VVOO

V letošním roce mělo kolektivní vyjednávání s VVOO a CZATCA hodně společných rysů. Jednání se zástupci Výkonného výboru odborové organizace OSD při RLP ČR, s.p. tradičně nepostrádalo velice nekompromisní přístup při hájení zájmů zaměstnanců, které tato odborová organizace zastupuje, a drželo se pravidel postupu k dosažení konstruktivní dohody.

Stejně jako CZATCA, i VVOO předložila mzdový předpis jako jednu ze zásadních otázek. Návrh optimalizace systému odmě-

ňování posunula VVOO kvalitativně do roviny metod odpovídajících modernímu systému odměňování a motivace. Meziroční nárůst byl předmětem diskusí, ale při uznání rozpočtu organizace a situaci v civilním letectví došlo k oboustranné dohodě. V rámci systémových a zákonných úprav mzdového předpisu došlo k srovnání procentuální výše přesčasových příplatků.

Dalším významným výsledkem kolektivního vyjednávání bylo zdvojnásobení odchodného u obou odborových organizací a zvýšení záruk zaměstnanců v případě organizačních změn. Kolektivní vyjednávání byla dialogem a argumentací na vysoké odborné úrovni. Obě strany zaslouží uznání a poděkování. Výsledek jejich vyjednávání a podpis kolektivních smluv je jejich vítězstvím, zvláště s ohledem na situaci v civilním letectví.

PETR FAJTL, Ř DPLR

Nepřehlédněte v kolektivní smlouvě

Zvýšení základních mezd o 5 %. Změny mzdového systému, které byly promítnuty do návrhu mzdových předpisů na rok 2002:

1. Kategorie A, B

- A: byly zvýšeny kroky 1 u všech funkčních zařazení na úroveň 2/3 kroku 8
- B: byl zvýšen krok 1 na úroveň 70 % kroku 10
- vývoj v rámci platového zařazení byl změněn na progresivní růst tak, aby co nejvíce kopíroval výkon zaměstnanců obou kategorií

2. Kategorie C, D:

- byla upravena velikost jednotlivých rozpětí v platových třídách tak, aby se snížila šíře rozpětí (z důvodu nepřekrývání několika platových stupňů navzájem)
- dolní hranice rozpětí je změněna na úroveň cca 2/3 horní hranice rozpětí

3. Roční odměny

- změna podmínek pro jejich vyplacení
- vázáno na výkon práce a odpracovanou dobu
- výše zůstává stejná a je vázána na základní mzdu

4. Příplatek za práci přesčas

- sjednoceno na výši 60 % průměrného výdělku u všech kategorií

Kolektivní vyjednávání očima odborových předáků

V jaké výchozí pozici jste k jednacímu stolu usedali?

Z. Sršeň: „Chtěli jsme prosadit variabilnější tvorbu rozdělovníku, prodloužit maximální délku směny na 11 hodin. To se ale nepovedlo, ačkoli by to řešilo pružnější obsazování pracovních pozic.“

Z. Micka: „Začínali jsme s vypracovanými Zásadami o čerpání FKSP z podzimu 2001 a očekávali návrh optimalizace mzdového systému. Tušili jsme ale i možná omezení po událostech z 11. 9. 2001.“

Byl průběh vyjednávacích kol složitější než jste očekávali?

Z. Sršeň: „Byl. A myslím si, že místy až zbytečně.“

Z. Micka: „Jejich průběh byl srovnatelný s loňským. Jednání byla pracovní a argumentace obou stran věcná.“

Který paragraf budoucí kolektivní smlouvy byl pro Vás klíčový?

