

Staré, praxí osvědčené latinské přísloví, které je možné volně přeložit jako „informováním jiných se informujeme sami“, by se dalo použít jako motto již tradičního říjnového setkání zástupců leteckých dopravců a státní správy s reprezentanty našeho podniku. Potřeba pravidelné výměny praktických zkušeností a vzájemné komunikace se zákazníky ŘLP ČR, s.p. „tváří v tvář“

Docendo discimus

se stává nezbytnou, a to zejména s ohledem na trvale rostoucí provoz ve vzdušném prostoru České republiky. Umění naslouchat oprávněným požadavkům a připomínkám, včetně schopnosti tyto podněty správně interpretovat, znamená pro náš podnik nespornou výhodu ve všech rovinách rozhodovacích i řídicích procesů.

Otevřené informační prostředí vycházející z Komunikační strategie ŘLP ČR, s.p. a především zájem všech zúčastněných stran na zvýšení bezpečnosti a efektivnosti letového provozu jsou pak logickým naplněním těchto setkání. Jednotlivé prezentace zahrnující široké spektrum poznatků z oblasti plánování a rozvoje letových provozních služeb, principy cenotvorby a finanční politika podniku v následujícím roce, aktuální informace o průběhu projektu CEATS a také význam projektu IATCC Praha pro budoucí vývoj a kvalitu poskytovaných služeb, vyvolaly velký zájem a živou diskusi. A jsou to právě dotazy a oblasti zájmu leteckých dopravců, které nám jistě poslouží jako cenný zdroj inspirace při práci i přípravě na další podobná setkání. Pozitivní ohlasy na druh a kvalitu poskytnutých informací jsou vždy tou nejlepší zpětnou vazbou i oceněním, které jsme si mohli přát.

RICHARD KLÍMA, OVVMK

Dakota DC-3
krásná
i po letech

Čtěte na straně 6

Výsledky, které překonaly očekávání Letní letový provoz

Jakoby bez ohledu na probíhající celosvětovou recesi v letecké dopravě vykazují meziroční nárůsty provozu v České republice rekordní hodnoty a představují zároveň jedny z nejvyšších v Evropě. Ukazuje se, že cenově atraktivní a dobře organizované poskytování letových provozních služeb, společně s růstem zájmu leteckých dopravců o létání do České republiky, je stabilním zdrojem růstu letového provozu. Nezanedbatelný je i liberální přístup k nízkonákladovým aeroliniím. Výsledky letošního letního provozu (červen – září) mluví samy za sebe.

Podíváme-li se na činnost **sektoru oblastních navigačních služeb**, o většině čísel charakterizujících letní provoz v odpovědnosti ACC vypovídá nejlépe přehled počtu pohybů a objem zpoždění v období červen – září porovnávací roky 2000 – 2003 (viz tabulka na 2. straně). Z údajů v tabulce vyplývá, že během tří let došlo k nárůstu provozu ve sledovaném letním období o 44%, při přibližně shodné míře zpoždění.

Jednou z deklarovaných priorit našeho podniku je zvyšování propustnosti vzdušného prostoru ČR při zachování únosné míry zpoždění. Jednoznačně se potvrzuje, že jak změnami sektorizace v letech 2001 a 2002, tak i dalšími úpravami (RVSM) se podařilo výrazným způsobem propustnost zvýšit. Nicméně po-

slední vývoj provozu a zpoždění naznačuje, že uvedená opatření dosáhla svého maxima a volná kapacita byla postupně zaplněna poptávkou leteckých dopravců.

Navíc při nedostupnosti přesných prognóz vývoje provozu v době přípravy změn sektorizace nedošlo k naplnění volných kapacit rovnoměrně, a tak zatímco ve většině sektorů kapacita odpovídá poptávce a generované zpoždění je minimální, dochází k chronickému převisu poptávky nad kapacitou u sektoru NSEL. Tím došlo k situaci, kdy téměř veškeré zpoždění generované ACC Praha zatěžuje provoz z/do LKPR. Tento stav je pro provozovatele operující na Letišti Praha-Ruzyně dlouhodobě neakceptovatelný a je podrobován silící kritice.

Problémem zůstává i výběr a výcvik nových řídicích letového provozu. Přestože těmto otázkám věnuje podnik mimořádnou pozornost, došlo k navýšení počtu říp s platným oprávněním na ACC oproti roku 2000 pouze o 6. V současné době je na ACC 70 říp s platným oprávněním, z toho jsou 2 vedoucí pracovníci. Platné oprávnění pro ACC vlastní dále 6 pracovníků mimo středisko ACC, kteří si udržují platný průkaz. Vzhledem k trvalému nárůstu provozu je tento stav nedostatečný.

Z hlediska činnosti **sektoru přiblížovacích a letištních služeb** v letním období vypadá situace následovně:

SPLS Praha – Za rekordními počty odbavených cestujících v průběhu letní sezóny (Pokračování na straně 2)



Simulace nového umístění TWR

Letiště Praha-Ruzyně, čas 08:52.
„Lufthansa 1104 cleared to land runway 06 right, wind 070 degrees, 10 knots“.
Pilot bachratého boeingu instrukci potvrdí a opakuje povolení k přistání na dráhu 06R.

„Air France 1381 stop at holding position RWY 06 left on taxiway Foxtrot“.

Airbus společnosti AIR FRANCE zpomaluje pojezdění a poslušně zastavuje na vyčkávacím místě pro dráhu 06L.

Řídicí letového provozu na TWR pozoruje měkké dosednutí německého boeingu na práh dráhy 06R.

Fantazie, nebo sen?

Ani jedno, ani druhé. Při pohledu z letištní řídicí věže je skutečně možno vidět obě hlavní dráhy letiště v Ruzyni včetně letadel, která na nich přistávají nebo z nich startují. K prstu C zajišťují boeing 737 společnosti KLM, zastavuje a nástupní chobot se přisává k trupu letadla.

Stejný obrázek bylo možno pozorovat v týdnu od 15. do 19. září na simulátoru TWR firmy DLR v Braunschweigu v SRN. Opravdu žádná fantazie, pouze převedení záměrů vedení ČSL, s.p. a architektů firmy NIKODÉM a partner, s.r.o. na další rozvoj letiště Praha Ruzyně do trojrozměrné podoby.

Některé z těchto záměrů již mají zcela pevnou podobu, jiné jsou opravdu pouhou představou o možném využití prostoru letiště.

Záměrem, který ale má již zcela přesnou podobu, je právě vybudování nové vzletové a přistávací dráhy 06R/24L, která bude paralelní k současné dráze 06/24. Boční odstup obou drah 1525m umožní nezávislý provoz na obou drahách. Postupně se navyšující kapacita letiště Praha Ruzyně v počtu odbavených osob musí být co nejrychleji vyrovnána zvýšením kapacity letiště z hlediska počtu přistávajících a odlétávajících letadel.

