

První kroky v Evropské unii

Dne 1. května 2004 se Česká republika stala členem Evropské unie. Jaký význam bude mít vstup do společenství evropských států pro Řízení letového provozu, České aerolinie a Českou správu letišť? Redakce Stripu požádala o odpověď na tuto otázku nejvyšší představitelé jednotlivých firem.

Naplnění cílů

 Pokračovat v poskytování kvalitních letových provozních služeb a stabilně je zlepšovat je nejvyšší prioritou ŘLP ČR, s. p., a na tom nic nemění ani naše nové členství v EU. Česká republika se vstupem do Evropské unie stala součástí obrovského celku 25 zemí, rozkládajícího se od Atlantiku až k ruským hranicím. Noví evropští občané věří v lepší možnosti studia, práce a těší se na volné cestování bez omezení. Leteckou dopravu lze v tomto smyslu považovat za jeden z nejlepších nástrojů, jak naplnit cíle Evropské unie a umožnit více než 450 milionům Evropanů zkrátit vzdálenosti, které je dělí. V souladu s intenzivním procesem evropské integrace a hospodářským vývojem zemí eurozóny

se bude i nadále zvyšovat zájem leteckých dopravců o vzdušný prostor a letiště České republiky.

Evropská integrace pro nás ovšem znamená i povinnost realizovat požadavky Evropské unie. V tomto smyslu se jedná o naplnění cílů Unie v oblasti ATM – především projektu Jednotného evropského nebe (Single European Sky), který znamená významnou principiální změnu v poskytování letových provozních služeb v Evropě. Další rozvoj letecké dopravy bude podmíněn zvyšováním bezpečnosti a kapacity ATM. Hybnou silou v této oblasti se stává Evropská komise, která je vybavena příslušnými politickými i legislativními nástroji pro dosažení stanovených cílů, zatímco EUROCONTROL získává pozici expertního a poradního orgá-

nu s přesně vymezenými právy a povinnostmi. Vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru a maximální důraz na efektivitu letového provozu, bez ohledu na stávající hranice států, je velkou výzvou pro všechny evropské poskytovatele ANS, jejichž oprávněné zájmy budou zajištěny prostřednictvím „eurolobbingu“. Organizace civilních poskytovatelů letových provozních služeb (CANSO). Zástupci ŘLP ČR, s. p., se zúčastní všech fází procesu tvorby prováděcích předpisů tohoto ambiciózního projektu.

Nejlepším předpokladem vedoucím k naplnění cílů podniku i evropských požadavků je profesionalita všech zaměstnanců našeho podniku, protože bezpečnost a kvalita letových provozních služeb jsou vždy výsledkem cílevědomého úsilí a každodenní tvrdé práce. Ta byla a zůstává zárukou silné pozice ŘLP ČR, s. p., v evropském prostředí.

Ing. PETR MATERNA

Generální ředitel ŘLP ČR, s. p.

Zásadní změna



Vstup ČR do EU bude pro ČSA, a. s., znamenat zásadní změnu, která se promítne do vnějších (tržních) i vnitřních podmínek činnosti společnosti. ČSA, a. s., se problematikou vlivu vstupu ČR do EU dlouhodobě zabývá a celkové hodnotí vstup do EU jako obchodní příležitost. Především se otevírá možnost zřídit nové linky na základě nových leteckých svobod, což povoluje tzv. Třetí liberalizační balíček EU pro civilní leteckou dopravu. Dosud byly svobody udělovány na základě bilaterálních dohod mezi státy, přičemž pátá, sedmá, osmá a devátá svoboda byly výjimečnou záležitostí. Jejich hlavním přínosem je právo nabízet leteckou dopravu mezi ostatními členskými státy, což dosud nebylo možné. První praktickou aplikací nových pravidel na jednotném evropském trhu je linka Praha – Marseille – Barcelona, kterou budou ČSA létat od letní sezóny 2004.

(Pokračování na str. 2)



Martina Kačura, Petra Materna a Jaroslava Tvrdíka před vstupem do EU zpovídali moderátoři večera Bára Štěpánová a Aleš Cibulka

Prognózy EUROCONTROL pro rok 2004

Počet letů v Evropě se v období 2004–2010 bude zvyšovat o 3,4 % ročně. Vyplyvá to z předpovědi zveřejněné organizací dne 29. 3. 2004.

Největší nárůst na trhu letecké dopravy se podle střednědobé prognózy předpokládá ve východní Evropě a ve středomořských státech. Průměrný nárůst o 4,5 procenta se očekává u států, které přistoupily do Evropské unie, u stávajících členských států bude tento ná-

růst činit 3,4 procenta. Turecko očekává zvýšení o 5,9 procenta, Ukrajina dokonce 7 procent.

„Letový provoz je v současné době přibližně zpět na úrovni roku 2000. Celkově jsme přišli o 3 roky růstu, čímž se zpomalilo předpokládané zvyšování počtu pohybu. Místo dříve předpovídaných 10,5 milionu v roce 2007 se nyní tento odhad posouvá na rok 2010,“ uvedl David Marsh, ředitel STATFOR, statistického oddělení IATA.

ké a prognostické služby EUROCONTROL. „Předpokládáme, že rozvoj trhu bude ovlivněn zejména všeobecným ekonomickým růstem a dalším rozšiřováním trhu nízkonákladových aerolinií. Z krátkodobého hlediska budou pro některé naše členské státy příležitostí rovněž sportovní události tohoto roku, kterými jsou například olympijské hry v Aténách a Euro 2004 – evropský fotbalový šampionát v Portugalsku.“

Prognóza předpokládá, že významnou a rostoucí roli ve vývoji civilního letectví budou mít nízkonákladové společnosti, které mají do roku 2010 zaujmout 24 % celkového objemu letecké dopravy. Největšími trhy nízkonákladových aerolinií jsou Irsko a Velká Británie, největší růst však zaznamenala východní a jižní Evropa – Řecko, Itálie, Turecko a Slovensko.

VĚRA ŠKOPOVÁ. *OVVMK*

První kroky v Evropské unii

(Dokončení ze str. 1)

Na druhou stranu bude ale i Česká republika otevřena pro všechny evropské dopravce, což s sebou přinese větší konkurenci, zejména v podobě dalších aktivit nízkonákladových aerolinií. Díky relativně liberálnímu prostředí v ČR jsou ČSA na jejich přítomnost nicméně již zvyklé a dokáží jim obstojně konkurovat.

