

Těžko na cvičišti – lehko na CMAC '03!
Možná tak by se dalo vhodně parafrázovat známé vojenské přísloví. Intenzivní plánování, koordinace dopravy, propagace, stavba expozice a mnohé další povinnosti připravily členy realizačního týmu o klidné spaní a mě osobně o jedno prvomájové rande.

Rekapitulace

Příprava expozice ŘLP ČR, s.p. ve spolupráci se zástupci domácího ATM průmyslu skutečně připomínala vojenské strategické plánování. Vzhledem k tomu, že se téma konference a výstavy CMAC '03 týkalo posilování civilně-vojenské spolupráce při poskytování letových provozních služeb, nemohli jsme si dovolit nic, co by vedlo k poplachu v plné polní. Hlavní tažení na Kongresové centrum Praha bylo proto vedeno z technického bloku již v noci ze soboty na neděli 4. května 2003. Vybudování expozice ŘLP ČR, s.p. o celkové rozloze 98 m² (největší na celé výstavě) a zprovoznění všech systémů virtuálního řízení letového provozu se ukázalo být činností strategicky více než náročnou. Bylo zapotřebí vyřešit mnoho aktuálních a v období plánování nepředvídatelných problémů.

Ráno 6. května mohlo začít „obléhání“ expozice ŘLP ČR, s.p. prvními návštěvníky. Byli mezi nimi i administrátorka FAA (USA) paní Marion Blakey a ministr dopravy České republiky Ing. Milan Šimonovský, který s velkým zaujetím sledoval výklad GŘ Ing. Petra Materny o problematice poskytování letových provozních služeb a o současném stavu domácího ATM průmyslu.

„Byli jste skvělí,“ zněla slova chvály a uznání z úst pana Franka Frisbieho (Northrop Grumman), který za organizační výbor konference poděkoval ŘLP ČR, s.p. za vynikající spolupráci.

RICHARD KLÍMA, OVVMK

Z úvodního slova ministra dopravy ČR na konferenci CMAC '03

Podpora integraci



Ing. Milan Šimonovský
ministr dopravy ČR

S velkým potěšením jsem přijal pozvání organizátorů této konference k účasti na jejím společném zahajovacím jednání.

Je mi velkou ctí, že se mohu účastnit této zcela výjimečné události, na které se poprvé v historii společně setkávají reprezentanti civilních a vojenských složek řízení letového provozu a průmyslu.

Konference se koná v době, která je pro Českou republiku mimořádně významná. Dne 16. 4. 2003 podepsal prezident republiky společně s předsedou vlády a ministrem zahraničních věcí České republiky Protokol o přistoupení České republiky k Evropské unii. Pokud občané v referendu, které proběhne v červnu tohoto roku řeknou ano tomuto vstupu, Česká republika se v roce 2004 stane řádným členem EU.

Proces přípravy vstupu a s ním spojená harmonizace legislativního prostředí představoval dlouhodobou, systematickou a nesmírně náročnou práci.

V předvečer CMAC '03 zavítala Marion Blakey v doprovodu Ing. Petra Materny na technický blok. Na řídicí věži pozorně naslouchala výkladu náměstka SPLS Ing. Alexandra Dudy.

V tomto smyslu byla letecká doprava jedním z nejlépe připravených odvětví. Letectví je ze své podstaty mezinárodním prostředím a již dlouho před jakýmkoli úvahami o evropské integraci běžně s prvky harmonizace a unifikace pracovalo. Proto se stalo jakýmsi „vzorem“ i pro jiná odvětví, která se historicky vyvíjela individuálně.

Civilní letectví bylo v posledním období poznamenáno řadou negativních událostí. Teroristické útoky na New York 11. září 2001, po nichž následoval významný propad poptávky po letecké dopravě i pokles důvěry v letectví a jeho bezpečnost, zahájily dlouhodobý pokles trendu vývoje letecké dopravy, který pokračoval po celý rok 2002 a přetrvává dodnes. Z mozaiky leteckých společností zmizela řada renomovaných jmen a jednotlivé subjekty letectví jsou konfrontovány s novým fenoménem, jímž je schopnost leteckého průmyslového řetězce pružně reagovat na významné výkyvy provozu. Taková pružnost musí

být zajištěna nejen v oblasti provozní, ale i v oblasti ekonomické a finanční. Jedním z klíčových elementů dosažení požadované provozní pružnosti a efektivnosti je právě oblast civilně-vojenské spolupráce, která je tématem této konference. Česká republika plně aplikuje koncepci pružného využívání vzdušného prostoru tak, jak byla vypracována v rámci harmonizačního programu Agentury EUROCONTROL.

Dopad krize má i doprovodný efekt, který provází celkový pokles provozu v tomto regionu – významně totiž kleslo zpoždění. Máme také vhodnou příležitost pro analýzu a nové definování střednědobých a dlouhodobých rozvojových programů poskytovatelů letových provozních služeb tak, aby v těchto horizontech zajistily požadovanou kapacitu systému.

V tomto smyslu se v evropském prostředí nejedná pouze o kapacitu individuálních států, ale zajištění komplexní kapacity celoevropského vzdušného pro-

(Pokračování na straně 2)



Tomáš Töpfer

nám napsal přívětivou pozvánku
do Divadla Na Fidlovačce na komedii Sladké tajemství
v sobotu 28. června od 18.30 hodin.

Po skončení představení jsme srdečně zváni
na přátelské setkání s hereckým souborem divadla.

Čtěte na straně 8

Novela zákona o civilním letectví napomůže unifikaci právních předpisů

Setkání s novináři

...bylo, vedle úspěšné prezentace našeho podniku na společné výstavní expozici, dalším světlým bodem květnové konference CMAC '03 v pražském Kongresovém centru. Neponechali jsme nic náhodě a její přípravu svěřili jedné z nejzkušenějších PR agentur – AMI Communications. Ta na ní spolupracovala nejen s OVVMK, ale i s odborem civilního letectví Ministerstva dopravy ČR a útvaru řízení letového provozu Armády České republiky.

Výsledkem byla velmi zdařilá mediální akce za účasti téměř tří desítek českých novinářů, zástupců předních tiskových agentur, periodického tisku a elektronických médií.

Postupná integrace

Význam tiskové konference umocnila skutečnost, že vedle generálního ředitele ŘLP ČR, s.p. Ing. Petra Materny se jí účastnili náměstek ministra obrany ČR Pavel Severa, velitel Vzdušných sil Armády ČR gen. Jan Vachek a ředitel odboru civilního letectví Ministerstva dopravy ČR JUDr. Josef Turecký, který setkání s novináři zahájil. Charakterizoval současný rozvoj civilní letecké dopravy v České republice a pozici řízení letového provozu jako její nejstabilnější a nejspolehlivější složky. „Postupná integrace civilní a vojenské části řlp plně zapadá do koncepce státní dopravní politiky, která je v této oblasti již nyní plně srovnatelná se standardy evropského civilního letectví,“ řekl mj. Josef Turecký. Uvedl rovněž, že se připravuje novela zákona o civilním letectví, která má napomoci unifikaci evropských právních předpisů.