Z. Sršeň: „Paragraf 10 o pracovní době. Chtěli jsme záruku alespoň jednoho volného víkendu v měsíci. Vedení ACC deklarovalo, že při stávajícím personálním obsazení jej není schopno zabezpečit. Podnik ale přislíbil tento problém vyře-



Ing. Zdeněk Sršeň (CZATCA):
„Bylo místy až zbytečně složité.“

šit, jakmile to personální situace ACC dovolí. Podařilo se nám zlepšit nařizování pracovní pohotovosti a výměny pracovních směn.“

Z. Micka: „Klíčovým bodem byl pochopitelně mzdový předpis, ale také praktické uplatnění zásady rovného za-

Ing. Zdeněk Micka (VVOO):

„Bylo korektní, pracovní.“



cházení se zaměstnanci organizace.“

V jaké atmosféře jednání probíhala?

Z. Sršeň: „Nejednou se octla na mrtvém bodě, v atmosféře hustší, než bylo nutné. Ke cti obou stran patří, že projevily vůli jednáním konstruktivně pohnout.“

Z. Micka: „Jednání byla dobře vedená a korektní.“

Naplnilo znění letošní kolektivní smlouvy vaše představy bezezbytku?

Z. Sršeň: „Některé naše požadavky zůstaly nevyslyšeny, ale chápeme, že v rámci momentálních možností a při posuzování existence či neexistence tohoto významného dokumentu jsme v dané situaci dosáhli maxima. Trváme ale na tom, že změna tvorby rozdělovníku směn a dosažení volného víkendu jsou onou snahou o zlepšování sociálně pracovních podmínek zaměstnanců.“

Z. Micka: „Už z principu vyplývá, že k prosazení všech požadavků může těžko dojít. Dosáhli jsme vyrovnání odměny za přesčasovou práci, bylo zvýšeno odpustné při rozvázání pracovního poměru z důvodů organizačních změn podniku, na naši žádost je v kolektivní smlouvě zakotvena zmínka o existenci a zajištění důchodového připojištění pro zaměstnance RLP ČR, s.p. Nepodařilo se nám naopak prosadit procentuálně stejnou roční odměnu pro všechny zaměstnance, ale máme přiblížit splnění tohoto požadavku v příštím roce.“

(rik)

„Být fotografem, to znamená stále objevovat, vidět a ukazovat překvapivé a neobvyklé věci. Mnozí si však neuvědomují, že překvapivé a neobvyklé mohou být i věci všední.“

Tento citát francouzského fotografa Jeana Dieuzaideho otvírá fotovystavku, jež je reprezentativní ukázkou odbornou porotou vybraných prací zaměstnanců našeho podniku obesaných do Fotosoutěže Stripu. Jsou mezi nimi i fotografie Start Milana Johna (3. cena v kategorii Lidé letadla létání) a Řídící Martina Křiklana.

Výstavka zahajuje dnes, 3. května ve 13 hodin, malou vernisáží v zasedací místnosti TB v V. patře. (rik)



Řekli a napsali o nás

Výňatek rozhovoru, který s generálním ředitelem ŘLP ČR, s.p. vedl redaktor Jakub Kühnel.

Už nějaký čas se hovoří o privatizaci. Nemluví se i o řízení letového provozu, že by se z něj stal soukromý subjekt? Nebylo by to riziko?

„To, že jsme státní podnik, nás omezuje mimo jiné i v aktivitách směřujících k integraci vzdušného prostoru. Rádi bychom se transformovali na akciovou společnost, která by mohla být stoprocentním vlastnictvím státu, ale která by byla založena v duchu litery obchodního zákoníku a byla tedy pochopitelná i našemu okolí. Jinak v současné době, myslím, neexistuje na světě úspěšně zprivatizovaný podnik řízení letového provozu. NAV Canada má asi 15 vlastníků a akcionáři jsou ve velmi různorodých skupinách, mezi nimiž může docházet i ke konfliktům zájmů na úkor řízení letového provozu. Britský NATS byl nedávno zprivatizován tak, že 49 % akcií bylo

Ing. Petr Materna byl 9. 4. 2002 hostem pořadu Mezi námi Českého rozhlasu Regina

prodáno konsorciu leteckých společností. Po 11. září začaly problémy doléhat i na vlastníky tohoto podniku, nakonec musel podat pomocnou ruku stát. Znovu říkám, cílem je standardní a.s., která si na sebe dokáže vydělat.“

Jakou institucí je Eurocontrol?