ČSA reflektují nové podmínky na trhu ve své strategii a jako nejlepší cestu pro udržení své konkurenceschopnosti považují rozšíření své dopravní sítě a navýšení kapacity na stávajících linkách. Do budoucna se proto předpokládá výrazný nárůst počtu destinací a jejich napojení na rozvíjející se síť spojující západní a východní Evropu. ČSA tak chtějí maximálně využít výhodné geografické polohy svého mateřského hubu v Praze a stát se „bránou na východ a mostem na západ“. Nárůst obchodních aktivit je plánován také u nepravidelné přepravy (tzv. charterů). Hlavní konkurenční výhodou ČSA přitom bude i nadále vysoká kvalita služeb poskytovaná za relativně nízkou cenu a široká síť destinací a časů nabízených ve spolupráci s ostatními členy aliance SkyTeam.

Spátunou zprávou týkající se vstupu do Unie je připravovaná legislativa EU, která zavádí vysoké kompenzace v případě zrušení letů a odepření nástupu na palubu z důvodu překnihování. Je velmi pravděpodobné, že konečným efektem nového nařízení bude zvýšení ceny letenek. Tratit tak bude především pasažér.

ČSA jsou na vstup do EU dobře připraveny. Je přesto zřejmé, že zkušenosti s aplikací nových předpisů a nařízení budou ČSA, a s., podobné jako většina dalších podnikatelských subjektů v ČR ziskovat postupně, nikoliv ze dne na den. Vyjádřeno slovy Napoleona: „Nejtěžší je udělat první krok, pak už se uvidí.“

Ing. JAROSLAV TVRDÍK
prezident ČSA

Výrazné rozšíření trhu

ČSL Letecká doprava v České republice se svým charakterem na úroveň zemí EU zařadila už dávno, a to jak liberálními podmínkami a konkuren-

ní silou, které nastavilo ministerstvo dopravy, tak i dynamikou rozvoje.

Cestující z ČR, kteří využívají leteckou dopravu, po vstupu do EU čeká několik příjmných změn, například snadnější a rychlejší postupy před odletem díky zjednodušení pasových kontrol, ale i odstranění celních kontrol pro cesty v rámci EU.

Každě letišti, tak i Řízení letového provozu se musí připravit na předpokládané zvýšení počtu cestujících i letadel, a nepochybuji o tom, že tradičně vynikající součinnost obou podniků potvrdí spokojenost dopravců. Předpokládám, že vstupem do EU, se významně rozšíří trhy také tuzemským aperioliiním, a díky většmu množstvím spojení paskazérů se na trhu zřejmě uplatní i několik nových nízkonákladových leteckých společností.

Při úvahách o dalším rozvoji letecké dopravy bychom měli brát v úvahu i další rozměr letecké dopravy, a to stabilní pracovní místa, která letiště vytváří jak v rámci republiky, tak v regionech či konkrétním subregionu. Nejde jen o stálé zaměstnance letiště, mnohem důležitější pro ekonomiku jsou i pracovní pozice tzv. nepřímé nebo indukované. Podle mezinárodních statistik na každý milion cestujících, kteří projdou letištěm, připadají až čtyři tisíce pracovních příležitostí.

Ing. MARTIN KAČUR
generální ředitel ČSL s. p.

telegraficky

- Vedoucí oddělení vnějších vztahů a mezinárodní koordinace **Mgr. Richard Klíma** byl v dubnu jmenován tiskovým mluvčím ŘLP ČB, s. p.

Strip v hodnocení obstál

Společnost AMI Communications, spol. s r. o., na základě zadání ŘLP ČR, s. p., v dubnu 2004 provedla zhodnocení podnikového zpravodaje, časopisu Strip. Agentura má zkušenosti jak s vytvářením, tak s hodnocením řady podnikových zpravodajů, včetně časopisů například pro společnosti Shell, Coca Cola nebo Česká zbrojovka.

Při posuzování Stripu se AMI Communications zaměřila jak na formu časopisu (formát, rozsah, grafická úprava apod.), tak na jeho obsahovou stránku. V obou oblastech patří Strip nepochybně mezi velmi zdařilé podnikové časopisy. Grafická struktura Stripu je na mimořádně vysoké úrovni, texty jsou vhodně doplňovány grafickými prvky. Odbornější jazyk a časté užívání zkratk a termínů není vzhledem ke struktuře čtenářů vadou.

Různorodost témat a jejich aktuálnost je vyhovující. Potěšující je důsledná kontrola překlepů a pravopisných chyb, která je srovnatelná s komerčním tiskem. Měsíční periodicitu vydávání hodnotíme jako vhodnou, byť může v některých případech přinášet redakci problémy při shromažďování dostatečně kvalitních textů.

Celkově je možné říci, že Strip v hodnocení obstál, a vedle srovnatelných podnikových časopisů jiných zaměstnavatelů vychází jako jeden z nejzdařilejších. Doporučení, která tvoří přílohu hodnotící zprávy, by měla přispět k udržení kvality časopisu a posílit atraktivitu Stripu pro čtenáře.

Mgr. ing. EMILIE PRAŽÁKOVÁ
AMI Communications, spol. s r. o.

Děti řídily letadla i letový provoz

V polovině dubna měly děti v Karlových Varech možnost řídit letový provoz. Stalo se tak díky simulátorům připojeným do speciální sítě Virtual Air Traffic Simulation, která umožňuje simulaci činnosti všech stupňů řízení civilního letového provozu podle pravidel, která se používají ve skutečnosti. K dispozici měli zájemci i několik virtuálních pilotů, kteří jim umožnili vyzkoušet si on-line simulované řízení letového provozu.

Bez odpovědi nezůstaly dotazy týkající se virtuálního létání a všichni dostali praktické rady, čím a jak si dovybavit svůj domácí letecký simulátor, aby se co nejvíce přiblížil realitě. Existuje řada mož-

ností: od dokonalějších modelů letadel, až po připojení do celosvětové sítě virtuálního řízení letového provozu. Některé doplňky dokáží zlepšit krajinu v simulátoru, jiné umožňují ovládat velké dopravní letadlo a některé jsou tak dokonalé a věrné, že je lze prakticky použít jako reálné výukové pomůcky. Prostřednictvím sítě VATSIM se lze zúčastnit letového provozu simulovaného do nejmenších detailů. Systém využívá v České republice několik stovek virtuálních účastníků. V budoucnu uvidíme, kolik z nich si zvolí řízení letového provozu jako své povolání.