Přibližná rovnováha obou hodnot je základním předpokladem efektivnosti letového provozu na každém mezinárodním letišti, a tak i v Praze již probíhají přípravná jednání směřující k realizaci nové dráhy současně s výstavbou odbavovacího terminálu EUropa.

Prostorová simulace na moderním zařízení firmy DLR, umožňující projekci v rozmezí 300 stupňů, byla prováděna s cílem vyhodnotit nejvhodnější lokality pro případnou budoucí výstavbu nové letištní řídicí věže. Výhled z TWR do všech částí letiště a do prostorů konečného přiblížení všech drah je z hlediska poskytování letových provozních služeb základním kritériem pro její výběr.

Metoda vizualizace budoucí podoby letiště a následná praktická simulace letového provozu není metodou ani jednoduchou, ani metodou levnou. Je

však jedinou metodou, jak prakticky ověřit některé záměry v předstihu více než deseti let.

Díky této metodě jsem měl možnost já a několik mých kolegů z DPRO/SPLS Praha vidět pražské letiště tak, jak bude vypadat po roce 2010. Simulace nám umožnila vybrat optimální lokalitu, která bude v rozvojové studii letiště Praha Ruzyně výhradně určena pro případ potřeby výstavby nové letištní věže.

Jestli jsme vybrali správně, to už posoudí jiní.

JAROSLAV VLASÁK, DPLR

▼ Pohled východním směrem ze současné TWR na letiště po dokončení stavby terminálu CARGO ČSA, mezinárodního hotelu a hangárů G a H. (podobný pohled se zdá být reálný v období 2010–2015)



Letní letový provoz

(Dokončení ze strany 1)

Srovnání provozu a zpoždění v období letního provozu v letech 2000–2003

	Počet pohybů						Zpoždění (v min.)			
	2000	2001	2002	2003	% změny 00–03		2000	2001	2002	2003
červen	28 451	32 459	35 002	39 476	38,75	červen	0,57	1,40	0,28	0,58
červenec	30 347	35 099	37 841	44 073	45,23	červenec	0,40	1,44	0,54	0,72
srpen	30 590	34 712	37 259	45 074	47,35	srpen	0,60	0,55	0,41	0,81
září	30 212	33 792	36 625	43 647	44,47	září	1,00	1,03	0,29	0,74
Celkem	119 600	136 062	146 727	172 270	44,00	Průměr	0,64	1,11	0,38	0,71

ny stojí historicky rekordní výkony letištní služby řízení. Denní maxima počtu pohybů se pohybovala těsně nad hranicí 400 pohybů (červen 419, červenec 410, srpen 411, září 413). Provoz vykazuje typické několikahodinové špičky s hodnotami až 39 letadel za hodinu. Nejsilnějším měsícem byl srpen s 11 211 pohyby.

SLNS Brno – Současný provozovatel letiště společnost Letiště Brno, a. s., aktivní politikou dosáhl 70% nárůstu MTOW za sledované období. Na nárůstu se podílela zejména nákladová doprava a charterové lety. O zahájení pravidelné letecké dopravy se nadále jedná. Typická skladba letového provozu na letišti Brno je kombinace velké dopravy a malých provozovatelů včetně silného zatížení místního aeroklubu Brno a letecké školy Bemoinvest, a. s. Dále se předpokládá zájem nízkonákladových dopravců o tuto destinaci.

SLNS Ostrava – Pravidelnou dopravu již tradičně zajišťuje společnost ČSA letadly ATR (výjimečně B 737) v počtu 2 až 4 letů denně. Počet charterových letů v posledních 2 letech narůstá, mírně se zvý-

šila nabídka destinací a k rušení plánovaných letů z důvodu jejich nevytíženosti nedochází. Letový provoz narůstá, k měsíci září činí meziročně 25 %, což odpovídá zvýšení MTOW o 31 %. Denní maximum bylo 129 pohybů v měsíci květnu, hodinové špičky činily v tomtež měsíci 20 pohybů. Nárůst počtu pohybů byl v letních měsících řešen posílením směny na TWR o TASO na 7 až 9 hodin.

SLNS Karlovy Vary – Zvýšená poptávka po přepravě do lázeňského centra

má trvalý trend. Letošní nově zavedené linky do Moskvy a Prahy se projeví meziročním nárůstem MTOW o 68%. Počet odbavených cestujících rovněž stoupal. Stejně jako v LKTB se problematickým momentem ukazuje být zatížení TWR místní letovou činností a provozem VFR. Výkony LPS zejména ve víkendových dnech dosahovaly hranice kapacity letištní služby řízení.

JAN ŠTINDL, ŘDPRO

Parlamentní komise jednala v Brně

Pod záštitou ŘLP ČR, s.p. se dne 31. října 2003 uskutečnilo pravidelné jednání Stále komise pro letectví při Hospodářském výboru Poslanecké sněmovny ČR. Program jednání byl věnován především ekonomické a právní problematice regionálních letišť v souvislosti s jejich plánovaným převodem na kraje. Členové komise měli dále příležitost seznámit se s výsledky letního letového provozu v roce 2003, se současným stavem projektu IATCC Praha a výsledky studie Evropské komise v oblasti poskytování ATM.

(rkl)



Statistika provozu

září 2003

Měsíc	Počet IFR pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Průměr zdržení/ACFT v min.	
	2002	2003		2002	2003
září	36 625	43 647	19,2	0,30	0,74

Počet pohybů v evropském FIR			
Měsíc	2002	2003	v %
září	751 967	773 331	+ 2,8

Počet pohybů na letištích – Česká republika											
Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003
září	10 665	11 728	+ 10	2 851	3 566	+ 25	1 209	1 547	+ 28	1 168	1 156
											- 1

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

Vytvořili jsme koncept budoucí činnosti, říká doc. Ing. Jindřich Ploch, CSc.

Bezpečnost a kvalita jako základní pravidlo

Úřad pro civilní letectví, instituce nacházející se v těsném sousedství našeho podniku, není oboru řízení letového provozu až tak moc vzdálen. 1. července 2003 nastoupil doc. Ploch do významné funkce a s jeho úřadem nás pojí mnoho společného, proto jsme se rozhodli položit mu několik otázek.

Začneme trochu z historie Úřadu pro civilní letectví: Jak dlouho existuje a co bylo hlavním důvodem jeho vzniku?

Úřad existuje od roku 1997 a na jeho začátku stál zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, který zakládá správní úřad Úřad pro civilní letectví (ÚCL) se sídlem v Praze pro výkon státní správy ve věcech civilního letectví. Stejný zákon současně zrušil předchůdce Úřadu pro civilní letectví, kterým byla Státní letecká inspekce (SLI).

A důvod vzniku ÚCL? Úřad byl zřízen v souladu s čl. 79 Ústavy a jeho pravomoci byly rozšířeny o některé činnosti, které do té doby vykonávalo ministerstvo dopravy. V jednotlivých ustanoveních zákona pak byla vymezena působnost Úřadu pro civilní letectví k výkonu konkrétní agendy v oblasti civilního letectví.