Kvalita služeb

Při prezentaci ŘLP ČR, s.p. generální ředitel Ing. Petr Materna podrobně vysvětlil postavení a činnost podniku v systému letecké dopravy v ČR, jeho ekonomickou nezávislost a mezinárodní charakter. Poukázal především na špičkovou kvalitu poskytovaných služeb, na spolupráci s leteckými dopravci a na do-

sahované hospodářské výsledky. Upozornil rovněž na vysoký podíl českých dodavatelů na výrobě a dodávkách ATM systémů, zmínil získaná prestižní ocenění a načrtl předpokládané trendy a rozvoj, včetně rostoucí světové a evropské spolupráce a civilně-vojenské integrace v oblasti řízení letového provozu. Součástí jeho prezentace byla působivá videosimulace projektu CEATS.

Více efektivity

Na tiskové konferenci vystoupil i náměstek ministra obrany ČR Pavel Severa. Akcentoval hlavní téma konference CMAC '03 – posílení mezinárodního partnerství a spolupráce civilního

a vojenského řízení letového provozu a zdůraznil nutnost efektivnějšího přístupu všech kompetentních státních orgánů a institucí k postupnému řešení těchto otázek v České republice a připravenost resortu ministerstva obrany aktivně se na nich podílet. V reakcích na dotazy novinářů to shodně potvrdil i generál Jan Vachek.

Živá diskuse

Novináři obdrželi dvě tiskové zprávy. První o aktuálních hospodářských výsledcích podniku a druhou o připravované stavbě nového Národního integrovaného střediska řízení letového provozu (IATCC) v Jenči u Prahy. K dispozici měli i tištěnou verzi prezentace generálního ředitele ŘLP ČR, s.p. Ing. Petra Materny, výroční zprávu podniku za rok 2002, speciální vydání STRIPu věnované konferenci CMAC '03 a veškeré prezentační materiály o podniku a dodavatelských ATM firmách vyrobených pro doprovodnou výstavu.

Živá diskuse s účastníky tiskové konference po jejím skončení ukázala, že se všechny poskytnuté informace setkaly s pozitivním ohlasem. Potvrdila, že ŘLP ČR, s.p. je vnímán jako silný, vysoce profesionální a úspěšný státní podnik. Je to zjištění cenné, potěšující, ale i závazující.

LUBOMÍR MARŠÍK, OVVMK

Fakta z tiskovky

- **zisk** ŘLP ČR, s.p. v roce 2002 vzrostl o 28,6 % – na 192,8 mil. Kč
- **tržby** stouply v loňském roce o necelých 10 % – na více než 1,9 mld. Kč
- **provoz** – letos se očekává v ČR růst 4,5 %, v tržbách na necelé 2 mld. Kč. ŘLP ČR, s.p. je připraven zvlnout až 16 % nárůst provozu (pokud by rostl o více než 4,5 %, podnik by žádal EUROCONTROL o souhlas se snížením poplatků)
- **počet pohybů** dosáhl vloni 395,1 tis., tedy nárůst 9,1 % (na čtyřech letištích přistálo 63,7 tis. letadel, tj. meziroční nárůst o 10,8 %)
- **poplatky** podniku jsou páté nejvyšší poplatky mezi 28 státy EUROCONTROL
- **lidské zdroje** – podnik zaměstnává 763 osob, z toho 181 licencovaných řídicích letového provozu
- **investice** do výstavby IATCC Praha bude vyšší než celkové investice ŘLP ČR, s.p. od roku 1992

(Irm)

Podpora integraci

(Dokončení ze strany 1)

storu, která je významně omezována jeho současnou fragmentací. Česká republika proto plně podporuje principy programu Evropské komise Single European Sky, které byly ve formě souboru nařízení Evropského parlamentu a Rady schváleny v závěru roku 2002.

Témata konference CMAC '03 jsou zaměřena na oblasti, jež jsou primárním zájmem všech, kteří se v prostředí ATM pohybují, ať již na úrovni politické, manažerské či výkonné. Jsou motivována snahou nalézt optimální řešení pro dosažení požadované kapacity, bezpečnosti, ochrany a efektivity poskytování letových provozních služeb při

zajištění požadavků na vzdušnou obranu. Cílem konference jistě není tyto otázky vyřešit, ale přispět ke vzájemné výměně informací o strategiích, jejich zavádění a technologiích, které civilně-vojenskou spolupráci podporují.

Přeji organizátorům konference její zdárný průběh, plodnou diskusi v jednotlivých sekcích a všem delegátům, aby si i přes vytížení dané programem konference našli čas na prohlídku Prahy.

Základní výcvik ATC

Dvanáct studentů usedlo 2. května do lavic základního výcviku ATC 2003. Deset z nich míří na ACC Praha, dva na regionální letiště (1 LKMT a 1 LKTB). Kromě devíti chlapců byly zařazeny i tři dívky – všechny pro ACC Praha (rozhovor s frekventantem Jiřím Šourem přinášíme na stranách 7–8).

Pro oblastní studenty bude základní výcvik ukončen 14. 11. 2003, pro ostatní až v lednu 2004. Tato diference je způsobena tím, že se tohoto typu výcviku zúčastní instruktoři ACC Praha, kteří budou dále se studenty pokračovat ve výcviku.

(kk)

Největší je Atlanta

Tamní letiště je největším na světě v osobní přepravě. V roce 2002 jím prošlo 76 876 128 pasažérů. Evropský primát drží londýnské Heathrow s 63 333 649 cestujícími.

(r)

telegraficky

● **Miloslavu Koflíkovi** se omlouváme za chybné uvedení jeho jména pod snímkem fotbalistů ŘLP ACC ve Stripu 5.

● **ČSA** dostaly „Cenu za výjimečné služby“ za pomoc při loňských povodních v prestižní anketě Nejlepší letecká společnost roku.

† Jiří Losleben

zemřel 20. 5. 2003 ve věku 57 let. Dlouholetý pracovník ATMS, střediska RIS, odborník a dobrý kamarád. Jirko, budeš nám scházet.

Statistika provozu

duben 2003

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Průměr zdržení / ACFT v min.	
Měsíc	2002	2003	02–03	2002	2003
duben	30 498	34 359	+ 12,6	0,30	0,06

Počet pohybů v evropském FIR

Měsíc	2002	2003	v %
duben	671 973	675 046	+ 0,5%

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha				Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %
duben	9 180	9 793	+ 6.6	1 677	2 027	+ 20.8	916	1 099	+ 19.8	915	1 308	+ 42.9

Byl jsem nakonec rád, že jsem mohl zůstat, vzpomíná Jindřich Černohorský

Ničeho nelituji

(dokončení ze Stripu 4)



1978–2003

„Je legendou tohoto podniku a já se cítím být jeho žákem,“ řekl Miloš Zídek na okraj rozhovoru s Jindřichem Černohorským, jehož první část jsme přinesli v dubnovém čísle Stripu. Radiotelegrafista samouk našel v disciplíně řízení letového provozu životní hobby a vede oblast labyrintem převratných změn k nebyvalému rozkvětu. Jeho ambice šéfa ACC Praha, ale i progresivní technické systémy řízení, jež pootvívají dvířka do civilizované Evropy, má vlastně v zárodku udupat tragédie srpna 1968...

Co přineslo zavedení radarových systémů?