„Je evropskou organizací pro bezpečnost letového provozu. Původním cílem, pro nějž byla založena, bylo sjednocení řízení letového provozu v rámci tehdejšího Evropského společenství. Velmi brzy se ale ukázalo, že pro to není politická vůle. Výsledkem je pouze středisko řízení v Maastrichtu, které pokrývá

horní vzdušný prostor Beneluxu a části Německa. Eurocontrol tedy spojuje funkci regulátora i výkonného řízení. Evropská komise ale vyvíjí určitý tlak, aby se tyto činnosti oddělily. Koncepce komise směřuje k tomu, aby se vzdušný prostor harmonizoval, aby se stal průhledným, prostupným bez ohledu na státní hranice. Velkou roli při tom mají hrát podniky řízení letového provozu.“

Budou tedy jednotlivé podniky řízení letového provozu navzájem koordinovat?

„Nejenom to, budou vytvářet nadnárodní společnosti. Projekt CEATS nám umožní sjednotit a zharmonizovat podmínky poskytování letových provozních služeb ve vzdušném prostoru osmi členských států, integrovat technickou základnu v jednom nadnárodním středisku. Takový je plán, který vloni v červnu schválili ministři dopravy států CEATS. Cesta k realizaci však není snadná.“

Inspiromat

„Naše odvětví věží po krk v regulacích a protekcionismu.“

Rod Eddington, generální ředitel British Airways

„Rád bych si vyzkoušel, jaké to je, létat v posteli.“

Slogan reklamní kampaně British Airways na nový produkt, tzv. „flat bed“.

„Sky Team – nejkratší cesta domů.“

Slogan letecké aliance Sky Team. „Lidé se na něj chodili koukat, fotografovali si ho a ptali se nás, jestli to vůbec lítá.“

Ladislav Špaček, mluvčí prezidenta, o vládním speciálu Tu-154M na Novém Zélandě v roce 1966.

„Robin Hood na nebi.“

Přezdívka irské společnosti Ryanair.

„Pokaždé, když nás Lufthansa žaluje, se k nám hrne více pasažérů.“

Michael O'Leary, šéf Ryanair.

„Tento vlet do prostoru byl povolen civilním orgánem řízení letového provozu.“

Milan Nebesář, mluvčí JETE, k narušení bezpečnostní zóny Temelína letounem Zlín 43.

„Dopustil se chyby, když předem úmysl vletnout do omezeného pásma neohlásil řízení letového provozu.“

Jiří Černý, inspektor ÚCL, vyšetřující incident pilota nad Temelínem.

„Jakmile pilot nereaguje na spojení s řízením letového provozu, startujeme.“

Jan Vachek, velitel základny v Náměšti nad Oslavou.

„Každodenní provoz letounů AN-70 pustí armádě hrozně žilou.“

Jiří Šedivý, náčelník generálního štábu, k rozhodnutí vlády o dodávce AN-70 z Ruska.

„Udělal něco, co prostě nikdy nesmí pilot udělat.“

Alfredo Roma, šéf italského úřadu pro letectví, k nehodě pilota Luigiho Fasula v Miláně.

„Jaká nehoda? Sebevražda to byla, sebevražda, rozumíte? Chtěli ho finančně zničit, tak si vzal život.“

Marco, syn Luigiho Fasula

„Bylo by lehčí narazit s letounem do pole za Milánem.“

Gerardo D'Ambrosio, státní zástupce „Je to úděsné, že ani teroristické vyhrůžky s bohorovností letištního personálu nijak nezamávaly.“

Richard Williams, letící z Newcastle do Amsterdamu na pas svého dědečka.