Jaké postavení zaujímá ÚCL v systému státní správy a kdo je vašim nadřízeným orgánem?

ÚCL je orgán státní (veřejné) správy, který je podřízen Ministerstvu dopravy ČR (MD). Tuto podřízenost však nelze chápat jako přímé řízení Úřadu ze strany příslušného útvaru MD, nýbrž jako fakt, že resortní ministerstvo (a tedy ministr dopravy) je odpovědné za jeho výkon veřejné správy v civilním letectví v přesně vymezeném rozsahu. Ministerstvo dopravy tuto odpovědnost uplatňuje zejména tím,

že např. ministr jmenuje ředitele ÚCL, schvaluje statut a rozpočet ÚCL apod.

Jaké je poslání a co je hlavní náplní práce ÚCL?

Do náplně práce Úřadu toho spadá poměrně mnoho. Přesné vymezení úkolů lze nalézt v § 89 zákona o civilním letectví. Úřad vede např. evidenci letadel v leteckém rejstříku a přiděluje identifikační značku, rozhoduje o letové způsobilosti, provádí její kontroly a zadržuje osvědčení, vede evidenci leteckého personálu a vydává průkaz jeho způsobilosti, je speciálním stavebním úřadem pro letecké stavby, uděluje souhlas k provozování leteckých veřejných vystoupení, přehlídek a soutěží atd. Vydávání těchto oprávnění má i mezinárodní rozměr a ekonomickou konsekvenci, neboť opravňuje provádět letecké činnosti v rámci ČR i mimo ni. Přehled nejdůležitějších zákonů, mezinárodních smluv a dalších právních předpisů, podle nichž ÚCL jedná a rozhoduje, naleznete na webových stránkách ÚCL – www.caa.cz.

Předpokládáme, že provozujete vlastní informační systémy. Co je hlavní náplní vaší databáze a dá se nějakým způsobem veřejně využívat?

ÚCL buduje informační systém zaměřený na oblast vlastního řízení a činnosti pro veřejnost. Veřejnost se setkává hlavně

s oblastí Leteckého rejstříku, kde je vedena databáze leteckého personálu a databáze letadel. Pro další informace veřejnosti připravujeme novou verzi webových stránek spolupracujících s budovaným vnitřním informačním systémem („průvodce elektronickým úřadem“). V budoucnu se předpokládá možnost poskytování informací i prostřednictvím „portálu veřejné správy“.

Provádíte zkoušky a další kvalifikace. Jsou tyto úkony zpoplatněny?

Žadatelé si u nás mohou udělat několik druhů zkoušek, např. soukromý a obchodní pilot letounů a vrtulníků, dopravní pilot letounů a vrtulníků, pilot kluzáků, pilot volných balónů, řídicí letového provozu, dispečer letecké dopravy, operátor letecké stanice, palubní průvodčí apod. Druhy úhrad a jejich výše za úkony prováděné Úřadem jsou uvedeny v příloze 2 vyhlášky ministerstva dopravy č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon o civilním letectví. Tato vyhláška např. u pilota kluzáků stanovuje poplatek ve výši 200 Kč, u dopravního pilota letounů je to pak 1 000 Kč.

Samozřejmě nás zajímá, jaká je spolupráce s ŘLP ČR, s.p. a jak ji hodnotíte?

Myslím, že spolupráce ÚCL s ŘLP ČR, s.p. je dobrá, a věřím, že v blízké budoucnosti bude ještě rozsáhlejší a dynamičtější. Dobrým základem pro naši spolupráci je fakt, že naše organizace vzájemně chápou postavení a úlohu partnera v systému civilního letectví a respektují je. Ze strany ŘLP to vyplývá z toho, že

jeho vedení akceptovalo celoevropský trend posilování úlohy státního regulátora v systému ATM. ÚCL naopak chápe složitost úlohy poskytovatele ATM v prostředí dynamického nárůstu objemu provozu za současného požadavku vysoké úrovně bezpečnosti a ekonomiky provozu. Jako známku dobré a úspěšné spolupráce mohu uvést činnost pověřených inspektorů řídících letového provozu a techniků, zaměstnanců vašeho podniku, kteří se souhlasem vedení ŘLP provádějí činnost ve jménu ÚCL. Dalším příkladem je spolupráce pracovníků obou našich organizací v oblasti tvorby národních předpisů.

Jak jste se vy osobně k této práci dostal a jaké jsou vaše představy o fungování ÚCL?

Je to prosté, uspěl jsem ve výběrovém řízení na funkci ředitele ÚCL. Prakticky celý můj život je spojen s letectvím v různých podobách. Dobře si uvědomuji, že mám možnost určitou oblast leteckého života částečně ovlivňovat. Samozřejmě je to velká zodpovědnost, a tak se řídím svým základním pravidlem: „B + K ČCL v GS“, což znamená: „**BEZPEČNOST + KVALITA ČESKÉHO CIVILNÍHO LETECTVÍ V GLOBÁLNÍM SVĚTĚ**“. V tomto duchu se snažím a budu snažit vést ÚCL.

Pokud jde o mé představy, jedním z hlavních úkolů, které bych chtěl realizovat, je vytvoření opravdu funkčního elektronického úřadu.

Děkujeme za rozhovor.

(Irm, mis)
Foto: mis



doc. Ing. Jindřich Ploch, CSc.

narozen 12. ledna 1956. Absolvent Gymnázia v Plzni, absolvent vysokoleskolského studia – letecký elektrotechnický obor – inženýr – VA Brno, kandidát technických věd v oboru měřicí technika – VA Brno, docent v oboru měřicí technika – Vojenská akademie Brno. V roce 1980 důstojník – technik na letecké základně, 1985 – 1995 zástupce vedoucího katedry inženýrského a radiotechnického zabezpečení letectva (ILZ a RTZ letectva) na Vojenské akademii Brno, učitel na Vojenské akademii Brno. V letech 1996 – 2001 ředitel Vojenského technického ústavu letectva a PVO Praha, 2001 – 2003 vrchní ředitel Národního úřadu pro vyzbrojování Ministerstva obrany. Od 1. 7. 2003 ředitel Úřadu pro civilní letectví. Ženatý, manželka Radmila, dvě dcery. Rád si zahraje tenis a provozuje horskou turistiku. Čte klasickou literaturu a poslouchá klasickou hudbu.