(red)

Statistika provozu

	Počet IFR pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Průměr zdržení/ /ACFT v min.	
Měsíc	2003	2004	03/04 %	2003	2004
březen	30 090	36 864	+22,5	0,02	0,23

Počet pohybů v evropském FIR			
Měsíc	2003	2004	v %
březen	683 286	709 866	+ 3,9

	Počet pohybů na letištích – Česká republika											
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %
březen	8 607	10 336	+ 20,1	1 165	1 243	+ 6,7	594	628	+ 5,7	622	503	- 19,1

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

Dotace neslouží k tomu, aby se herci měli lépe, říká Tomáš Töpfer

Nejen o prknech, která znamenají svět

Ředitel Divadla Na Fidlovačce Tomáš Töpfer navštívil náš podnik zhruba před rokem. Od té doby se hodně změnilo. V Jenči u Prahy se dokončuje hrubá stavba IATCC, budoucího národního integrovaného střediska ŘLP, letiště je dnes jedno velké staveniště, vstupujeme do Evropy... Nejen tyto skutečnosti nás inspirovaly k rozhovoru.

Vaše divadlo si stavební ruch prožilo před šesti sedmi lety. V současnosti asi žijete jinými problémy.

Před šesti lety jsme toto divadlo vlastně zachránili před zbouráním. Největší pomoc nám tehdy poskytla městská část Praha 4, které budova patří. Nyní se potýkáme s problémem, jak naše soukromé divadlo udržet při životě v konkurenci divadel, která dostávají několikanásobně větší státní dotace.

Jste tedy v období transformace.

Ano, ale nechceme slevit ani z kvality, ani z velikosti souboru. Musíme být konkurenceschopní, respektive ještě lepší než bohatě dotovaná divadla. Státní dotace slouží totiž k tomu, aby diváci měli levnější vstupné. Spočítáme-li všechny náklady na jedno představení, dostaneme se na 450 až 500 korun za vstupenku. Rozdíl mezi touto částkou a cenou, kterou je divák ochoten zaplatit, by měla pokrýt státní dotace.

Jaké je technické zázemí divadla?

Vybavení divadla při zahájení provozu bylo jen to nejzákladnější. Dnes máme na repertoáru i muzikály. Divadelní technika

nám hodně zestárla. Takže nejen prkna, která znamenají svět, potřebují obnovu.

Váš názor na Evropskou unii?

Nejsem dostatečně zorientován. Ale idea sjednotit jeden malý kontinent na občanském principu je úžasná. Na druhé straně mám trochu strach z byrokratických postupů. Také mi to připomíná sociální hnutí z 19. století postavené na myšlence, že dáme-li všichni všechno dohromady, budeme se mít všichni dobře. Uvidíme, co kdo může udělat. Podle mne třeba problém xenofobie určitě za tři generace zmizí.

Ve Stripu jste se vloni vyznal z lásky k létání.

Maminka věřila věštbě, že se nesmím stát pilotem. Zakázané ovoce mě samozřejmě vždy lákalo, ale více se věnuji divadlu.

Na repertoáru vašeho divadla je na 15 her.

Tento počet se nezmění ani v budoucnu. Některé hry sice stáhneme z repertoáru, ale uvedeme naopak nové.



Soubor vašeho divadla má šedesát herců.

Náš soubor je jeden z největších v republice. V blízké budoucnosti plánujeme otevření nové, malé komorní scény, abychom ještě lépe využili náš potenciál.

Jste ředitelem, režisérem, hercem... Dá se vůbec vše stihnout?

Občas někde chybím.

Posuňme se v čase o něco dopředu. Končí sezóna. Před vámi jsou dva měsíce prázdnin. Budete relaxovat?

Rád bych. Ale předsevzal jsem si, že se budu věnovat psaní. Chci psát o svém dětství, o rodičích i prarodičích. Texty chci věnovat svým dětem. Chtěl bych, aby v nich

našly odpovědi i na otázky, které už jim jednou nebudu moci osobně zodpovědět.

Čekají po prázdninách vaše diváky nějaké novinky?

Připravujeme Divotvorný hrnec, Po-prask na laguně, dva muzikály...

Vraťme se zpět do současnosti. Chystáte představení pro naše zaměstnance. Další dobrý důvod k rozhovoru.

Představení pro ŘLP se stalo dobrou tradicí. Mohu prozradit, že letos to bude česká premiéra hry anglického autora a že její uvedení chystáme až po divadelních prázdninách. Vaši zaměstnanci tedy budou prvními diváky, kteří toto představení uvidí, a to ještě před prázdninami.

Bližší podrobnosti o představení si schováme do pozvánky v příštím Stripu. Děkuje se za rozhovor.

(mis)

Foto: Alexandr Janovský, mis

Tomáš Töpfer

Režisér, divadelní, filmový a televizní herec se narodil 10. ledna 1951 v Praze. Vystudoval Konzervatoř v Brně a DAMU v Praze. Jeho první angažmá bylo v Ostravě, dalším působištěm bylo Ústí nad Labem, pak Divadlo E. F. Buriana, Vinohradské divadlo. Dnes je ředitelem Divadla Na Fidlovačce.

Je ženatý, otcem tří dcer. Co se týče dobrého jídla, nemá nic, co by s chutí nesnědl, z nápojů dává přednost kvalitnímu červenému vínu. Odpočine si při procházkách se psy a v poslední době začal i rybařit.



Tomáš Töpfer režíruje hru J. Patřicka Paní S. v rozpacích v hlavní roli s Eliškou Balzerovou (vlevo Josef Vrána)

Zaostřeno na IATCC Praha

S rychle se blížícím termínem dokončení hrubé stavby střediska IATCC se bude měnit postupně i obsah naší pravidelné rubriky. Dosud předkládané snímky vás průběžně informovaly o nových podlažích administrativní budovy a montáži ocelových konstrukcí nad pasáží objektu i nad sálem ATS. Stavebně je dnes objekt nového střediska dokončen a většina prací se postupně stěhuje do interiéru.

Jednou z činností, intenzivně probíhajících právě v tomto období, je izolování střech jednotlivých objektů.



Střecha konferenčního sálu s provedeným penetračním nátěrem, na který se bude natavovat asfaltová parotěsná izolace. Na střeše administrativní budovy se asfaltová parotěsná izolace již provádí



Dokončená asfaltová parotěsná izolace na střeše provozního objektu. V levé části snímku – na ocelové střeše ATS sálu – se začíná pokládat foliová samolepící parotěsná izolace



Pokládání asfaltové parotěsné izolace na střeše jednoho z energobloků

Pokud se budete chtít o průběhu stavby střediska přesvědčit na vlastní oči, budete mít možnost. Pravidla pro návštěvu stavby IATCC v Jenči najdete na intranetu ŘLP ČR, s. p.