„Zásadní přechod od „mapy“, obvyčejného čtverečkového papíru, na němž se trať letu zakreslovala horizontálně a uletěný čas vertikálně, k systému letových proužků (stripů). Bylo to náročné, starší řídicí výcvik odmítali. Pomohli mladší – dnes šedesátníci – a tak bylo možné po sedmiměsíčním výcviku v poměrně provizorních podmínkách přechod uskutečnit. Zpočátku jsem měl obavy, abychom se nedopustili nějaké fatální chyby. Naštěstí byly plané.“

Říká se, že jste průkopníkem automatizovaných systémů řízení. Kde se ve vás vzala ochota vzdát se řízení z papíru?

„Počátkem 60. let nás navštívil zástupce ICAO pan Berger a byl překvapen, že vzdušné situace zobrazujeme do grafu. A protože jsem si ve Vídni a Frankfurtu systém stripů už osahal, začali jsme s odborníky VAAZ Brno na automatizaci systémů okamžitě pracovat. Kolektiv oblasti na to měl. Všechno začalo dlouhodobým výcvikem řídicích a výukou české, ruské a anglické frazeologie, aby řídicí sami mohli komunikovat s posádkami letadel a aktivně je řídit. Jsem rád, že jsem u toho byl.“

Je hodně náročné opustit křeslo šéfa prosperující oblasti a stát se přes noc metodikem?

„Po prověrkách jsem musel oblast opustit, ale na rozdíl od tisíců jiných



jsem mohl být rád, že jsem v podniku zůstal. Život se mi ale ze dne na den změnil. Byl jsem řídicí, který končil službu a nad systémovým vývojem si nemusíte lámat hlavu.“

Držel jste v rukou první popis práce metodika. Co obsahoval?

„Povinnosti asistenta vedoucího ZLS: návrhy nových směrnic, podklady pro publikaci NOTAMů, výpisy záznamů provozní korespondence při událostech v letovém provozu. Postupně přibývaly návrhy a přípravy koordinačních dohod stanovišť ATC s vojenskými orgány. A k tomu jsem učil nové řídicí.“

Objevil jste v metodické práci svou parketu?

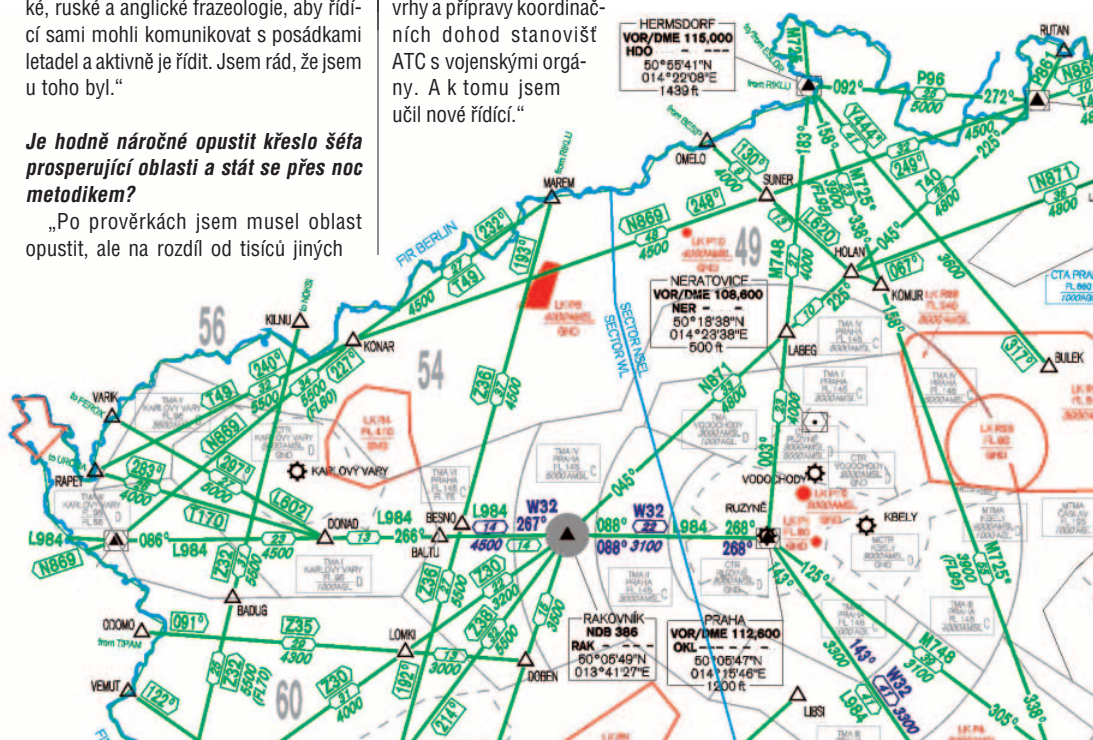
„Ano, určitě, mohl jsem se podílet na vytváření nových tratí v koordinaci se stanovišti řízení v našem vzdušném prostoru, ale i se sousedy z Německa, Polska a Rakouska a samozřejmě s EUROCONTROL.“

Měl jste s něčím nebo snad s někým vleklý problém?

„Permanentní problémy, a to se zdaleka netýkalo jen mne, byly s vojenskými složkami. Je ovšem na místě konstatovat, že v devadesátých letech se spolupráce s vojáky velmi výrazně zlepšila a s péjí postupně k integraci.“

Vertikální rozstupy podle sovětských norem byly neslučitelné s jejich aplikací v západním světě. Jak to tehdy vlastně bylo?

„V šedesátých letech státy RVHP aplikovaly nad hladinou 6000 metrů rozstup 1000 m, zatímco v západní Evropě pouze 300 metrů až do hladiny 8850 m a nad ní 600 m. Na jednom společném jednání zástupci Československa navrhovali tyto rozstupy akceptovat. Sověti sdělili, že to možné není, protože nedisponují tak přesnými výškoměry. Když jsme upozornili na to, že sovětská letadla mohou vně států RVHP ohrožovat letový provoz, sovětský specialista se velmi rozčílil a pravil, že se naše jednání neslučuje se socialistickou morálkou.“



No, neslučovalo... Po listopadu 1989 už konečně ani nemuselo.

„Rád vzpomínám na sérii cest k Austrocontrol s Ivanem Uhlířem. Ve Vídni jsme řešili spolupráci států východní Evropy v tzv. Eastern European States (EES) a později států střední Evropy (CES). A právě při těchto jednáních se začaly rodit základy budoucího středoevropského střediska řízení letového provozu CEATS.“

Co jste musel ještě udělat, abyste mohl s klidným svědomím odejít?

„Ještě jako zaměstnanec podniku jsem v roce 2001 připravoval publikaci změn nových tratí v České republice. A už jako brigádník jsem participoval na novém manuálu ATS. Mým posledním úkolem byla publikace rozsáhlých změn českých leteckých předpisů DOC 4444, L11 a L2, které vstoupily v platnost v loňském roce.“

Co se vám vybaví při vzpomínce na jména Pavel Kuklík a Miloš Zídek v souvislosti se srpnem '68?

„Obsazení letiště a ACC okupačními vojsky. Lezli jsme do ACC oknem přes METEO, vojáci nás nechťli vpustit vrátitci...“

Proč Vás vlastně vyhodili z ACC? Prozradíte mi pravý důvod?