Hlukově senzitivní postupy na Ruzyni – I. část

Již mnohokrát bylo zmiňováno, že Česká republika prožívá v současné době trvale zvýšenou poptávku po letecké dopravě. Bez ohledu na tragický teroristický útok na světové obchodní středisko v New Yorku a následnou celosvětovou recesi v letectví vykazuje meziroční nárůsty provozu jedny z nejvyšších čísel v rámci ECAC Evropy. Důvodem je zvyšující se atraktivita nejen celé republiky, ale i hlavního města Prahy. Zvýšená koupeschopnost obyvatel, zlepšující se podnikatelské prostředí a rostoucí mezinárodní prestiž jsou příčinou zvýšeného počtu startů a přistání na letišti Praha-Ruzyně. V neposlední řadě tomu přispívá i cenově atraktivní a špičkově organizované

poskytování letových provozních služeb spojených s přílety a odlety letadel. Toto velice perspektivní odvětví přináší obživu přímo několika tisícům zaměstnanců a dalším stovkám tisíc občanů tohoto státu zprostředkovaně. Samozřejmě, každý systém, zejména v době dynamické civilizační extenzifikace, je zatížen negativními stránkami procesu jako celku. V letectví se jedná o zvýšenou hladinu vibrací a hluku v blízkosti letišť a zatěžování životního prostředí emisemi zplodin leteckých motorů. Taktéž vnímání pohybu letadel v relativně malých výškách vzbuzuje určité psychologické reakce obyvatel. Nesourodý provoz na prvním pražském letišti ve Kbělich, kde např.

v roce 1927 bylo ve 230 provozních dnech při desetihodinové pracovní době uskutečněno 47 tisíc pohybů, což odpovídá dennímu výkonu cca 200 letadel s aplikací 3 minutových rozstupů, a také též prostorová nedostatečnost pro rozvoj

potřebných odbavovacích kapacit vedly k požadavku leteckých odborníků na urychlenou výstavbu moderního civilního letiště.

ALEXANDR DUDA, N SPLS
(pokračování v příštím čísle)

Studentky na odborné praxi

Ve druhém říjnovém týdnu bylo možné setkat se na nejrůznějších pracovištích ŘLP ČR, s. p. se dvěma studentkami Střední průmyslové školy dopravní v Praze v Masné ulici. Jejich odborná praxe se odehrávala v rámci spolupráce vymezené smlouvou, kterou má tato škola nejen s naším podnikem, ale i s dalšími subjekty působícími na letišti v Praze-Ruzyni.

Jana Zachová a Martina Voplakalová studují třetí rok obor letecká doprava a nyní měly příležitost ověřit si své teore-

tické znalosti v praxi z pohledu řízení letového provozu a jeho zabezpečení. Stáž byla připravena DPER, avšak neobešla se bez spolupráce s kolegy z DPRO, LŠ i CL, kteří jim na svých pracovištích poskytli příslušný výklad.

Obě byly s průběhem praxe velmi spokojené a vůbec se nebránily představit, že by se za rok mohly začít připravovat na funkci řidičů letového provozu.

STANISLAV ČERNÝ, DPER

Zaostřeno na IATCC Praha



Snímek ukazuje aktuální pohled na staviště (4. 11. 2003). V říjnu už stavební práce nabraly rychlé tempo a díky přízní počasí nebyly hlášeny žádné zásadní problémy ani ohrožení časového harmonogramu.

Foto: mis

Vysoký rating pro náš podnik

V minulém čísle STRIPu byli naši čtenáři informováni o dosaženém ratingovém hodnocení našeho podniku. Nyní bychom Vám chtěli přinést několik doplňujících informací o tom, co rating představuje a jak mohou být jednotlivé subjekty posuzovány.

Rating je konečným výstupem mezinárodně srovnatelného hodnocení podniku a charakterizuje schopnost podniku dostát svým závazkům. Ratingem je určována míra rizikovosti nesplnění závazků podnikem, a dává tak uživatelům ratingového hodnocení odborné a nezávislé doporučení k započetí, korekci nebo ukončení obchodní spolupráce. Rating hodnoceného subjektu postihuje veškerá známá rizika, a stává se tak plnohodnotným podkladem pro rozhodování investorů, bank a obchodních partnerů o obchodní spolupráci s hodnoceným

subjektem. Rating tedy může ušetřit oběma stranám značné náklady, a to v podobě nižších úrokových sazeb či v podobě impulsu k novým obchodním kontraktům.

K hodnocení jednotlivých subjektů jsou užívány ratingové stupnice. V dlouhodobém mezinárodním ratingu nemůže žádný subjekt dosáhnout vyššího stupně, než kolik činí ratingové hodnocení státu. ŘLP ČR, s. p. tedy v dlouhodobém mezinárodním ratingu dosáhlo hodnocení na stupni A+, tedy identické hodnocení jako ČR, tj. nadprůměrný subjekt se skutečností, které by v budoucnu mohly ohrozit nízkou míru rizika. Z hlediska dlouhodobého lokálního ratingu podnik dosáhl nejvyšší možné hodnocení na stupni czAaa, což znamená, že jde o prvotřídní subjekt s malým rizikem a maximální schopností splácet své závazky.

IVAN ZBEJVAL, DFIN

ICAO: Po Montrealu Istanbul

Krátce po 11. letecké konferenci ICAO v Montrealu se ve dnech 27.–30. října 2003 v tureckém Istanbulu sešlo 128 delegátů z 24 států evropského regionu na odborném semináři zaměřeném na implementaci projektů technické spolupráce v Evropě a v centrální Asii. Prostřednictvím pracovníků Kanceláře technické spolupráce ICAO byli jeho účastníci seznámeni s různými formami již existujících nebo připravovaných projektů, způsoby jejich financování, systémem výcvikových programů a výhodami mezinárodní spolupráce.

Za Českou republiku, která aktivně participuje na programu technické spolupráce ICAO v civilním letectví, především v oblasti výcviku personálu letových provozních služeb z rozvojových zemí a zemí s tranzitivní ekonomikou, vystoupili na semináři Ing. Helena Budská z odboru civilního letectví Ministerstva dopravy ČR a Mgr. David Tomajer z Letecké školy ŘLP ČR, s. p. Oba seznámili účastníky akce se způsoby financování, administrativním zajištěním implementace projektů, průběhem a zaměřením jednotlivých výcvikových kurzů uskutečněných LŠ v letech 1996–2003.

Prezentace vzbudila zaslouženou pozornost a České republice se za realizaci projektů mezinárodní technické pomoci dostalo na semináři slov uznání z míst nejpovolanejších – od prezidenta Rady ICAO Dr. Assada Kotaiteho a ředitele Kanceláře technické spolupráce ICAO Alberada Sáncheze.

DAVID TOMAJER, LŠ



Pohled na jednací sál 11. letecké navigační konference ICAO, která se konala ve dnech 22. 9.–3. 10. 2003 v Montrealu. V popředí delegace České republiky (zleva): Ing. Petr Materna, generální ředitel ŘLP ČR, s. p. a Ing. Ladislav MIKA, vedoucí oddělení pro správu a uspořádání vzdušného prostoru v odboru civilního letectví ministerstva dopravy ČR.