JAROSLAV VLASÁK, KP IATCC
Foto: **JIŘÍ HOURA jr., K IATCC**

Konference v Hongkongu

Ve dnech 22.–26. března tohoto roku se v Hongkongu uskutečnila 43. konference IFATCA (Internacional Federation of Air Traffic Controllers' Association) – Mezinárodního sdružení řídicích letového provozu. Česká republika byla zastoupena VR CZATCA.

IFATCA je profesní organizace spolupracující se subjekty civilního letectví, jako jsou např. ICAO, EUROCONTROL, IFALPA, i se subjekty mimo letectví, např. s komisí EU pro SES (Single European Sky). Účastníci konference jednali o problémech, týkajících se poskytování služeb řízení uživatélům vzdušných prostorů v jednotlivých

světových regionech, a vyměňovali si zkušenosti se zaváděním nových systémů a postupů. Také i díky tomu byla CZATCA rovnocenným partnerem podniku při zavádění programu CISM.

Avšak nejdůležitějším tématem pro evropský region, ale hlavně pro nás v ČR, je vznik projektu SES, jeho implementace do realu a s tím i související projekt CEATS, který se nás bezprostředně týká. Proto je naše účast i členství v této organizaci velkým plus pro nás, řídicí letového provozu, ale i pro podnik ŘLP ČR.

ZDENĚK SRŠEŇ, APP/TWR

Radar je mrtev, ať žije radar!

Když se v roce 1988 poprvé roztočila anténa radarů AVIA a KOREN na kopci Písek, přijímali to technici ŘLP, účastníci se instalace těchto radarů a jejich uvádění do chodu, se smíšenými pocity. Pocit z vykonané práce se mísil se zklamáním z toho, že politické motivy vybraly zařízení, jehož jedinou předností bylo místo vzniku u „táboře míru“. Současně však tento fakt představoval výzvu k tomu, aby se společným úsilím podařilo uvést do chodu radarové čidlo, které by svými parametry dostalo požadavkům doby. To se do značné míry podařilo a instalace PISEK se ve srovnání se dvěma předchozími instalacemi stala první skutečně v praxi použitelnou. Prubířským kamenem bylo připojení tohoto čidla do multiradarového systému Eurocat E 200 a později i E 2000 v roce 1993. Z ošklivého káčátka nevyrostla žádná krásná labuť, ale obyčejná kachna plnící v mezích svých možností potřebné úkoly. Jak přibývaly roky, přibývalo problémů, ubývalo náhradních dílů a ze světa zmizel i dodavatel radaru KOREN a extraktor APOI. Spolu s tím se vydaly vzhůru i ceny náhradních dílů, zejména speciálních vakuových součástek. A tak bylo jednoho dne rozhodnuto o obnově radarového čidla PISEK. Volba padla na monoimpulzní sekundární radar se schopností práce v selektivním modu, výrobek firmy THALES. Nové instalaci musí logicky předcházet odstranění staré technologie. Proto dne 3. 4. 2004 v 01.14 UTC zanikl signál na datové lince PISEK – TB, neklamné to znamení definitivního konce provozu stávajících radarů. Termíny stavební přípravy jsou tvrdé, a tak v těchto dnech již probíhají úpravy ocelových konstrukcí ochozů, betonování dřívku ocelové věže a stavební příprava hlavní budovy, vše s cílem být k 1. červenci letošního roku připraveni k instalaci nové technologie. O průběhu instalace nového radaru, jakož i o jeho uvádění do provozu vás budeme informovat v blízké budoucnosti.

IVAN KRÁKORA, ATMS/RIS

Mezinárodní letecký den v Praze

Letošní 9. mezinárodní letecký den se uskuteční 8. a 9. května na vojenském letišti Praha-Kbely. Bude se konat pod záštitou a za účasti předsedy vlády, primátora hlavního města Prahy a starosty Kbely. Na své si přijdou všichni příznivci letadel, od vojenských až po ultralehká. Budou se moci přenést o 80 let zpět na německé polní letiště s rudým baronem Manfredem von Richthofenem a jeho trojplánem. K vidění by měly být repliky historických letadel i hrané bitevní scény. Objevit by se měly např. akrobatické skupiny, vojenská technika i zástupci sportovního a balonového létání.

Přesný program najdete na www.airshow.cz.

(red)

Soutěž na úvěr pro IATCC

Obchodní veřejná soutěž na předložení nejvhodnější nabídky na poskytovatele úvěru pro zajišťování financování výstavby Národního integrovaného střediska řízení letového provozu České republiky – IATCC Praha byla vyhlášena dne 26. 3. 2004 v denících Hospodářské noviny a Mladá fronta dnes. Též o dne měli uchazeči možnost vyzvednout si zadávací podmínky i na internetové stránce ŘLP ČR, s. p.

Průběh obchodní veřejné soutěže byl standardní, i když neobvyklý, protože banku nevybíráme každý den. V novodobé historii podniku nebyl čerpán žádný bankovní úvěr na financování investic. Vítězem soutěže se stala Komerční banka, a. s. Nabízené podmínky jsou velmi atraktivní a v porovnání s obecně známými úvěry neobvyklé a nadstandardní.

LUBOŠ HLINOVSKÝ, DFIN

Výsledky hospodaření podniku za rok 2003

Rok 2003 byl z pohledu dosažených ekonomických výsledků pro podnik rokem úspěšným, a to díky mimořádné dynamickému vývoji letového provozu jak ve vzdušném prostoru České republiky, tak i na všech čtyřech letištích, kde ŘLP ČR, s. p., poskytuje své služby.

Rychlé tempo růstu

Objem letového provozu nad územím České republiky i na určených letištích rostl v roce 2003 nejrychlejším tempem za celé období existence podniku.