„Já jsem z Travel Servisu a nesu nějaký kargo.“

Nora Nováková, redaktorka ČT, k úřednici v budově Cargo, kterou prošla na odletovou plochu ruzyňského letiště.

„To není prostě pekárna, to je jedině letiště na území České republiky, které je světově známé a bez kterého se, myslím, česká ekonomika klidně může otřást, kdyby se vyvíjel jeho rozvoj nějak špatným směrem.“

Filip Dvořák, radní hlavního města Prahy (ODS), o letišti Praha-Ruzyně. (rik)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Když foukal třináctkový vítr

V první polovině dubna jsme viděli startovat i přistávat letadla z řídce používaného směru v azimutu 130, tedy z RWY 13. Startující letadla musela stoupat nad obydlenou Ruzyní, Bílou Horou, Řepy, Motolem. Příčinou byla pravidelná jarní uzavěra RWY 06/24 od 2. do 16. dubna. A jak to tak počasí umí zařídit, osm dní foukal vítr, který si RWY 13 vynutil. Obyvatelé ve zmíněných lokalitách byli nemile překvapeni zvýšenou mírou hluku, někteří nám psali i stížnosti a žádosti o vysvětlení. Dlužno říci, že ČSL, s.p. o uzavěře dráhy a o změně provozního využívání dráhového systému písemně informovala zainteresované organizace městské, obecní i místní správy, takže občané potřebné informace měli.

Na kontrolní věži jsme si ověřili, že uzavěra zkomplikovala i práci řidičích na APP/TWR. Letadla, která potřebovala ke vzletu plnou délku dráhy, se na práh 13 dostala pouze z pojezdové Foxtrot tzv. back trackem po RWY 31, což zahrnuje i otočku letadla na prahu RWY 13 o 180 stupňů. Čas potřebný k tomuto manévru se liší podle posádky a typu letadla a nedá se dost dobře odhadnout. Z toho vyplývá zvýšený nárok na koordinaci řízení odlétávajících letadel a letadel, která jsou řazena na přistání.



VÝMĚNU zálivkové hmoty v dilatačních spárách prováděly tyto zalévače spár. Na detailním snímku dokončená oprava výtluku plastbetonem.

Snímky: archiv ČSL, s.p.

RWY 06/24 (tehdy pod označením 07/25) byla po třech letech výstavby uvedena do provozu v roce 1963 v délce 3115 m. V roce 1977 byly pro havarijní stav povrchu provedeny rozsáhlé provizorní opravy a byla připravena rekonstrukce a prodloužení o 600 m na současnou délku 3715 m. V roce 1982 byl projekt realizován. O deset let později byl pro množství poruch vybourán nejvíce zatížený úsek od prahu 25 v délce 1504 m a nahrazen novým betonem.

A co se vlastně musí na dráze opravovat?

Povrch dráhy je sice vybetonován finišerem v celistvých pásech, ale ty musí být nařezány pilami na pravidelné desky. Vzniklé dilatační spáry jsou vyplněné těsněním a zálivkovou hmotou, jinak by v procesu tuhnutí betonu a později tepelnou dilatací došlo k nekontrolovatelnému popraskání – tzv. divoké trhliny. Protože povrch dráhy je podvozky letadel nesmírně dynamicky namáhán a své si řeknou i odmrazovací kapaliny používané v zimní údržbě, ze spár se začne uvolňovat stará zálivka, objeví se divoké praskliny, odrolené hrany spár, ulomené rohy a výtluky.

Letos bylo opraveno 22 000 m dilatačních spár. Nové dilatační těsnění bylo zalito novou zálivkovou hmotou. Byly opraveny divoké trhliny, ulámané rohy desek a hran. Zároveň bylo obnoveno denní značení dráhy, takže značkovací stroje spolykaly 350 plechovek barvy po 33 kg. Současně s výlukou dráhy byla provedena i rekonstrukce povrchu pojezdové dráhy Echo a položení trubek pro přívodní kabely k osovým návěstidlům. Prováděla se i údržba napájecích soustav, kabeláží a návěstidel. Náš podnik (středisko NAV) provedl roční revizi zařízení ILS 06/24.