Foto: ICAO

Výstava „3L“ na pokračování

S vítěznými snímky 2. ročníku amatérské fotosoutěže pracovníků ŘLP ČR, s.p. pod názvem „3L“ '03 uvedenými v červnu t.r. se na zbrusu nových výstavních panelech mohli seznámit všichni zájemci a návštěvníci podniku. Říjnová vernisáž a výstava ve vestibulu letištního objektu hlavní budovy našeho podniku se setkala s velkým ohlasem. Výstavu navíc mohli obdivovat i zahraniční hosté, kteří v té době na ŘLP ČR, s.p. zavítali.

Za účasti JUDr. Jitky Kocourové, ředitelky personální divize, porotců a redakce STRIPu byly 16. října 2003 předány čestné diplomy a věcná ocenění vítězům soutěže, která se stává už tradicí v životě podniku se letos objevilo několik desítek snímků v obou hlavních kategoriích.

Porota složená ze zástupců podniku i externích profesionálních a uměleckých fotografů neměla snadný úkol. Dlouho, předlouho se radila a vybírala, až nakonec přijala rozhodnutí, které se možná nelíbilo všem, ale které je – podle názoru redakce – nanejvýš čestné a spravedlivé.

Do užšího kola bylo vybráno dvacet snímků jedenácti autorů a z nich vítěze v kategorii Volné téma určila porota foto-



Absolutní vítěz 2. ročníku amatérské fotosoutěže „3L“ PhDr. Stanislav Černý přebírá vítěznou cenu z rukou JUDr. Jitky Kocourové. Zcela vpravo Jaroslav Lechnýř, autor panoramatického snímku Prahy oceněného zvláštní cenou poroty.

grafie Zbyňka Hejduka „Na rybách“, Ivana Holobradého „Lví fontána“ a Romana Nedbala „Tereza“. Snímky Stanislava Černého „Z37T Čmelák při ukázce odhodu“ a „M. Rom, APP“, spolu s fotografií Jiřího Láného „Nebojte se létat“ vyhrály v hlavní kategorii „3L“. Zvláštní cenu porota udělila panoramatickému snímku Jaroslava Lechnýře „Praha, 28. 7. 2002, 14 hodin, 23 minut, 15 sekund“.

Tyto fotografie, spolu s dalšími, doplnily dvacítku těch, které až do konce

října měli možnost zhlédnout návštěvníci v Praze.

O mimořádných kvalitách svých spolupracovníků – fotoamatérů se přesvědčí také kolegové a návštěvníci v letištních objektech v Brně, Ostravě a Karlových Varech. Výstava má putovní charakter a bylo by škoda nepodělit se o výsledky práce i s ostatními.

(Irm)

Foto: Jiří Láně

Redakce Stripu vyhlašuje III. ročník amatérské fotosoutěže „3L“

Zveme k účasti všechny zaměstnance našeho podniku!

Uzávěrka je 31. března 2004, vítězné snímky vyhlásí a ocení odborná porota.

Motto:

Jsem natolik umělcem, abych mohl volně čerpat ze své fantazie. Fantazie je důležitější než znalosti. Znalosti jsou omezené. Fantazie obepíná svět.

Albert Einstein

Podmínky fotosoutěže

a) témata

- Lidé, letadla, létání – „3 L“
- Řízení letového provozu – obor + podnik
- Volné téma – např. cestování, příroda, volný čas, památky, architektura atd.



2. místo v kategorii Volné téma
Ivan Holobradý:
Lví fontána

b) forma

- Černobílé a barevné snímky formátu od 15 × 21 do 20 × 30 cm na lesklém fotopapíru. Na rubu označte horní hranu fotografie, napište jméno, příjmení, pracoviště, telefon, datum pořízení, číslo snímku a jeho název
- Diapozitivy (kinofilm a větší) v „košílce“ bez krycích skel nebo fólií. Na košílku uveďte veškeré údaje (viz výše)

Účast

Každý zaměstnanec podniku, který se účastní fotosoutěže:

- přihlášením fotografií (dále jen díla) prohlašuje, že předkládá vlastní autorské dílo
- za 1., 2., a 3. místo a zvláštní cenu poroty obdrží diplom a věcné ocenění
- souhlasí s eventuálním zveřejněním jím přihlášené fotografie do soutěže ve zpravodaji Stripu a s umístěním díla na panelech putovní výstavy v prostorách podniku a terminálech regionálních letišť Karlovy Vary, Ostrava a Brno

- souhlasí s právem podniku užít předložené dílo k další propagaci a reklamě podniku po časově neomezenou dobu

Kritéria hodnocení

- kompozice
- estetická kvalita a originalita pojetí

Odborná porota

Ing. Ivan Hubert (předseda), Václav Jukl, Miroslav Martinovský, Jiří Pekárek, Mgr. Lubomír Maršík a Michael Sedláček

Ocenění

- 1. cena (za téma „3L“ + zvláštní cena poroty) – 2 × šeky na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 4000 Kč; 1. cena (za téma ŘLP + za Volné téma) – 2 × šeky na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 3 000 Kč
- 2. cena (za všechna tři témata) – 3 × šeky na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 2000 Kč
- 3. cena (za všechna tři témata) – 3 × šeky na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 1000 Kč

red

inspiromat

„Taková firma by byla založena podle obchodního zákoníku, což jí dává mnohem větší pružnost a možnosti na půdě mezinárodní spolupráce.“

Generální ředitel ŘLP ČR, s.p. Petr Materna k návrhu na přeměnu podniku na akciovou společnost

Pondělí 6. října:

Před 80 lety byly založeny Československé státní aerolinie (ČSA), od 26. března 1995 nesou název České aerolinie (ČSA)

„Nyní, kdy si České aerolinie připomínají osmdesáté výročí, jsou stabilizovanou společností s flotilou třiceti pěti letadel západní výroby, která spojuje Prahu s 69 destinacemi ve čtyřech světadílech naší planety. Přepřavili jsme více než 71 milionů cestujících a přes 743 tisíc tun zboží a pošty.“

MLUVČÍ ČSA Marcela Picková ke skutečnosti, že se podnik rychle dostal na špičku mezi postkomunistickými leteckými společnostmi

„My v našem regionu vytváříme významný konkurenční prvek.“

Generální ředitel ŘLP ČR, s.p. Ing. Petr Materna na otázku Hospodářských novin, zda nízké poplatky přitahují do našeho vzdušného prostoru letecké společnosti

„Bylo to nádherné, cítila jsem se jako sedmileté dítě na Štědrý den.“

Jedna z pasažérek historicky posledního letu jediného nadzvukového dopravního letounu Concorde z Británie na washingtonské Dallasovo letiště

„Veškerá rozhodnutí jsou na jejich straně.“

Ředitel Czechinvestu Martin Jahn k situaci, v níž se bývalé žatecké letiště stává stále větším favoritem pro vybudování evropské továrny jihokorejské automobilky Hyundai Motors