Vysoká kvalita poskytovaných služeb a velmi příznivá jednotková cena za traťovou službu řízení byly hlavními motivačními faktory leteckých dopravců k využívání našich služeb. V průběhu roku 2003 byl snížen traťový poplatek s cílem předejít možným finančním problémům v roce 2005, ke kterým by mohlo dojít započtením vysoké overrecovery za rok 2003 do kalkulace pro rok 2005. Vzhledem k nízké cenové úrovni traťového poplatku v České republice, který byl pátým nejnižším ze všech členských států Eurocontrol, a ve snaze využít co neekonomičtější trasy letečtí dopravci postupně přeměrovali své lety přes naše území. Cenová flexibilita poptávky je v této oblasti služeb považována obecně za velmi nízkou, nicméně na nárůstu provozu u nás se podílely zejména vysoké ceny v Belgii a Rakousku, což byly hlavní důvody pro změnu trasy letů přes území ČR.

Vliv nízkonákladových dopravců

Dalším faktorem, který pozitivně ovlivnil letový provoz u nás, byl neobyčejný zájem nízkonákladových dopravců o letiště Praha, díky němuž došlo k mimořádnému zvýšení letištních výkonů. V roce 2003 spojili tito dopravci naši metropoli s mnoha novými destinacemi v Evropě.

Údaje hovořící o výkonech letového provozu v objemových jednotkách za rok 2003 rozhodně stojí za povšimnutí. 1361 tisíc přeletových jednotek svědčí o nárůstu letového provozu o téměř 20 procent ve srovnání s rokem 2002. Tato hodnota vypovídá o pětinašobně vyšším meziročním růstu letového provozu oproti průměru členských států EUROCONTROL. Nahlédneme-li do historie podniku, zjistíme, že traťových výkonů celého roku 1993, tj. 328 tisíc přeletových jednotek, jsme dosáhli již za první čtyři měsíce roku 2003.

Ojedinelý nárůst provozu na čtyřech hlavních letištích České republiky dokládá údaj o 2955 tisících tunách MTOW přistávajících letadel, což ve srovnání s rokem 2002 představuje 17procentní zvýšení letištních výkonů. V roce 2003 stačilo k dosažení 1309 tisíc tun MTOW, jinak výkonů celého roku 1993, prvních šest měsíců.

Rekordy loni nepadly jen na letišti Praha, ale i na všech regionálních letištích. Letiště Brno překonalo vlivem cargo dopravy do té doby nedosažitelnou hranici 100 tisíc tun MTOW. Vysoký meziroční nárůst řádově v desítkách procent byl zaznamenán i na letišti v Karlových Varech a Ostravě.

O vývoji hospodaření v roce 2003 vypovídají následující údaje:

- 1361 tisíc přeletových jednotek
- 2955 tisíc t MTOW
- 1416 mil. Kč výnosů z traťových služeb řízení
- 640 mil. Kč výnosů z přiblížovacích služeb řízení

Celkový objem provozních výnosů dosáhl v roce 2003 výše 2059 mil. Kč, přičemž struktura byla obdobná jako v uplynulých letech. Jejich nejvýznamnější položkou byly výnosy z traťových služeb řízení ve výši 1416 mil. Kč. Výnosy z letištních přiblížovacích služeb dosáhly 640 mil. Kč. Vývoj letištních přiblížovacích služeb zaznamenal v roce 2003 pozitivní trend. Ostatní, blíže nespecifikované výnosy tvořily 620 mil. Kč.

2546 mil. Kč bylo vynaloženo na pokrytí provozních nákladů podniku a daně z příjmu. 880 miliónů Kč se na celkových nákladech podniku podílely osobní náklady, 530 mil. Kč připadlo na finanční náklady a opravné položky, 485 mil. Kč je výše podílu odpisů majetku na celkových ná-

kladech podniku. Na spotřebovaný materiál a služby bylo vynaloženo 340 mil. Kč.

Zisk a hodnocení podniku

Podnik v roce 2003 dosáhl čistého zisku ve výši 133 mil. Kč, který bude po schválení účetní závěrky zakladatelem rozdělen do fondů podniku.

Dokladem dlouhodobě úspěšného vývoje hospodaření je i v roce 2003 získané ratingové hodnocení finanční stability podniku. Podle standardů agentury Moody's dosáhl podnik mezinárodní dlouhodobého ratingu na stupni A+ a dlouhodobého lokálního ratingu na stupni czAaa. Dosažené hodnocení je nejvyšší možné, kterého lze v České republice dosáhnout.

Údaje za první čtvrtletí roku 2004 již nasvědčují tomu, že pro nás příznivý trend vývoje letového provozu pokračuje i nadále. Tento trend je dán vysokým zájmem leteckých společností o lety směřující do České republiky, souvisejícím se vstupem deseti nových zemí do Evropské unie. Zvýšená poptávka po přepravě z a do ČR dává reálný předpoklad, že stávající vývoj bude zachován a výsledky hospodaření v roce 2004 budou opět příznivé.

Ing. LENKA ZIMMEROVÁ,
Ing. LUBOŠ HLINOVSKÝ, DFIN

Kolektivní jednání pro rok 2004 ukončeno

Dne 30. 3. 2004 bylo podpisem Mzdového předpisu ukončeno kolektivní vyjednávání pro rok 2004, s výjimkou kontroly hospodaření s FKSP a schválení letošního příspěvku do tohoto fondu. Čeká se na souhlas Ministerstva dopravy.

Mzdový předpis je zveřejněn na intranetu, a proto již asi všichni víte, že ZMT byly navýšeny o 10 %. Obě strany se dohodly na navýšení druhé části hospodářských odměn z 90 % na 100 %. (První část zůstává na úrovni 90 %.)

Podnik uzavře havarijní pojištění pro referentská vozidla určená pro cesty do zahraničí a souhlasí, aby se v termínu od září otevřelo jednání o zvýšení ceny stravenek od ledna 2005, pokud dojde k růstu DPH u potravin.

Dohoda nebyla dosažena u kompenzace snížených nemocenských dávek a podnik není schopen, po jednáních s ČSL, rozšířit možnosti parkování u LŠ a LO. Vyhláška č. 310 o FKSP zase neumožňuje hrazení nadstandardní lékařské péče z tohoto fondu.

Výsledky jednání jsou přesto pozitivní. Zanedbatelné není ani vzájemné zvýšení informovanosti o problémech v organizaci, viděných z různých stran jednacího stolu.

ZDENĚK MICKA, předseda VVOO při ŘLP ČR, s. p.

„3L“

V příštím čísle Stripu vyhlásíme vítěze jednotlivých kategorií fotosoutěže zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p. (lidé, letadla, létání – „3L“, řízení letového provozu, volné téma). Tentokrát přinášíme ukázkou jedné ze soutěžních fotografií. Snímek nazvaný Zátisí do soutěže poslal Jan Synak z Brna.