„Přes ACC Berlín jsem telefonicky kontaktoval ACC Kodaň a žádal dánské kolegy, aby odmítali řídit letadla Aeroflotu a aby tuto výzvu adresovali dalším kolegům v Evropě. Samozřejmě, bylo to naivní, ale svou roli tu hrály silné emoce...“

Na oblast, na stanoviště řídicího vás to už nikdy netáhlo?

„Táhlo, ale už jsem byl víc metodikem. Co se stalo, stalo se. Ničeho nelituji. Vždyť jsem měl vlastně velké štěstí.“

Děkuji Vám za rozhovor.

(rik)

Foto: archiv J. Černohorského

Jindřich Černohorský

Pražský rodák, dětství strávil v Poličce na Moravě. Po vojně, v říjnu 1950, nastoupil na letiště Praha Ruzyně jako radiotelegrafista. Řídicí a vedoucí ACC Praha, od roku 1971 metodikem ŘLP. V červnu 2001 po více než 50 letech ukončil pracovní poměr, ale na smlouvu o pracovní činnosti pracuje v ŘLP ČR, s.p. do konce března 2002. Ženatý, otec dcery a syna, dědeček třech vnoučat. Koníčky? Kdysi jazyky... Rád cestuje, je náruživým houbařem, v létě je pokud možno u vody.

Systém jakosti a certifikáty jakosti poskytovaných služeb ŘLP ČR, s.p.

Diplomy trvalé kvality

Na přelomu roku 2002 a 2003 byla ukončena základní fáze zavádění systému jakosti v ŘLP slavnostním předáním certifikátů jakosti poskytovaných služeb. Celý certifikační proces byl zahájen tzv. Initial Visits, které hodnotily úroveň podnikových struktur a soulad vnitropodnikové dokumentace s požadavky určenými normou ISO 9001:2000.

Po dopracování určitých zpřesnění, zejména v odpovědnosti pracovníků, následovaly v Letecké škole, středisku LIS a v Divizi provozní certifikační audity služeb, poskytovaných těmito ZOÚ. Jednotlivé certifikáty jakosti, vydané společností Det Norske Veritas AS, převzal z rukou ředitele DNV CZ Ing. Martina Rušáčka generální ředitel našeho podniku Ing. Petr Materna dne 29. 4. 2003 (viz Strip 5/2003). Takto stručně je možné popsat víceleté úsilí řady pracovníků našeho podniku, kteří se podíleli na implementaci jednotlivých prvků jakosti v rámci ISQMS.

Ocenění si zaslouží zejména specialisté jakosti certifikovaných útvarů, kteří se jako prostředníci mezi metodickým (OBK), auditorským (AI) útvarům a provozními složkami značně podíleli na úspěšném zpracování příruček jakosti, popisu sledovaných procesů a „dolaďování“ místních systémů jakosti před konečnou certifikací.

Získání certifikátu jakosti je povinně stanoveno ICAO (Annex 15) pro služby



LIS, je požadováno pro služby řlp a je důležité pro udržení potřebné mezinárodní úrovně Letecké školy. Má rovněž důležitý odraz ve společenském přijímání činnosti podniku. Současné požadavky na bezpečnost a jakost služeb prakticky vyžadují z hospodářské soutěže organizace, které nejsou schopny svou úroveň prokázat. Certifikáty jakosti služeb DPRO, LIS a LŠ jsou tedy nezbytné pro efektivní akceptaci státního podniku Řízení letového provozu České republiky v mezinárodním prostředí.

Získáním certifikátů jakosti ISO 9001 tedy podnik nejenže oficiálně dokladoval trvale dobrou kvalitu poskytovaných služeb, ale zároveň přijal závazek k jejich trvalému udržování a dalšímu zlepšování.

Co tedy řízení jakosti podniku přináší? Především poznatek, že novou kvalitu může přinést jen řízení jakosti v celém podniku. Certifikace vymezených služeb znamená zlepšení jejich kvalitativních schopností, ale nikoliv absolutně. Užívání vitamínu C nevyvolá onemocnění chřipkou, ale posiluje organismus. Podobně systém jakosti podporuje efektivnost organizace, odpovědnost, průhlednost a funkčnost procesů, komunikaci a pořádek v podniku. Nevylučuje vznik

chybných činností (*neshod*), ale umožňuje je řídit a omezovat tak důsledky. Normy jakosti ISO svým normativním přístupem zavádí v systému řízení jakosti určitou disciplínu z hlediska cílů, postupů a výsledků. To přináší i určitý důraz na dokumentaci jakosti, hodnocení a pravidelné přezkoumávání systému jakosti z hlediska efektů pro zákazníka i pro ŘLP ČR, s.p. Důsledkem takového přístupu je i omezená časová platnost certifikátů jakosti. Certifikační organizace musí průběžně sledovat proces udržování a zlepšování systému jakosti podniku ročními dozorovými prověrkami. Cílem je prokázat, že dosažený stav není nahodilým výsledkem, ale logickým důsledkem dobré činnosti vedení na všech úrovních. Z toho plyne, že systém jakosti Řízení letového provozu České republiky, s.p. musí být stále živý a udržovaný, s prokazatelnou snahou o zvyšování účinnosti řízení jakosti a podnikových procesů. Jen takový systém se pak stává základem pro další přístupy řízení jakosti, nově prosazované v rámci harmonizačních aktivit EUROCONTROL a orientované na systémy řízení a vysokou kulturu bezpečnosti a jakosti.

Máme tedy za sebou první krok. Před námi je však dlouhodobá, trpělivá práce na skutečném využití všech schopností systému řízení jakosti v činnosti všech ZOÚ.

SVATOPLUK HALEN, DPLR/VOBK

E-learning je považován za základní pilíř celoživotního vzdělávání, jehož úloha v současnosti stále roste. Naši dědečkové pamatují ze svého útlého mládí věk zemědělský, kdy hodnotu představovala půda, poválečná generace zase poznala překotný nástup průmyslového věku, kdy hod-

informační technologie a znalostní řízení, je právě e-learning pro řídící letového provozu.

Pilotní projekt e-learning měl i své mouchy. „Žádná akce nejde podle projektu, ani ta sebelépe připravená“, vložil svým hrdinům do úst Pierre Bouille, autor slavné knihy Most přes řeku Kwai. Ani

na malé výjimky požadované podmínky pro přechod e-learningu do operativy.

Poděkování patří všem řídícím na ACC Praha za jejich aktivní přístup, projekt by se nedokončil ani bez pomoci NSONS, VACC, všech instruktorů ATC, inspektorů, pana Mazače, Ábela, Mašáčka, Lechnýře,

Kaufmanna, Hofbauera, Stejskala, Štětiny, paní Ivy Rýdlové a mnoha dalších. Všem za pomoc při realizaci projektu děkuji a každý z nich jistě ví, čím pomohl.

Prostě je tu další most přes řeku Kwai, který spojuje znalosti s touhou po poznání, jenom bychom ho neměli do budoucna zbořit. To v projektu plánováno nebylo.