„Zatím vážně převod majetku z ministerstva obrany.“

Zástupce hejtmana Jihomoravského kraje František Polách v situaci, kdy kraj má zájem o převod letiště v Brně-Tuřanech z vlastnictví státu

„Skončila doba nejistoty, kdy jsme investovali například do budov bez záruky, že tu setrváme.“

Daniel Tuček, zástupce generálního ředitele letecké společnosti Delta System-Air, která provozuje leteckou dopravu, k rozhodnutí vlády, že česká armáda může královéhradecké vojenské letiště bezplatně převést na krajské město

„Dvanáctého a čtrnáctého září pronesu na letištích v New Orleans a v Houstonu pytle s řezačkami na koberce. Schválně, jestli se mi to podaří.“

Nataniel Heatwhole, obžalovaný dvacetiletý americký student, kterému se podařilo na palubu letadel přenést nebezpečné zbraně, a to i přesto, že policii předem upozornil, kdy a kde je schová

(mis)

Co se děje na ruzyňském letišti?



Krásná i po letech

Před budovou administrativně-provozního centra ČSA na novém letišti se objevil krásný veterán, který potěší oko každého příznivce křídle s vtulami. Je to pěkně rekonstruovaný Douglas DC-3 DAKOTA v barvách ČSA z počátku padesátých let.

Neobjevil se na tomto místě a v tomto čase náhodou. Právě 29. října 2003 ČSA slaví nádherné 80. výročí, které ji řadí mezi nejstarší aerolinie v Evropě. 29. října 1923 pilot/rotmistr Karel Brabenec odstartoval s letadlem Aero A14 „Brandenburg“ na prvním linkovém letu Kbely – Bratislava. Na palubě měl jediného cestujícího – redaktora Lidových novin V. Kóniga s několika balíky novin. Od té doby ČSA s výjimkou válečných let 1939–1945 nepřetržitě přepravují na křídlech své flotily cestující a dle statistik jich už bylo 71 368 472.

ČSA se tedy mohou s pýchou ohlížet a instalací tohoto krásného letadla před své ústředí jen svou tradici zdůraznit. Vše co krásných typů letounů prošlo jen službou v ČSA, co krásných typů bylo k vidění na ploše ruzyňského letiště a v naší republice! Skoro všechny je semlelo soukolí času. Měl jsem pocit, že se chováme trochu macešsky k tak krásným strojům a že na ruzyňském letišti by mělo být několik veteránů k vidění. První krůček udělala ČSL vystavením slavného typu Aero 45 v příletové hale, který byl rekonstruován v ČSA. A tradice pokračuje. Od roku 1998 byla DC-3 v hangáru E a zvolna se podrobovala rekonstrukci v dílnách ČSA. Vedoucí Údržby letadlových celků pan Zdeněk Melichar z ČSA nám prozradil několik detailů o provedených pracích. Vystavený letoun už není letuschopný, protože potah křídla a drak vykazují trhliny, jejichž oprava by byla neúměrně drahá. Byla však opravena hydraulika, protože letoun spočívá na vlastním podvozku. Provoznuschopné jsou oba motory Pratt and Whitney, jsou zakonzervovány a udržovány. Vnitřní vybavení nebylo obnoveno, protože se nepodařilo sehnat originální sedačky. Palubní deska byla připravena k rekonstrukci, ale pak padlo rozhodnutí, že letadlo nebude přístupné zevnitř, a ve vnitřní rekonstrukci nebylo pokračováno.

Okénka kabiny byla opatřena dobovými záclonkami a byl proveden stříbrný nátěr trupu s dobovým modrým markingem na přídí, tzv. fousy. Pamětník by mohl pouze podotknout, že letadla ČSA nebyla nastříkána stříbrnou barvou, ale trup i potah křídla byl pouze vyleštěn do zrcadlového lesku alcladu. Imatrikulace OK-XDM s vystaveným letadlem nesouvisí, ale letoun DC-3 této poznávací značky létal u ČSA v letech 1949–1960. Historie vystavené Dakoty je však tak pestrá a okolnosti jejího příletu do republiky tak zajímavé, že se k nim vrátíme v příštím čísle Stripu.

OLDŘICH STANĚK, AI

Foto: mis, archiv



CISM se ro

„Zveřejněním studie o vlivu stresu na výkon profese řídicího letového provozu celá záležitost nekončí“, říká psycholog ŘLP ČR, s. p. Mgr. Michal Walter. Současně s touto studií probíhá v našem podniku implementace programu CISM, který je součástí bezpečnostního standardu u řady provozovatelů LNS v Evropě (např. Německo, Finsko, Holandsko, Portugalsko) i v zámoří (USA, Kanada). Je konkrétním projevem snahy podniku provádět prevenci stresu a v případě mimořádných událostí poskytnout kvalifikovanou pomoc řídicím letového provozu. Program by se neuskutečnil bez spolupráce s odborovou a profesní organizací řídicích letového provozu CZATCA. Oporou týmu jsou zkušení řídicí (peer – debriefers), kteří jsou k tomu vycvičeni podle mezinárodně uznávané metodiky. Tým CISM v našem podniku má celkem 18 členů.

Intenzivní program připravil M. Walter ve spolupráci s PhDr. Marií Sotolářovou, hlavním psychologem Hasičského záchranného sboru ČR, která je certifikována jako autorka a lektorka systému krizové intervence v rámci twinningového projektu Phare Evropské unie, CZ 98 10-02-01. Ta se s námi také podělila o své dojmy a zkušenosti:

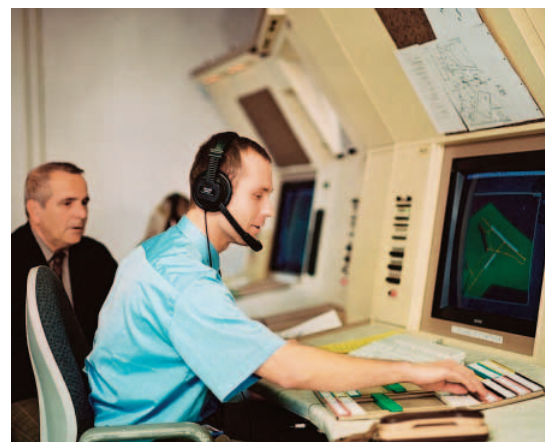
„Výcvik, který reaguje na výsledky studie CISM, tedy studie o vlivu stresových situací na kvalitu výkonu ná-

Labyrintem náro

Po absolvování schváleného základního výcviku je další součástí procesu vzdělávání řídicích letového provozu pokračovací výcvik. Jeho cílem je rozvíjení znalostí a dovedností žáků za účelem jejich přípravy na absolvování závěrečné teoretické a praktické zkoušky ÚCL (Úřad pro civilní letectví).