(red)



inspiromat

„České aerolinie chtějí do budoucna vlastnit jenom třetinu současné letadlové flotily. Další třetinu si chtějí jen pronajímat a zbytek strojů chtějí získat na finanční leasing.“

Prezident ČSA Jaroslav Tvrdík o zámeřech společnosti (13. 4.)

„Cílem Smart Wings je nabídnout cestujícím na trhu nejnížší možné ceny letenek na každou destinaci.“

Vladka Dufková, mluvčí společnosti Travel Service (13. 4.)

„Praha je dnes po Vídni druhým největším středoevropským leteckým uzlem a bezkonkurenčně největším v rámci zemí vstupujících do EU.“

Ing. Milan Kačur, generální ředitel České správy letišť, s. p., pro časopis Konstrukce (16. 4.)

„Já bych vždycky zákazníkům asi poradila, aby nejdřív počítali a teprve potom se bezhlavě rozběhli za nějakou cenou, která se třeba v první chvíli zdá levná.“

Dana Dvořáková, mluvčí ČSA v reakci na levné lety nízkonákladových aerolinií (18. 4.)

„Byl to humanitární evakuační let přesně podle platné legislativy. Armáda tento let považuje za součást výcviku svých pilotů.“

Mluvčí ministra obrany Ladislav Šticha k bezplatné přepravě zadržovaných novinářů z Iráku do ČR (20. 4.)

„Češi by měli rychleji projít imigrační kontrolou na evropských letištích. Dříve zapovězené koridory určené jen pro občany EU se od 1. května otevřou i pro ně. Na pražském letišti v Ruzyni už stojí speciální průchod určený jen pro EU.“

Mladá fronta Dnes v seriálu Co nás čeká v Evropské unii (21. 4.)

„Existují poměrně složité algoritmy, které z osobních údajů pasažérů dokážou usuzovat třeba na náboženskou víru, zdravotní stav a podobně.“

Karel Neuwirt, předseda Úřadu pro ochranu osobních údajů varuje před zneužitím údajů u ČSA (21. 4.)

„Naše výhodná geografická poloha ve středu Evropy nám v dobré spolupráci s Českou správou letišť a Řízením letového provozu ČR umožňuje z Prahy budovat perspektivní transerový hub pro expanzi na východ.“

Prezident ČSA Jaroslav Tvrdík v rozhovoru pro deník Právo (22. 4.)

„Během mistrovství světa v ledním hokeji budou některé lety mezi Prahou a Ostravou zajištěny letadly s větší kapacitou. Počet soukromých letadel nedokážeme odhadnout.“

Ředitel ostravského letiště Michal Červinka k očekávanému rekordu v počtu přepravených cestujících (23. 4.)

(mis)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Hasiči, sanitky, policie...

I když provoz na pražském letišti splňuje standardní bezpečnostní kritéria a jsou zde uplatňovány veškeré postupy důležité pro zajištění bezpečnosti, prověřovalo akceschopnost všech složek letiště při případné letecké nehodě začátkem dubna rozsáhlé cvičení požárních, záchranných a bezpečnostních jednotek. Cvičení se uskutečnilo za plného provozu a procvičovalo i součinnost všech složek integrovaného záchranného systému na území hlavního města Prahy. V takovémto rozsahu se uskutečnilo po deseti letech. Proběhlo za podmínek co nejvíce se blížících skutečnosti a bylo koordinováno Řídicím štábem letiště.

Okamžitě po vyhlášení tísňe nepřijímalo letiště zhruba 20 minut. Ve vzduchu musela na otevření ranveje vyčkávat tři letadla, mezi nimi i obří Boeing 747 společnosti United Airlines. Plánované odlety se však nezpозdily.



Do dvou minut od vyhlášení tísňového stavu obsadily hasičské vozy okolí dráhy a čekaly na přistání letadla. Boeing 737-800 při simulaci zásahu ve skutečnosti na letišti nepřistával, ale vyčkával na prahu dráhy, kde představoval poškozené letadlo. Po několika vteřinách od chvíle, kdy „přistálo“, dva velkokapacitní hasičí vozy letištních hasičů již stříkaly vodu na „hořící letadlo“. Necelých deset minut od vyhlášení tísňového stavu a zhruba dvě minuty po přistání letadla dorazily na letiště i první vozy městských hasičů a sanitky.

Po uhašení letadla otevřela posádka nouzové výstupy nad levým křídlem, po kterém za pomoci hasičských žebříků vystoupilo 15 nezraněných cestujících. Nafukovací skluzky totiž nebyly funkční. Hasiči poté přistavili letištní schůdky k oběma výstupům z letadla a začali vynášet „zraněné a mrtvé“ cestující. V současné době je preferován postup, kdy musí všichni cestující nejprve opustit letadlo, teprve potom se zraněných ujmají lékaři. Jedním z důvodů je, že v nádržích letadla zůstává palivo, které by se mohlo vznítit, druhým pak, že na palubě jsou stísněné podmínky a poskytování pomoci jednotlivým zraněným by zpomalovalo a komplikovalo evakuaci ostatních pasažérů.

Zdravotníci, kteří přijeli se dvěma desítkami sanitních vozů, ošetřili nejdříve nejvážnější případy, které posléze odvezli do pražských nemocnic. Na místo přijelo také 12 požárních vozidel městských hasičů s dvaceti členy posádky. Voda z jejich cisteren doplnila přímo na ploše velkokapacitní vozy letištních hasičů.

Po evakuaci cestujících odčerpali technici z letadla zbytky paliva. Byla vyložena zavazadla, která přijel zkontrolovat pojiždný rentgen. Nebezpečí teroristického útoku nelze vyloučit.

Teprve pak se zadokumentovalo letadlo pro další vyšetřování. Stroj prohlédl specialista z Ústavu pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod. Následně bylo letadlo odtaženo z místa nehody. V případě této „nehody“ se tak stalo necelou hodinu od vyhlášení tísňového stavu. V tu dobu byl již přes půl hodiny na druhé dráze běžný provoz.

Skutečnou nehodu zažilo ruzyňské letiště naštěstí naposledy před mnoha lety. V roce 1973 to byla nehoda, kterou způsobila chybná pilotáž stroje TU 154 ruského Aeroflotu. Stála život 66 cestujících na palubě. O rok později zavádil přistávající TU 134 o směrovku na prahu dráhy vyčkávacího IL 18. Nehoda se obešla bez obětí na životech. „Pouze“ zranění posádky a několika cestujících si vyžádala nehoda letadla společnosti Malév v roce 1981. Stroj se po přistání na dráze rozlomil.