JIŘÍ ŘEHOŘ,

ved. projektu e-learning pro DPRO
Ilustrace: archiv autora

Most přes řeku Kwai

nota byla vyjádřena vlastnictvím výrobních prostředků. Dnes jsme svědky věku informačního – hodnota je vyjádřena naší schopností vnímat změny a vyhodnocovat informace. Často se zdá, že algoritmus přeměny na ose data-informace- znalosti je jednoduchý, ale ve skutečnosti se jedná o složité procesy, které z různých pohledů zkoumá řada oborů. Potom hovoříme o potřebě účinného znalostního řízení (knowledge management).

Problémem se stává právě záplava informací a nově vytvářených IT. Informační gramotnost je nutnou dovedností pro možnost těžit z nabízených informačních zdrojů. Ruku v ruce s touto potřebou vzniká přirozená poptávka po vzdělávání, a to po vzdělávání doslova celoživotním. V praxi to znamená co nejvíce smýt hranice mezi vzdělávacím procesem a procesem aplikace získaných znalostí. A o tom, jak využívat

stavba onoho dřevěného mostu kdesi v Jihovýchodní Asii, ani jeho plánované zničení se neobešly bez velkých komplikací. To, že nic nejde podle plánu, je ostatně vědeckým námětem všech detektivních zápletek a akčních filmů. Je tomu tak bohužel i ve většině všedních oblastí lidské činnosti, normální projekty nevyjímaje.

Na ACC Praha byl 26. dubna 2003 ukončen pilotní kurz, který byl součástí projektu zavádění e-learning na DPRO. Udržovací výcvik probíhal v měsíci březnu a dubnu a byl první plně řízenou výukou za pomoci LMS (Learning Management Server). Celý projekt byl úspěšně hodnocen, protože byl splněn cíl – první absolvovaný student, session i kurz. K úspěšnému chodu, kromě bezchybně fungujících aplikací tbk a LMS, napomohla široká podpora ze strany managementu, takže organizace a plánování výuky splnily až





CMAC '03 okem objektivu

Velké množství zajímavých situací bylo možné zachytit a zvědavým objektivem zvětšit v průběhu celé konference a výstavy CMAC '03 v pražském Kongresovém centru, ale i mimo něj.

V krátkém „fotoseriálu“ nabízíme čtenářům Stripu střípky této významné události. Jejím ohniskem byl samozřejmě slavnostně vyzdobený jednací sál, v němž se celá konference odehrávala. Expozici Řízení letového provozu České republiky, s.p., jež se těšila zasloužené pozornosti delegátů, poctil návštěvou i ministr dopravy Ing. Milan Šimonovský. Pozornosti objektivů a televizních kamer nemohla ujít ani tisková konference našeho podniku, která se konala 7. května 2003.

Bohatý byl i společenský program účastníků konference. Slavnostní večeře pořádaná generálním ředitelem Ing. Petrem Maternou v restauraci Zlatá Praha hotelu Intercontinental za účasti ministra dopravy a paní Marion Blakey, administrátorky FAA (Federal Aviation Authority), se stala příležitostí prodiskutovat v přátelském prostředí současný stav civilního letectví v Evropě a USA.

Vrcholem společenské části celé konference a výstavy CMAC '03 byl výlet pro vybrané účastníky do národního hřebčína v Kladru nad Labem. Prohlídka stájového komplexu z 18. století, ukázka vysoké jezdecké techniky v sedlech ušlechtilých koní, ale i ve dvojspřeží i čtyřspřeží, projížďka za krásného počasí v prostorách hřebčína...

Především na návštěvníky z východních břehů Atlantiku udělal chov starokladrubského plemene, které dodnes slouží kratochvilím královských rodů, ohromný a nezapomenutelný dojem.

Přílohu připravili:

Texty: **RICHARD KLÍMA**, OVVMK

Snímky: **VÁCLAV JUKL**





Ministr dopravy Ing. Milan Šimonovský konferenci zahájil, následovala vystoupení delegátů, ale i kuloární diskuse účastníků. Při živé debatě jsme zastihli příslušníky indického vojenského letectva.



Paní Marion Blakey přichází v doprovodu Ing. Petra Materný do restaurace Zlatá Praha na večeři pořádanou na její počest ministrem dopravy České republiky. Vpravo prezident ATCA Gabriel A. Hartl.



Expozice našeho podniku patřila určitě k nejnavštěvovanějším. Bylo o čem hovořit a na co se dívat. V části věnované Letecké informační službě vítá pana ministra vedoucí střediska LIS Irena Doubravová. Stánek Letecké školy – PhDr. Radka Blaháková a Kurt Hilden.





Mezi dvacítkou vystavovatelů měla své zastoupení i ATCA, jeden z hlavních organizátorů konference CMAC '03 a Armáda České republiky.



Tisková konference proběhla za velkého zájmu sdělovacích prostředků. Hlavním bodem programu byla prezentace činnosti Řízení letového provozu České republiky, s.p. generálního ředitele Ing. Petra Materny.



Vzácným hostem společnosti v pražském hotelu Intercontinental byl velvyslanec Spojených států amerických v České republice Greg Stapleton (třetí zleva).



K vysoké úrovni tiskovky jistě přispěla i účast náměstka ministra obrany Pavla Severy (v rozhovoru s Ing. Petrem Maternou). – Po setkání s novináři zavládla dobrá nálada. Nahoře zleva Ing. Alois Těšitel (ředitel divize provozní), JUDr. Josef Turecký (ředitel odboru letectví MD ČR), Ing. Luboš Hlinovský (ředitel divize finanční), Petr Fajtl (ředitel divize plánování a rozvoje), Ing. Ivan Hubert (vedoucí kanceláře generálního ředitele) a Ing. Petr Materna.



Ve světě ušlechtilých koní

1 Nádherné prostředí Národního hřebčína v Kladrubech n/L obdivovalo na čtyřicet zahraničních delegátů konference

2 Náměstek ředitele Jiří Spejchřík vítá na půdě hřebčína hosty vedené Ing. Petrem Maternou

3 Na prohlídce císařské jídelny v reprezentačních prostorách zámečku

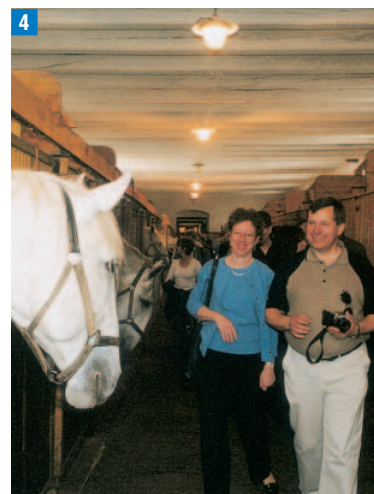
4 Pplk. Josef Otta, ředitel ŘLP AČR, je, zdá se, vřelým příznivcem koní

5 Jízdní ukázka čtyřšpřeží kladrubských běloušů

6 Prezident ATCA Gabriel A. Hartl pozorně naslouchá odbornému výkladu Ing. Lenky Gothardové, CSc., správkyně hřebčína

7 Pódium koní z nejušlechtlejších – chovatel předvádí postoj zvířete v tzv. zootechnické poloze

8 Už ty koně vyvádějí...



Porota určila vítěze fotosoutěže Stripu

„3L“

„Práškujející Čmelák“ Stanislava Černého získal hlavní cenu v kategorii Lidé, letadla, létání II. ročníku fotosoutěže Stripu. Zbyněk Hejduk si odnáší první cenu v kategorii Volné téma za snímek „Na rybách“ a Jaroslav Lechnýř zvláštní cenu



POROTCI (zleva Jiří Pekárek, Miroslav Martinovský, Ing. Ivan Hubert) nad Lechnýřovým panoramatem Hradčan.