Protože na letišti nikdy nic nekončí, je nyní opravována pojezdová Alfa, takže si řidiči užívají back track od pojezdové Bravo na práh RWY 24 a v květnu bude následovat oprava RWY 13/31. A příští jaro se cyklus jarní údržby přihlásí znovu.

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

Komentář

Galileo: ano

V návaznosti na jednomyslné závěry barcelonského zasedání Evropské rady ve dnech 15. a 16. března 2002 a v souladu s dlouhodobou dopravní strategií Evropské unie uvolnila Rada ministrů dopravy ve spolupráci s Evropskou vesmírnou agenturou (ESA) po dlouhotrvající celoevropské diskusi částku 450 mil. EUR na vývoj evropského družicového navigačního a polohového systému Galileo. V souvislosti s tím bylo rozhodnuto o založení společného evropského podniku pro jeho provoz a údržbu podle osvědčeného vzoru, který byl použit při vzniku úspěšných evropských konsorcií typu Airbus a Ariane.

Galileo je prvním družicovým navigačním a polohovým systémem, který je navržen výhradně pro civilní využití a který umožní svým uživatelům 24 hodin denně za jakýchkoliv podmínek přesně určit jejich polohu v časoprostoru. V současnosti drží monopolní postavení v této oblasti systém GPS (Global Positioning System) ve vlastnictví armády USA a ruský systém Glonass. Primární využití nacházejí oba systémy ve sféře vojenské a jejich komerční využití je pouze omezené. V době válečných konfliktů, jako byla např. válka v Perském zálivu nebo Kosovská krize, jsou tyto systémy pro civilní využití prakticky nedostupné.

Z technologického hlediska je systém Galileo založen na rozmístění třiceti satelitů na orbitálních drahách ve vzdálenosti 250–850 km od Země, které předávají získávané informace k analýze a následnému využití do pozemního střediska, z něhož čerpají potřebné údaje na komerčním principu jednotliví zákazníci. Spektrum uživatelů výsledných služeb je velice široké: od jednotlivých soukromých osob až po státní orgány jednající ve veřejném zájmu (police, celní správa, hraniční kontroly atd.)

Významný je i přínos systému Galileo v oblasti poskytování služeb řízení letového provozu, především při zvládání nárůstu počtu pohybů a s tím spojených požadavků na bezpečnost ATM. Právě bezpečnost, která je v civilním letectví v poslední době skloňována ve všech pádech, se operačním zavedením nového systému zcela nepochybně zvýší. Narozdíl od v současnosti používaného amerického GPS bude systém Galileo za každé situace spolehlivějším, flexibilním a přesnějším zdrojem požadovaných informací. Nový navigační a polohový

systém lze využít ve všech fázích letu po trati a přesného přiblížení I., II. a III. kategorie. Velice cenným nástrojem pro bezpečnost letového provozu se Galileo stane na těch letištích, které nejsou vybaveny potřebnou infrastrukturou (např. absence radaru pro řízení pohybů na ploše). Efektivní fungování systému Galileo je také jedním z předpokladů realizace programu Single European Sky při organizaci a využívání evropského vzdušného prostoru.

Celková cena projektu je odhadována na 3,2 miliardy EUR, což představuje jednu z největších současných investičních akcí v rámci EU. Finanční otázka byla také dlouho citlivým bodem jednání, při kterém však zastánci projektu argumentovali, že přínosy projektu mají brzkou návratnost (předpokládané roční výnosy se odhadují cca na 5 miliard EUR) a v dlouhodobém měřítku nelze bez podobného moderního systému vytvářet efektivní evropskou dopravní infrastrukturu. K porovnání: cena projektu Galileo se rovná ceně za 150 km standardní šestiproudové dálnice.