Text a foto: **mis**

„Mr. Safety“

V prosinci loňského roku celý svět oslavil 100. výročí od prvního motorizovaného letu bratří Wrightů. Jediným člověkem, který těchto sto let civilního letectví aktivně prožil byl Jerry Lederer.

Ne nadarmo byl označen titulem „Aviation's man of the century – letecký muž století“. Dnes již bohužel musím říci, že byl, protože Jerry „odletěl“ na svůj poslední let dne 6. února 2004. Letoňského roku by se dožil 102 let. A že se jednalo o plodná a pro letectví nesmírně prospěšná léta, svědčí tato stručná fakta.

Narodil se v New Yorku, kde vystudoval strojní inženýrství a kde také začala jeho letecká kariéra, a to nejdříve ve funkci leteckého inženýra u U. S. Air Mail Service. Zde se také seznámil s Charlesem Lindberghem, kterému provedl technickou prohlídku jeho letadla „The Spirit of St. Louis“ před historickým přeletem severního Atlantiku. Později se stal prvním ředitelem „Safety Bureau of the Civil Aeronautics Board“, předchůdce dnešního NTSB – the National Transportation Safety Board.

Podílel se na vývoji postupů pro šetření leteckých nehod a standardů. Založil věhlasnou Flight Safety Foundation (FSF) a během svého 20letého působení ve funkci ředitele FSF byl aktivně zapojen do celosvětové výměny informací v oblasti prevence, výzkumných projektů a celosvětových seminářů. V roce 1956 byl prezidentem Eisenhowerem jmenován do sedmičlenné Aviation Facilities Investigation Group, která připravovala půdu pro vytvoření FAA a modernizaci systémů řízení letového provozu.

Šest výletů

Loňské prosincové číslo Stripu vám přineslo krátkou informaci o nově otevřené expozici nazvané Československé letectvo 1918–1924 v rekonstruovaném hangáru Leteckého muzea Praha-Kbely. V novém seriálu vám postupně přiblížíme celou expozici Historického ústavu Armády České republiky, umístěnou v halách na letišti ve Kbělech. Dnes si připomeneme úplné začátky vojenského letectví v Československu. V dalších dílech se budeme věnovat poválečnému období až do současnosti, expozicím v jednotlivých halách i nekrytém prostoru a blíže si prohlédneme některé významné exponáty.

1. výlet tedy podnikneme do historie. Československé letectvo vznikalo v době 1. světové války, a to ještě dříve, než vznikla Československá republika. Prvním, kdo se pokusil vytvořit samostatnou leteckou jednotku v rámci francouzských legií, byl v roce 1915 Milan Rastislav Štefánik. Osm Čechů vyškolených tehdy ve francouzských leteckých školách bojovalo jednotlivě v několika stíhačích, průzkumných a bombardovacích francouzských jednotkách.

Další pokus se odehrál v Itálii, kde bylo asi patnácti letcům z rakousko-uherského letectva, kteří byli zajati nebo dezertovali, umožněno přeškolení se na italskou leteckou techniku, ale do bojových akcí zasáhnout nemohli.

V Rusku, kde byly československé legie nejpočetnější, vznikl v lednu 1918 v Kyjevě 1. letecký oddíl pod velením poručíka Vlastimila Fialy. Od Francouzů převzal sedm strojů. V červenci 1918 pak vytvořil již kapitán Fiala ve

“Jerry“ na svém posledním letu...

Po tragédii, při které v požáru kabiny rakety zahynuli tři astronauti, byl pověřen vytvořením nového úřadu pro bezpečnost pilotovaných kosmických letů a stal se ředitelem pro bezpečnost (safety) všech aktivit v rámci NASA.

Neil Armstrong, první člověk na Měsíci, který byl jeho blízkým přítelem, pronesl větu pro letectví velmi důležitou: „Jerry byl realista. Uvědomil si, že let bez rizika je let bez progresu. Ale celý život zasvětil minimalizování tohoto rizika.“

Jerry obdržel přes 100 různých ocenění včetně nejvyššího ocenění ICAO, tj. cenu Edwarda Warnera. Byl i prezidentem Society of Air Safety Investigators, ze které se později vytvořila celosvětová organizace ISASI. A právě na zasedání ISASI před dvěma lety jsem se poprvé s Jerryem setkal. Před dvěma lety oslavil v plné duševní svěžesti své 100. narozeniny. Vystoupil na podium a krátce rekapituloval svůj letecký život. Pak také zavzpomínal i na své rodiče a zde jsem se dozvěděl, že jeho tatínek pocházel z Čech a vystudoval Lékařskou fakultu Karlovy univerzity. Jerry vzpomínal i na to, jak ho táta učil český jazyk, a pak plynou česťtinou pronesl kouzelnou větu – „hezká holko, dej mi pusu“. Jerry je jednou ze slavných osob s českými kořeny, ale u nás se o něm téměř nic nevědělo.

S Jerryem jsem se znovu setkal na podzim 2003 při zasedání ISASI, kde jsem ho pozval na návštěvu Prahy. On s tím nadšeně souhlasil a vyjádřil potěšení, že uvidí město, kde žili jeho rodiče. Bohužel k tomu již však nedojde. Celý letecký svět přijal se zármutkem zprávu o úmrtí tohoto velikána letectví.

Ing. LADISLAV MIKA, MD ČR



V září 2003 se autor článku setkal s Jerry Ledererem na zasedání ISASI

po stopách československého letectví

Vladivostoku nový oddíl, který v únoru 1919 měl k dispozici sedm letounů LWF model Tractor (tento historický model je k vidění v Národním technickém muzeu v Praze).

Od června 1918 se další jednotkou v Rusku stal 2. letecký oddíl v Lubnech, kterému velel podporučík Lev Melč. V první polovině roku 1919 se v Omsku tento oddíl spojil s 1. leteckým oddílem a byl přeměněn na Československou leteckou školu, která se v lednu 1920 přesu-

nula do Vladivostoku a 10. ledna 1920 pak odplula pod vedením tentokrát již majora Fialy do Československé republiky.

Skutečné základy

Základy skutečného československého letectva byly položeny krátce po vyhlášení samostatnosti republiky. Dne 30. října 1918 se zakladateli Leteckého sboru Čes-

koslovenské armády pod velením kapitána Jindřicha Kostrby stali příslušníci letectva končící habsburské monarchie.