Stanislav Černý: Z-37T Čmelák při ukázce odhozu

poroty za monumentální panorama Pražského hradu.

Porota (Ing. Ivan Hubert, Václav Jukl, Mgr. Lubomír Maršík, Miroslav Martinovský, Jiří Pekárek) udělila v obou kategoriích tři ocenění a vybrala dvacet snímků třinácti soutěžících pro putovní výstavku, která postupně zavítá na pražská i regionální pracoviště našeho podniku. Snímky v kategorii Archiv hodnoceny nebyly.

„Viděli jsme řadu dobrých fotografií a leckdy pozoruhodnou práci se světlem, vybírat nebylo vůbec jednoduché,“ řekl fotoreportér Miroslav Martinovský.

Z protokolu

3L:

1. Z-37T Čmelák při ukázce odhozu (Stanislav Černý, DPER), 2. Nebojte se létat (Jiří Láně, LŠ), 3. M. Rom, APP Praha (Stanislav Černý)

Volné téma:

1. Na rybách (Zbyněk Hejduk, APP/TWR), 2. Lví fontána (Ivan Holobradý, LTS/CADIN), 3. Tereza (Roman Nedbal, LTS/RCOM)

Zvláštní cena poroty:

Praha 28. 7. 2002 14 h, 23 min, 15 sec. (Jaroslav Lechnýř, CL)

Text a foto: rik



Zbyněk Hejduk: Na rybách

inspiromat

„Milujeme tě, Concorde.“

Transparent klubu Concorde Lo-vers, jehož členové se pravidelně shromažďují na pařížském letišti Charleše de Gaulla.

„Byl by to nepochybně atraktivní partner s ohledem na nesmírně silný trh bývalého SSSR, na němž má významnou pozici.“

Miroslav Kůla, prezident ČSA, k iniciativě Sky Team získat do svých řad ruský Aeroflot.

„KLM se zatím nerozhodla.“

Jean-Cyril Spinetta, šéf Air France, k případnému připojení společnosti k alianci Sky Team.

„Na globálním trhu bojuje o zákazníky zhruba 270 velkých společností. To nemůže dobře dopadnout.“

William Gaillard, mluvčí IATA

„Náš zájem je, aby národní dopravce lákal do České republiky pasažéry a ne je zpožděními odrazoval. Aby ČSA přežily, nemohou radikálně zvyšovat mzdové náklady. Věřím, že piloti to pochopí.“

Milan Šimonovský, ministr dopravy

„Toto rozhodnutí je dobrá zpráva pro cestující, kterým ubudou starosti o možné zpoždění jejich letů.“

Dan Plovajko, mluvčí ČSA, k přerušení protestní akce pilotů po mimořádném jednání s Ing. Miroslavem Kůlou, prezidentem společnosti.

„Dnes slouží jako atrakce při různých show třeba v Americe. Jenže přes oceán teď už devěťadvacítka přelétává v bednách.“

Stanislav Sklenář, řídící letového provozu a pilot kunovického letiště, při derniéře cvičného proudového letounu L-29.

„L-29 je dobrý stroj. Vezměte si jen, že byste dneska měli jezdit se čtyřicet roků starým autem.“

Bohumil Stránský, bývalý technolog kunovického Letu

„V 99,9 procenta případů popřejeme návštěvníkovi hezký den a pustíme ho dál. Ale díky tomu malému procentu lidí, kteří neprojdou, bude naše země mnohem bezpečnější.“

Asa Hutchinson, náměstek ministra pro vnitřní bezpečnost, k zaváděným opatřením, která úřadům umožní získat absolutní přehled o pobytu cizinců v USA.

„Byl to můj nejlepší vedoucí, ale v pondělí ráno bylo lepší se mu na technickém bloku vyhnout.“

Ing. Petr Materna při vzpomínce na vedoucího ZLS Praha Ing. Aloise Dvořáka, od jehož úmrtí uplynulo letos už deset let.

(rik)

Co se děje na ruzyňském letišti?

C-5 Galaxy přepravoval plní nemocnici do Basry



Po tři týdny, od 23. 4. do 15. 5. 2003, jsme mohli vidat nad ruzyňským letišťem obří nákladní letadlo šedé barvy, které jen velmi zvolna nabíralo výšku. Jeho vzlet doprovázel nezaměnitelný a zvláštní hvízdavý zvuk motorů. To se s nákladem 51 tun vybavení 7. plní nemocnice České armády vydával na let do irácké Basry letoun Lockheed C-5 Galaxy U.S. Air Force – Air Mobility Command. K přepravě veškerého nemocničního zařízení bylo zapotřebí čtyřiatřicet letů, z nichž dvanáct vykonal menší letoun Boeing C 17 Globemaster.

C-5 Galaxy působí opravdu impozantním dojmem. Po odklopení přídě a otevření zadní rampy se objeví obří nákladní prostor, kam po rampách bez problémů zajíždí těžká vojenská technika, kontejnery s nákladem anebo jednotka o 350 mužích s plnou výbrojí.

Připomeňme základní data: po záletu v roce 1968 byla první letadla tohoto typu dodána Velitelství transportního letectva v roce 1969. Bylo vyrobeno 81 letadel verze C5A a od roku 1982 dalších 50 letounů verze C5B. Hornoplošný čtyřmotorový letoun s motory Allison General Electric o tahu 182 kN má rozpětí 67,88 m, délku 75,54 m, výšku 19,85 m a plochu křídel 575,98 m². Vzletová hmotnost je 348 813 kg, průměrná cestovní rychlost je 834 km/hod., dolet s max. nákladem je 6033 km a s nákladem 51 tun je dolet neuvěřitelných 10 507 km. Podvozek o osmadvaceti kolech umožňuje provoz plně naloženého letadla i na nepevných plochách.

Trochou smůly pro letiště a zejména pro okolí bylo, že přeprava musela proběhnout právě v období jarní plánované údržby RWYs a to v termínu, kdy byla uzavřena RWY 06/24. Vzlety a přistání proto probíhaly na RWY 13/31, často byly vzlety i ve směru 13 s příslušnou hlukovou zátěží Butovic, Jinonic a Stodůlek. Některé vzlety byly kolem čtvrté hodiny ranní, takže to byl vskutku velmi nepříjemný budíček. Však také letiště přijalo od místních obyvatel řadu stížností. Nicméně časy pohybů letadel letiště ovlivnit nemohlo, všechno bylo podřízeno strategickému plánu US Air Force.

A tak hrozný rámus, vibrace oken i nábytku v bytech, jak popisovaly stížnosti, byly jen malou daní za náš humanitární příspěvek k poválečné obnově Iráku.

OLDŘICH STANĚK, AI

Snímky: archiv ČSL, s.p.



„Nemám

Vlastně ještě včera byl Jiří Šour (25), rodák z Kralovic u Plzně, novicem mezi pseudopiloty. Dnes usedá do škamen základního výcviku ATC, protože jedna ze studentek svou účast za minutu dvanáct odřekla a on byl prvním náhradníkem...

Přízeň osudu?