Kromě nesporného integračního a ekonomického efektu má projekt i velký význam v oblasti sociální, neboť realizace projektu počítá se vznikem více než 100 000 nových pracovních míst ve všech profesních oborech v členských zemích EU.

Samotný projekt je rozdělen do čtyř na sebe vzájemně navazujících fází. První fáze, která již probíhá, má za cíl vytvořit do konce roku 2002 ekonomické a právní základy pro bezproblémovou realizaci projektu. Vývoj systému a konstrukce satelitů bude probíhat do roku 2005 (II. fáze), rozmístění jednotlivých družic v kosmickém prostoru do konce roku 2008 (III. fáze) s následným zkušebním obdobím a operačním zavedením v roce 2009 (IV. fáze).

RICHARD KLÍMA, AGŘ

Před uzavěrkou

- ČSL, s.p. ukončila tzv. IV. výstavbu letiště v Ruzyni a 26.4.2002 zahájila provoz v prodlouženém prstu B.
- ČSA, a.s. 29.4.2002 otevřely nové administrativně provozní centrum. V komplexu je i centrální dispečink řízení provozu aerolinií. (red)

Selhání lidského faktoru

Reportérka České televize se skrytou kamerou prošla 18. 4. 2002 bez problémů do areálu ruzyňského letiště. O tomto selhání bezpečnostního systému jednala meziresortní komise pro bezpečnost civilního letectví a přijala opatření, aby se podobná situace neopakovala. Zaměř

se na prevenci a kontrolu, sdělil ČTK JUDr. Josef Turecký, ředitel Odboru civilního letectví Mšinstevstva dopravy a spojů. Incident označil za „politováníhodnou událost“, jehož hlavní příčinou bylo „selhání lidského faktoru“.

(ag)

65 let letiště v Ruzyni

V tichosti a téměř ojedinele jsme si pátý dubnový den připomněli 65. výročí zahájení leteckého provozu na letišti Praha-Ruzyně. Tehdejší Československo už sedmáct let provozuje mezinárodní civilní leteckou dopravu, Čs. aerolinie už po čtrnáct let létají jako jedna z prvních a zkušených leteckých společností na významných evropských tratích a propojují důležitá politicko-hospodářská a kulturní střediska ČSR.

„Včera odpoledne bylo odevzdáno veřejnosti letiště Praha v Ruzyni,“ oznamovaly pražské deníky 6. dubna 1937 jednu z největších historických událostí v dějinách našeho letectví.

Ruzyňské letiště se velmi brzy stává významným leteckým dopravním uzlem nejen pro svou geografickou polohu, ale také díky prozíravé vládní a dopravní politice. Mimochoodem, odbavovací budova Ing. arch. Adolfa Benše získala diplom a zlatou

medaili v roce 1937 na Mezinárodní výstavě umění a techniky v Paříži a byla právem po dlouhou dobu vzorem při výstavbě letištních odbavovacích budov v předválečné Evropě.

V duchu textu W&V „...jednou jsi dole, jednou nahoře...“ Ježkova evergreenu procházelo letiště v Ruzyni, přes řadu dosažených aktiv, v různých

obdobích různými úskalími, tak jak se formovalo vnitropolitické i mezinárodní klima starého kontinentu.

Nezapomínejme na jeho slavnou, pohnutou, ale i statečnou historii a přejme si, aby letiště Praha-Ruzyně v budoucnu nahoře už zůstalo.

Ing. Lubomír Dudáček, CSc.

Snímek: archiv autora



Listujeme v letištních archivech

Letiště Ruzyně na pozadí zlomových vnitropolitických a hospodářských událostí uplynulých třiceti let. To je závěrečná část našich procházek historií českých civilních dopravních letišť...

Praha-Ruzyně včera a dnes IV.