Koncepce pokračovacího výcviku vychází z doporučení Eurocontrol, používaná metoda výcviku se řídí pedagogickou zásadou KUS (Knowledge-Understanding-Skills). Za plánování, organizaci a management pokračovacího výcviku odpovídají příslušná stanoviště letových provozních služeb. Vlastní výcvik je organizačně rozdělen do tří postupných fází lišících se cíli, použitými metodami a prostředky. Jsou to přechodová fáze TT (Transitional Training), fáze PJT (Pre on the Job Training), ve které se provádí příprava na závčik a fáze OJT (On the Job Training), používaná k provádění závčiku na pracovišti.

Přechodová fáze – TT zahrnuje seznámení se stanovištěm, teoretickou přípravu a praktický výcvik. Během této fáze žák získává znalosti a vědomosti specifické pro dané stanoviště. Seznámení se stanovištěm slouží k poznání chodu, organizace a vazeb, poté jsou organizovány krátké prohlídky spolupracujících pracovišť. Teoretická příprava je v podstatě studium provozních dokumentů k pochopení technologie práce, koordinačních vazeb a chodu stanoviště. Příprava je zakončena zpravidla testem. V praktickém výcviku na simulátoru sledujeme spojení praktických návyků získaných v základním výcviku



zjíždí



▲ Druhý tým peer – debriefers se svými lektory (horní řada zleva: Petr Král, Zbyněk Hadaš, Petr Machálek, Daniel Gaspar, Michal Walter, Martin Vítek, sedící zleva: Rostislav Máca, Marie Sotololářová, Václav Lacina)

ročné profese řídicího letového provozu, je zaveden u Policie ČR a Hasičského záchranného sboru ČR a zcela jistě bude postupně zaváděn i do dalších složek Integrovaného záchranného systému v České republice.

Protože do skupiny zátěžových profesí nepochybně patří i profese pilotů a řídicích letového provozu, považujeme tuto práci za mimořádně důležitou a jsme rádi, že nám ji vedení vašeho podniku umožnilo.

CISM obecně pracuje s pocity lidí při mimořádných situacích a výcvik by klidně mohl mít motto, že slovo občas v tvrzení, že lidé jsou myslící systémy, které občas cítí, nahrazuje slůvkem také. Na tom je založena naše práce s lidmi, u nichž stres, napětí a umění je zvládat jsou na denním pořádku.

Skupině pracovníků, kteří řídí letový provoz, chceme tímto výcvikem pomoci lépe poznat sami sebe, umět pracovat s projevy pracovního stresu, předcházet jejich negativním dopadům, lépe relaxovat apod. Hlavním cílem výcviku CISM bylo certifikovat peer – debriefery, kteří budou v případě potřeby kvalifikovaně pomáhat svým kolegům se zvládnutím mimořádných psychických zátěží.

Poznámka: Bližší informace o programu naleznete na intranetové stránce Divize personální, odkaz CISM.

(Irm)

Foto: mis

Pilotní studie: O vlivu stresu na výkon profese

(dokončení z minulého čísla)

organizační stres (OS) – nízká produktivita práce, konflikty mezi lidmi, napětí na pracovišti, absentismus, nehody, **stresující životní události (ŽU)** – zdroje mimopracovního stresu, smrt nebo odloučení od blízkých osob, zadlužení, nemoci, úrazy, změny v pracovním zařazení, nāvycích, bydlení,

životní a zdravotní rizika (ZR) – životní styl a zdravotní návyky, pohyb, cvičení, relaxace, nebezpečné jednání, špatná výživa, nekontrolování tělesné hmotnosti, kouření, nadužívání alkoholu,

riziko nehod (RU) – neschopnost vyrovnat se se stresem, špatný postoj k bezpečnosti práce, tendence dělat si starosti s výkonností, potíže se zvládnutím času,

technostres (TS) – práce se zobrazovacími jednotkami, bolesti očí, bolesti v zádech.

Vyhodnocení získaných dat

Byla provedena analýza a interpretace zjištěných dat. Výstupem je tato závěrečná zpráva, která shrnuje všechny výše uvedené skutečnosti a doporučuje příslušná opatření. Zpráva bude prezentována v rámci podniku (grémium GŘ, podnikový časopis, intranet, informace odborům).

MICHAL WALTER, DPOR

čného výcviku k licenci řídicího letového provozu

Pokračovací výcvik



se skutečnými provozními postupy a koordinací. V této části ještě žáky netrápíme vysokou zátěží, ale již požadujeme znalosti a dovednosti spojené s postupy v příslušném prostoru odpovědnosti. Přechodová fáze je zakončena praktickým cvičením a souhrnným hodnocením dosažených schopností žáka v této fázi.

Příprava na zácvek – PRE-OJT je výhradně praktická a provádí se pomocí simulátorových cvičení, která obsahují již komplexní provozní situace, maximální provozní zátěž a nouzové situace. Výcvik v této fázi je založen na co největším stupni reality simulovaného prostředí a připravuje žáky na vstup do skutečného provozního prostředí. Výjimku tvoří příprava na získání kvalifikace pro letištní řízení, kde stále není k dispozici odpovídající TWR simulátor. Složitost cvičení se systematicky zvyšuje do úrovně, kde jsou komplexně použity všechny provozní situace a silná zátěž. Po ukončení této části očekáváme

od žáka plné zvládnutí poskytování letových provozních služeb v simulovaném prostředí příslušného stanoviště, včetně zvládnutí koordinačních postupů, poruch a degra-dací systémů a řešení nouzových situací. Po ukončení provádíme opět souhrnné hodnocení a přezkoušení žáka inspektorem ŘLP. Zkouška sestává z teoretické části, během níž ověřujeme znalosti žáka z místních postupů, a z části praktické, během níž přezkoušujeme schopnosti žáka při praktickém řízení se silnou zátěží, včetně degradace až rozpadu systému. Na stanovištích ACC Praha a APP Praha ověřujeme i schopnost dořídit provoz po úplném výpadku systému do jeho zastavení. Žáci na ostatních stanovištích APP jsou cvičeni na plně procedurální řízení. Poté žák absolvuje teoretickou zkoušku ÚCL, o které se zmíníme ale v jiné části seriálu Dva (k)roky k radaru. Po jejím úspěšném absolvování může být praktická zkouška na simulátoru před fází OJT, konaná již za účasti inspektora

ÚCL, uznána jako část praktické zkoušky ÚCL pro získání průkazu řídicího letového provozu. Po ukončení této fáze žák přechází ze simulátorového prostředí do výcviku na reálném stanovišti letových provozních služeb.

Zácvek na stanovišti – OJT je prováděn v živém provozu, při kterém jsou znalosti postupů a dovednosti nabyté předchozím výcvikem dále rozvíjeny a konsolidovány ve skutečných provozních situacích pod dohledem instruktora OJT. Naším cílem je připravit žáka k závěrečné části praktické zkoušky pro získání kvalifikace. Během této fáze v určitém časovém intervalu provádíme souhrnné hodnocení, posledním je závěrečné, kterým vyjadřujeme připravenost žáka k vykonání závěrečné zkoušky.