„Možná. Vypadl jsem už před dvěma roky z angličtiny, a protože jsem se chtěl vrátit, odjel jsem na rok do Irska.“

Jako co?

„Jako kuchař v hospodě na západním pobřeží severně od Galway. Denně jsem se učil. V listopadu jsem dělal angličtinu a letos v únoru zakončil přijímačky na letecké škole testem a závěrečným pohovorem.“

A zase vás nepřijali. Měl jste vztek?

„No, vztek... Strašně mě to mrzelo. Ale nabral jsem dech, protože mi nabídli pseudopilota. Bral jsem to

Krok za kuli

V našem seriálu jsme pokročili k tomu poslednímu, co při zběžném pohledu na pracoviště řídicího upoutá jako první – k obrazovce radaru. Radar je zkratkové slovo, znamenající Radio Directioning And Ranging, čili zjišťování směru a vzdálenosti (cíle) radiem. Cílem je u nás zpravidla letadlo, a protože se pohybujeme v prostředí civilního letectví, pak jediné, čím cíl zasahujeme, je vysokofrekvenční energie. Dnes se mnohem častěji setkáme s anglickým výrazem surveillance, což lze do češtiny přetlumočit jako přehled o vzdušné situaci získaný radiovými prostředky.

Radary jsou atraktivní již proto, že se jejich antény otáčejí. Pověsili si toho i čeští filmaři a od šedesátých let žádný film odehrávající se na letišti nepostrádal záběry některé z nich. Radar, jak známo, vysílá silné vysokofrekvenční impulsy, „poslouchá“ odrazy od překážek a na základě časové prodlevy mezi vyslaným impulzem energie a přijatým odrazem získává údaj o tzv. pseudovzdálenosti. Směr cíle je přitom dán okamžitou azimutální polohou elektrické osy hlavního laloku antény. Tak získáme informaci o azimutu a šikmé vzdálenosti mezi anténou a cílem.

Věc má ale mnoho háček. Nejdůležitější je oddělení užitečných odrazů od těch, které jsou nežádoucí. K tomu slouží řada velmi složitých obvodů, filtrujících přijímaný signál podle řady různých kritérií. Nejdůležitějším zpravidla bývá odfiltrování nepohyblivých cílů, způsobených odrazem od terénních překážek. Tento typ radaru je nazýván primární. Jeho nevýhodou je nespolehlivá informace



zdaleka vyhráno“

okamžitě s tím, že se znovu pokusím dostat se do kurzu, děj se co děj. Chci ale připomenout, že jsem se ocitl mezi výbornými lidmi, co dělají velmi zajímavou práci.“

Kde se ve vás vzala odvaha řídit letový provoz?

„Je to fascinující. Od sedmnácti let se pohybuji na letišti v Plasích a svět letadel se mi silně vtíral pod kůži. A pak jsem se přistihl, jak čím dál víc ladím frekvenci APP a hltám pokyny řídicího, závislost pilota na každém slovu ze země.“

Vy sám létáte?

„Jsem sportovní pilot plachtař. Z devětadevadesátého máme s Janem Rottem stříbrnou medaili z mistrovství republiky v plachtění dvojposádek. On létal, já navigoval.“

Aha, i tudy možná k navigaci...

„Možná i ze všech těch knih kolem létání, ležel jsem v nich už jako kluk a táta mě v tom podporoval. Mimochodem, postavil řadu krásných modelů letadel.“

Co jste vlastně v únoru nezvládl, že vás nejprve nevzali?

„Ani nevím. Ne, že bych propadl, prý jsme byli všichni velmi vyrovnaní a rozhodovaly drobné detaily.“

Jak jste zvládl oslavy, když vás pak dodatečně vzali?

„Na letišti v Plasích jsem klukům přinesl flašku. Jinak nic. Nemám totiž zdaleka vyhráno. Spíš si to užívám sám v sobě. Jsem najednou uvolněný – a šťastný.“

Jste v základním výcviku ATC třetí týden. Jaké to je?

„Jsem zpátky ve škole, ale s ohromnou motivací. V půli července jdeme na letiště Hosín a v srpnu na týden na simulátor v Letňanech.“

Určitě chcete být dobrým řídicím. Kde?

„Na oblasti.“

Děkuji vám za rozhovor.

Text a foto: rik



sy technických systémů řízení letového provozu



o identitě cíle a chybný výškový údaj cíle. Proto došlo po druhé světové válce k postupnému rozšíření tzv. sekundárního radaru. Jeho princip je zcela odlišný. Je to spolupráce mezi dotazovačem na zemi a tzv. odpovídáčem na palubě letadla. Ze země vysíláme dvojici impulsů, jejichž časová odlehlost indikuje palubnímu odpovídáči, zda má odpovídat údajem výšky nebo identity. Vzdálenost letadla a jeho směr jsou přitom vyhodnoceny podobně jako u primárního radaru, t.j. okamžitým azimutem antény a prodlevou mezi dotazem a odpovědí. K této informaci se přiřazuje polohová informace primárního radaru jako potvrzení toho, že v místě, kde je indikována odpověď na náš dotaz, se skutečně nalézá velký dutý kovový objekt s několika dlouhohybnými jídonosičkami uvnitř.

Na okraji pražského letiště se můžeme setkat s oběma typy: primárním TA 10 MTD a sekundárním RSM 970.

Každý radar má svou optimální zónu činnosti. Méně spolehlivý je v blízkém okolí antény (mnoho rušivých odrazů a velká chyba polohy díky šikmé pseudovzdálenosti cíle v porovnání s vodorovným průmětem polohy letadla na zemský povrch) a na konci dosahu (výpadky v detekci cíle a snížená azimutální přesnost). Každý radar má rovněž svá slepá místa, kam z nějakého důvodu nevidí. To však uživatele pramálo zajímá, a tak je požadováno co nejlepší pokrytí zájmového prostoru. Tento požadavek vedl k vývoji multiradarových systémů, tedy zařízení umožňujících sloučení radarových dat z několika radarů, dnes říkáme z radarových čidel.

V Praze jsou těmito systémy Eurocat E 200 a jeho mladší sourozenec E 2000. Oba mají velmi podobný způsob sloučení signálů. Údaje z jednotlivých radarů jsou nejprve převedeny na společný souřadnicový systém

s tím, že skutečná poloha cíle počne být vztahována ke společnému referenčnímu bodu namísto antény toho kterého radaru. V dalším stupni jsou polohy letadel promítnuty na stereometrickou rovinu tak, aby následná korelace poloh získaných z jednotlivých čidel proběhla co nejspolehlivěji. Protože cíle jsou zavedeny do automatického sledování (trackingu), lze uměle stanovit jejich průběžnou trajektorii a určit během tzv. strobovacího okamžiku polohu letadla tak, jako by bylo všemi zúčastněnými radary detekováno ve stejnou dobu. Je-li vzdálenost korelovaných poloh menší než určitá mez a současně jsou splněna i další kritéria (sekundární kód, výška, rychlostní vektor), provede systém z několika poloh výpočet průměru a tuto polohu spolu s obsahem odpovědi palubního odpovídáče pošle k dalšímu zpracování a prezentaci jako systémovou radarovou polohu, (česky: system-track).