Po srpnu 1968 nastala obdobná situace jako po únoru 1948, byť v poněkud mírnější formě. Přesto – díky dalším rozsáhlým kádrovým změnám – došlo k oslabení odborné úrovně v našem civilním letectví. Už rok poté, mimo jiné, prokázal dopravní průzkum nedostatečnou připravenost letišť na celosvětově předpokládaný rozmach civilní letecké dopravy v poslední třetině 20. století. Jenže nadřízené orgány nereagovaly. A tak zatímco v první polovině 70. let zaváděly renomované letecké společnosti do provozu velkokapacitní letadla, Čs. aerolinie na základě politických rozhodnutí „braly“ IL-62, TU-134, Jak-40 a jejich modifikované typy.

V počátku sedmdesátých letech navíc došlo v Ruzyni k rozsáhlým poruchám na systému RWY, takže letiště muselo na několik dní přerušit provoz. Provizorní opravy umožnily regulovaný provoz pouze dočasně. Vlastní zásadní rekonstrukce proběhly během několika následujících let. Ukončeny byly v roce 1983 včetně prodloužení hlavní RWY 07/25 na 3175 m, vybavené pro provoz v podmínkách II. CAT ICAO. Z komplexu radiových zařízení byly instalovány primární radar fy. Thomson a sekundární radar fy. AIL pro řízení provozu v koncové řízené oblasti Praha. Současně byla modernizována pracoviště letových provozních služeb. Na střešní konstrukci Technického bloku byl umístěn letištní radar a v terminálu náhradní zdroj el. energie typu „No break“.

Stále tíživěji se projevoval nedostatek kapacity v zahraniční části terminálu, zejména v polovině let osmdesátých. Bylo rozhodnuto alespoň o přístavbě a rekonstrukci terminálu z roku 1968 a o výstavbě

objektu Catering. Tato tzv. III. výstavba, realizovaná na přelomu 80. a 90. let, měla „překlenovací charakter“. Bylo zřejmé, že nedojde k výraznému zlepšení plošného standardu a kvality služeb, ale pouze k odstranění nejzávažnějších disproporcí.

V roce 1993, po dokončení této výstavby, bylo již odbaveno 2,257 mil. cestujících. Proto bylo nezbytné rozhodnout o trvalém řešení vyšších kapacit. Toto rozhodnutí padlo v letech 1988/1989. Původní verze návrhu stanovila celkovou kapacitu na 5,3 mil. zahraničních cestujících. Předpokládalo se, že realizace připravovaného projektu proběhne se zahraniční účastí, ale v roce 1995 se nakonec rozhodlo o tzv. České cestě. Podle této varianty se výstavba letiště, v pořadí IV., uskutečnila ve třech etapách v období let 1995-1997. K modernizaci ruzyňského letiště a jeho výstavbě napomohla řada in-

vestorských aktivit v rámci programu České správy letišť, s.p., ale i přičiněním dalších státních i soukromých subjektů, které vybudovaly na letišti celou řadu účelových objektů.

V celém popsaném období došlo v důsledku politických změn i k organizačním změnám v podnicích a institutech našeho civilního letectví, včetně vzniku nových leteckých společností. Dochází rovněž k výměně letadlového parku za letouny západní proveniencí. Všechno má dynamický ráz, což se projevuje v nové komplexní dopravní strategii České republiky a harmonizaci letecké legislativy vzhledem k Evropské unii. Česká republika prostřednictvím svých leteckých subjektů se zapojuje do práce v celé řadě mezinárodních vládních i nevládních institucí. Lze říci, že přes veškerá úskalí, kterými naše civilní letectví v minulosti prošlo, docílilo znovu velmi dobrého postavení na mezinárodní scéně. Dokladem je i zvolení našeho zástupce, Ing. Oldřicha Gorgola, do Rady ICAO.

A letiště Ruzyně? Nebilancujeme konec jeho rozvoje. Naopak, začínáme jeho další významnou rozvojovou etapu – V. výstavbu se zahájí na prahu roku 2003.

Pojednání o programu a obsahu přeměn ruzyňského vzdušného přístavu 21. století už popíšeme v kapitolách jeho budoucnosti.