V této části seriálu jsme se informativně zmínili o koncepci, metodě výcviku a rozdělení pokračovacího výcviku do tří výcvikových fází, které mají svou logiku v organizaci a harmonizaci pokračovacího výcviku jako výukového modulu. Každá hra má svá pravidla, i pokračovací výcvik je má, jako každý výcvik. Jsou zde dva hráči. Na jedné straně žák, který musí dodržovat přesné pravidla, mantinely a cíle výcviku, na druhé instruktor, který jejich dodržování sleduje a hodnotí. Hra probíhá bez přerušování, pokud hráči dodržují pravidla, a může se zdát, že průběh hry závisí pouze na žákovi a jeho snažení. Nikoliv. I my, instruktoři se musíme neustále snažit o zdokonalování pravidel, aby hra končila vždy férově. K tomu nám slouží výcvikové plány stanovišť, standardizace výcviku, taxonomie hodnocení, objektivizace hodnocení, monitorování efektivity a v neposlední řadě účinný, právě budovaný výcvikový informační systém. Jedině pomocí používání těchto nástrojů můžeme mít jistotu, že pokračovací výcvik probíhá tak, že jsou dány standardy, kritéria a podmínky pro všechny naše žáky stejně.

A závěr? Radost z každého nového řídicího. Pro obě strany, pro žáka i pro nás.

JIRÍ ŘEHOŘ, DPOR
Foto: JIRÍ LÁNĚ

Dva (k)roky k radaru III.

Zveme vás na Žofín

Tradiční předvánoční setkání zaměstnanců státního podniku Řízení letového provozu ČR se po několika letech vrací do Paláce Žofín. Historií i současností posvěcený slavný dům v Praze na Vltavě se v pátek 12. prosince 2003 ve večerních hodinách stane místem setkání pracovníků ŘLP ČR, s.p. a jejich rodinných příslušníků. To, že náš podnik dostal v „souboji“ o rezervaci tohoto místa v exponovaném termínu před vánočními svátky přednost před jinými, neméně velkými podniky a společnostmi, svědčí o jeho vynikajícím renomé.

Setkání zahájí slavnostní fanfáry ve Velkém sále, přesně v 18:00 hodin. Bude následovat předtančení a pak už moderátorka večera, Alena Zárybnická, před-



staví postupně všechny hlavní aktéry programu. Chybět mezi nimi nebudou orchestry Karla Vlacha a Josefa Hlavsy, zpěváci Petra Janů a Karel Černocho, připravena je i show mistrovských párů ve standardních tancích a v akrobatickém rock'n'rollu. K dobré náladě by – spolu s hudbou k tanci i k poslechu v hlavním sále – mělo přispět také vybrané občerstvení a nápoje, mj. skvělá znojenská vína i plzeňský Prazdroj, a také lákadlo v podobě kasina v Primátorském salonku. Teprve půlnoc bude tím správným momentem k rozloučení.

O tom, že organizace takové akce je mimořádně náročná, není nutné psát.

Hlavní je, aby se připravený program líbil všem nebo alespoň většině a aby fakt, že jsme si vybrali právě Palác Žofín a jeho prostředí, byl zárukou příjemné atmosféry a dobré nálady, které k tomu patří! To je společné přání nás všech, kteří jsme se na přípravách našeho předvánočního setkání podíleli. Přijíme na zdraví svým kolegům, spolupracovníkům, přátelům, známým, nejbližším partnerům i sobě, přijíme na klidný závěr pracovního roku 2003 i na úspěšný vstup do nového roku 2004!

(lrm)

Foto: archiv

Misheard English

THE EASYBEATS

Australští Beatles, ve skutečnosti Australané nebyli. Jen se v Sydney setkali (tři mladíci z Británie a dva z Holandska), protože sem jejich rodiče emigrovali. V roce 1964 tito fanoušci Beatles založili v Sydney kapelu a hráli v místním Beatle Village Club. Proslavili se již svým druhým singlem She is So Fine, jež se stal 1965 v Austrálii hitem číslo jedna. V roce 1966 už měli smlouvu v Británii, kterou okamžitě dobyli singlem Friday on My Mind.

FRIDAY ON MY MIND

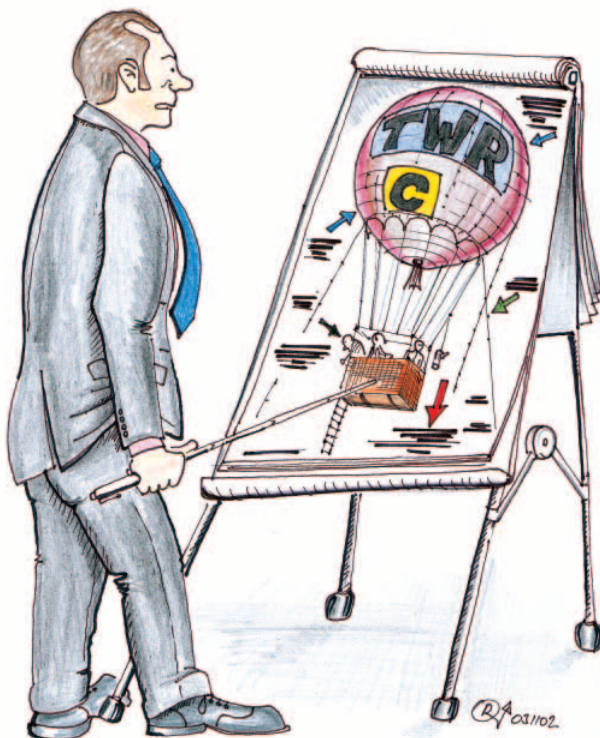
(v textu hledejte dvě slovní záměny)

Monday morning feels so bad
Friday has gone
Everybody seems to bag me
Coming Tuesday I feel better
Even my old man looks good
Wednesday just won't go
Thursday goes too slow
I got Friday on my mind
Gonna have fun in the city
Be with my girl
She's so pretty.
She looks fine tonight
She is out of sight to me
Tonight I'll spend my bread
Tonight I'll lose my head
Monday I have Friday on my mind
Monday blues
Do the five days drag once more
I know of nothing else that hugs me
More than working for the rich man
Hey, I'll change that scene one day
Today I might be mad
Tomorrow I'll be glad
Cause I'll have Friday on my mind

♦♦♦

(řešení z minulého Stripu: misheard version: How I char the burk – actual version: How hard I work)

(ak)



Z HLEDISKU NAKLADU NA VÝSTAVBU NOVE VĚŽE A POZDĚJÍ I PROVOZNÍCH SE NABÍZÍ JAKO NEJLEPŠÍ ŘEŠENÍ TOTO...

Kreslil: OTAKAR RADA