Prezentační část multiradarového systému zajišťuje především správné a přehledné zobrazení takto získaných dat. Polohová prezentace cíle je doplněna informací o identitě letu (volacím znaku) a letěné trati. Tato data přicházejí z informačního systému ESUP, popsáného v minulé části seriálu. Všechny potřebné údaje jsou zobrazeny v tzv. labelu (popisce) a cestují po obrazovce spolu se symbolem polohy letadla. Systém navíc obsahuje několik varovných funkcí, automaticky aktivovaných při překročení nastaveného parametru. Je to zejména krátkodobé varování před kolizí, nedodržení letěné trati, sestup pod bezpečnou výšku nebo narušení nebezpečného prostoru. Koncový uživatel tohoto systému, řídicí letového provozu, komunikuje se strojem pomocí myši a klávesnice. Může podle potřeby měnit dosah zobrazení, odstředit obraz nebo výškově filtrovat zobrazená letadla tak, aby byla optimálně zobrazena ta část vzdušné situace, kterou má dotyčný řídicí ve své kompetenci.

IVAN KRÁKORA, ved. střed. RIS/ATMS
Snímky: VLASTIMIL BROTÁNEK

Krajina za zrcadlem V.

Srdečně vás zvou 28. června k nám na Fidlovačku, aneb

Kalifornie, Baron a já

Když jsem byl malý chlapec, nechala si moje maminka vyvést od cikánky z ruky. Tehdy se ještě neřikalo Romka, ale nebylo to nic pejorativního. Zajímalo ji především můj osud. Co všechno se dozvěděla, už nevím, zapadlo to v paměti. Jen jednu věc si pamatuji dobře. Také mně to moje maminka často opakovala. Věštba mně prorokovala slávu, úspěch a většinou dost příjemné věci. Jen jedno jsem měl zakázané. Nesměl jsem se stát pilotem. Po tomhle opakovaném varování jsem se rozhodl, ač nejsem přehnaně pověřivý, že létat nebudu. Od dětství mě ale tohle zakázané ovoce vždycky přitahovalo. Rád jsem vždycky létal alespoň jako pasažér a stále ještě odolávám pokušení si na stará kolena udělat pilotní průkaz a pokusit se vznášet se alespoň s ultralehkým letadélkem. A tak alespoň ve vzácných chvílích volna sedávám u počítače, na kterém si létám zcela bezpečně nad virtuálním pobřežím USA a s dvoumotorovým Baronem přistávám na větších i menších letištích v Kalifornii.



Pan ředitel Materna ani neví, jak velkou radost mně udělal, když mě na jaře pozval do samotného srdce letiště, na věž i do pracoviště přiblížení. Možná že se tomu odborně říká jinak, ale já byl u vytržení a sledoval na velkých obrazovkách malinkaté body letadel, která právě „proplovala“ prostorem nad naší republikou. Vzpomněl jsem si na hezký citát. „Čím se liší chlapec od muže? Pouze velikostí hraček!“ A já byl v těch šťastných chvílích docela velký kluk, kterému se splnil jeho chlapecký sen.

A protože radost by se měla oplácet, vymysleli jsme, jak bychom se mohli odvděčit my. Protože neumíme zpravidla

nic jiného než divadlo, pak asi nejvhodnější bude, když svým přátelům a zároveň partnerům zahrajeme představení. Možná se nám podaří alespoň na dvě hodinky vás pobavit a rozesmát. Komedie Sladké tajemství s Petrem Rychlým v hlavní roli je na to docela dobrým kandidátem. Komu to nebude ještě stačit, tak po skončení odpoledního představení se s vámi sejdem ve foyeru divadla a můžeme tak společně oslavit konec již páté sezóny Divadla Na Fidlovačce. Srdečně vás zvou na 28. června k nám na Fidlovačku.

TOMÁŠ TÖPFER

Misheard English

Stevie Wonder (53)

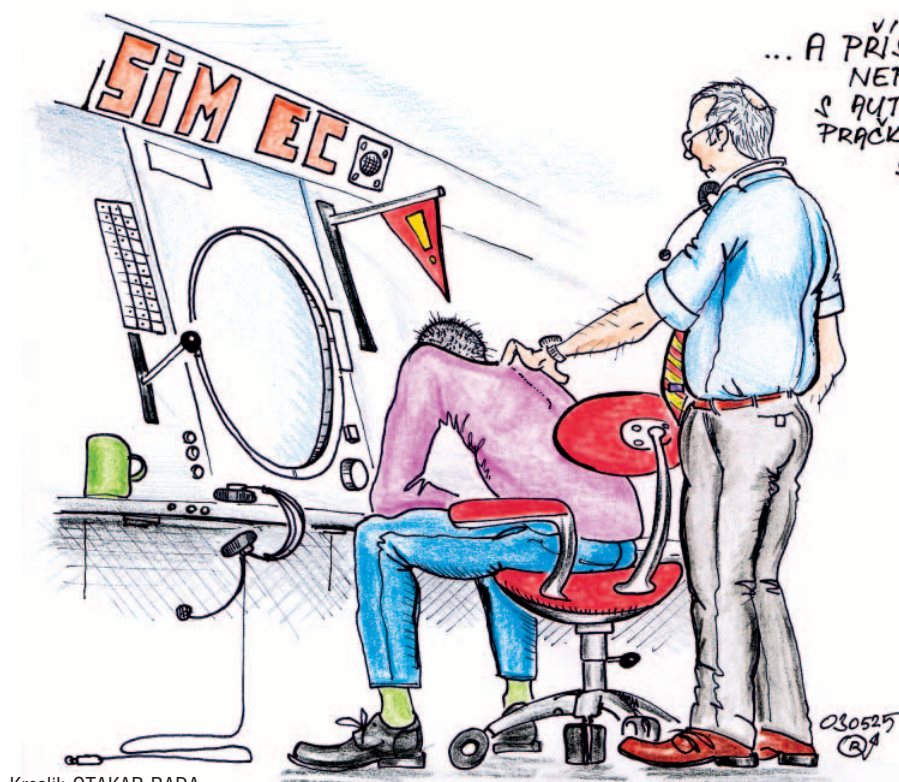
Beatles, Elvis Presley, Stevie Wonder... To je žebříček žebříčků. Stevie je neuhasitelný optimista, jenž hudbou působí na lidské city a vzbuzuje soucit s trpícími (spolu s Paul McCartneym nahrál protirasistickou písničku Ebony and Ivory). V následující oskarové písničce I just called to say I love you z filmu The Woman in Red (1948) hledejte tři slovní záměny.

No New Year's Day to celebrate
No chocolate covered candid harts to give away
No thirst of spring, no song to sing
In fact here's just another ordinary day
No April rain, no flowers boom
No wedding Saturday within the month of June
But what it is, is something true
Made up of these three words that I must say to you
I just called to say I love you
I just called to say how much I care
I just called to say I love you
And I mean it from the bottom of my heart
No summer's high, no warm July
No harvest moon to light one tender August night
No autumn breeze, no falling leaves
Not even time for birds to fly to southern skies
No Libra sun, no Hallowee
No giving thanks to all the Christmas joy you bring
But what it is, is though old so new
To fill your heart like no three words could ever do

♦♦♦

Řešení ze Stripu 5:
misheard v. „pluck“, actual v. „luck“

(ak)



Kreslil: OTAKAR RADA