Ing. Lubomír Dudáček, CSc.

Ruzyňské letiště v první polovině 90. let

Snímek: STANISLAV ČERNÝ



Unikátní oprava letadla u ČSA

Provedli ji zaměstnanci technického úseku v dubnu v hangáru F na žádost společnosti Air Berlin. Po tvrdém přistání Boeingu 737-86J D-ABAS došlo vlivem přetížení 3,5g k poškození potahu trupu na pravé straně za odtokovou hranou křídla. Vyžádalo si výměnu panelu zhruba 10 x 2 m, což je jeden z největších dílů použitých na tomto typu letadla vůbec. Technici čekali tvrdý oříšek, protože potah trupu je spolu s konstrukcí částečně nosný. Letoun nejprve zajistili speciálními dřevěnými vzpěrami s tenzometry, aby nedošlo během demontáže k narušení nebo dokonce ke zlomení konstrukce trupu. Poté sejmuli poškozený panel a nahradili jej novým s předvrtanými otvory pro nýty, dodaným přímo z výrobní linky Boeingu v americkém Seattlu. Po jeho upevnění speciálním lepidlem k trupovým přepážkám se zjistilo, že některé otvory v plátu nesouhlasí s otvory v konstrukci. Výrobce proto rozhodl dodat do Prahy nový panel bez většiny otvorů, které byly dovrtány až na letounu samotném...

Z celosvětového hlediska byla taková oprava realizována teprve potřetí, což si mj. vyžádalo i dozor experta výrobce letadla.

Ing. Milan Cvrkal
Snímek: JIŘÍ LÁNĚ



TÝM RLP ČR, s.p. před bojem o zlato. Nahoře zleva: Robert Morx, Jan Klas, Ivan Majerčín, Miloslav Pechanec, Milan Stříhavka, Tomáš Horák. – Dole zleva: Libor Pecháček, Ladislav Hájek, Petr Žitek, Michal Chvojka. Na snímku chybí Jiří Hůla, Tomáš Košťál a Jan Král.

Snímek: archiv L. Hájka

Naši brali stříbro

Hokejisté RLP ČR, s.p. hráli po dvou letech ve finále bratislavského mezinárodního turnaje – a opět zůstali pod stupínkem nejvyšším. Dramatický zápas s ATC Bratislava „B“ skončil 5:5. Pražané vedli po druhé třetině už o dvě branky, přesto musela rozhodnout trestná střelení. Štěstí se přiklonilo na stranu domácích, kteří je vyhráli 2:1. Naši hráči brali stříbro a získali krásný pohár. Třetí skončili řídící letového provozu z Košic po výhře nad týmem Helsinky ATC Hockey.

Osm účastníků ATC Ice Hockey Slovakia 2002 (3.–6. dubna) bylo rozděleno do dvou skupin. Naše mužstvo hrálo s SLK Košice (1:6), Budapešť International (6:2) a ATC Bratislava „A“ (10:1) a z prvního místa postoupilo do boje o zlaté medaile.

„Škoda, že jsme slibný náskok neudrželi. Kvalitní zápas podobný finále před dvěma roky, kdy jsme rovněž prohráli až na trestná střelení. Napřesrok už to snad konečně vyjde,“ věří Ladislav Hájek, vedoucí našeho týmu.

(th)

Misheard English

V textu Imagine v dubnovém Strípu je chyba. Pár čtenářů se ozvalo. Udělejme z nouze čtnost, napadlo nás. V anglických textech citátů, úryvků či písniček vždy zapomeneme na překlep, možná na dva. Přijdete na ně?

Protentokrát jsme se „zaposloučali“ do Caesara Williama Shakespeara.

„Mark Anthony offered him the crown but Caesar refused it. The people clapped their chopped hands and threw up their sweaty night-caps and uttered such a deal of stinking breadth that it has almost choked Caesar – he swooned and fell down.“

(red)



Kreslil: OTAKAR RADA