Prvními stroji Leteckého sboru se staly čtyři rakouské stroje Brandenburg, kterým jako letiště sloužila travnatá plocha ve Strašnicích. Francie, která se chtěla stát monopolním dodavatelem výzbroje, darovala v letech 1919–1920 Československu celkem 115 letadel, která však měla svůj zenit většinou za sebou, a proto byla využívána jen krátce.

Definitivní podoba

Dne 30. října 1919 se Letecký sbor změnil na Velitelství československého vzduchopletectva a v roce 1920 došlo k unifikaci armády a k přechodu na plukovní systém. Tím získalo československé letectvo definitivní podobu. Byly ustanoveny tři letecké pluky – v Praze, Olomouci a v Nitře. Na nově vybudovaném letišti v Přerově vzniklo Vojenské letecké učiliště (původně Pilotní škola v Praze na Letné, později přesunutá do Chebu, a školní kurzy pro létající i pozemní personál byly sloučeny do Ústřední školy pro vzduchopletectvo a v roce 1922 získaly název VLU).

V srpnu 1922 vznikla z hlavních leteckých dílen v Praze Vojenská továrna na letadla (později přijala název Letov). Pro testování prototypů a modifikací letadel vznikl v Praze v roce 1924 Letecký studijní ústav (původně založený v roce 1922 jako Vzduchopletecký studijní ústav). Po Leteckém sboru, později přejmenovaném na Velitelství československého vzduchopletectva, přešlo řízení letectva na 13. oddělení Ministerstva národní obrany a od září 1922 definitivně na III. odbor MNO.

Text a foto: mis



Tractor LWF-V z roku 1917 – vzácný exponát Národního technického muzea v Praze

Hokejisté přivezli z Budapešti bronz

S bronzovými medailemi se vrátili hokejisté ŘLP ČR, s. p. z mezinárodního turnaje řídících letového provozu International ATC Ice Hockey Cup 2004, který se konal od 2. do 5. dubna v Budapešti. Turnaje se zúčastnily týmy z České republiky, Finska, Maďarska, Švýcarska, Slovenska a Německa. Oproti původnímu záměru pořadatelů turnaje, byly týmy rozlosovány pouze do dvou skupin. Naším hokejistům přisoudil los ve žluté skupině týmy z Budapešti, Košic a vítěze loňského ročníku, hokejisty z Tampere. Do bílé skupiny byly vylosovány týmy z Bratislavy, Helsinek, Ženevy a Düsseldorfu.

Náš tým dobře zvládl vstup do turnaje – ve svém prvním vystoupení celkem hladce přehrál domácí hokejisty a zaslouženě zvítězil 10:2. Ve druhém utkání narazili reprezentanti ŘLP ČR, s. p., na hokejisty z Košic, tradičně nepřijemného soupeře, s nímž měli v minulosti problémy. Po vyrovnaném průběhu skončil zápas 2:2. Vzhledem k tomu, že tým z Košic prohrál své úvodní utkání s hokejisty z Tampere, rozhodovalo se o prvenství ve žluté skupině mezi týmy z Prahy a Tampere. Výsledky hokejistů z Tampere (12:1 Košice, 21:3 Budapešť) předem naznačo-

Žlutá skupina

1. Tampere	6	37:6
2. Praha	3	14:8
3. Košice	3	17:17
4. Budapešť	0	8:45



valy, že náš tým čeká velice těžký zápas, a všichni hráči věděli, že úspěch proti výborně bruslícím Finům může přinést pouze maximální nasazení a soustředěný výkon celého týmu. Zápas se hrál ve vysokém tempu, a přestože naši reprezentanti byli Finům rovnocenným soupeřem po celý průběh zápasu, podlehl nakonec 4:2, což je odsoudilo k boji o bronzové medaile. Na třetím místě ve žluté skupině se skončil tým z Košic, poslední byli hokejisté Budapešti. Bílou skupinu vyhráli hokejisté reprezentující Bratislavu před týmy ze Ženevy, Helsinek a Düsseldorfu.

V boji o bronz se naši hokejisté střetli, stejně jako loni, se Ženevou. Zápas skončil v normální hrací době i po prodloužení nerozhodně 0:0. Podle pravidel turnaje následovala trestná střelna, při níž se šťastí přiklonilo na stranu našich hráčů,

Konečné umístění

1. Tampere
2. Bratislava
3. Praha
4. Ženeva
5. Helsinky
6. Košice
7. Budapešť
8. Düsseldorf

kteří je vyhráli v poměru 2:0 a zajistili si tak třetí místo v celkovém pořadí turnaje. Ve finále se pak utkaly o zlaté medaile týmy z Tampere a Bratislavy. Finové v zápase potvrdili vynikající formu z předchozího průběhu turnaje a zápas zaslouženě dovedli do vítězného konce, když porazili hokejisty z Bratislavy 6:1.

(th)

Misheard English

THE TURTLES

V roce 1964 invaze Beatles poznamenal i USA, a tak se kapela obscenních chlapeckých a pánských večírků Night-riders alias Crossfires přejmenovala na The Turtles a s upravenou písničkou Boba Dylana „It Ain't Me Babe“ vylétěla na přední příčku americké hitparády.

Náctileté publikum si přálo nasládlý pop, ale nejlepší skladba Turtles z té doby, marihuanová indická Grim Reaper of Love, znamenala absolutní propadák. I jejich další vynikající nahrávka Outside Chance propadla – publikum postrádalo náctiletou žoviální naivitu.

V tomto krizovém momentě z nebe spadla písnička Happy Together (z nebe spadla i celá kapela, když se s nimi zřítlo letadlo v Pennsylvanii), která jim přinesla pozvání od Tricii Nixonové do Bílého domu. Hráli miliónářským synkům a dcerkám. Večírek to byl bizarní – kytarista stále padal z pódia a bubeník si namlouval dceru prezidenta Lucy Johnsonovou. Po vystřízlivění Turtles prohlásili, že to byl traumatický zážitek, při kterém dosahovali společenské hodnoty brambory. Ze znechucení nazpívali výsměšnou písničku Elenore tak upřímně, že se stala velkým hitem. Následovalo protestní období. Protiválečná píseň We Ain't Gonna Party No More byla i metaforou na osobní válku Turtles s jejich hudebními vydavateli. V roce 1970 Turtles svoji kapelu rozpustili – dva z nich se připojili k Mothers of Invention Franka Zappy.

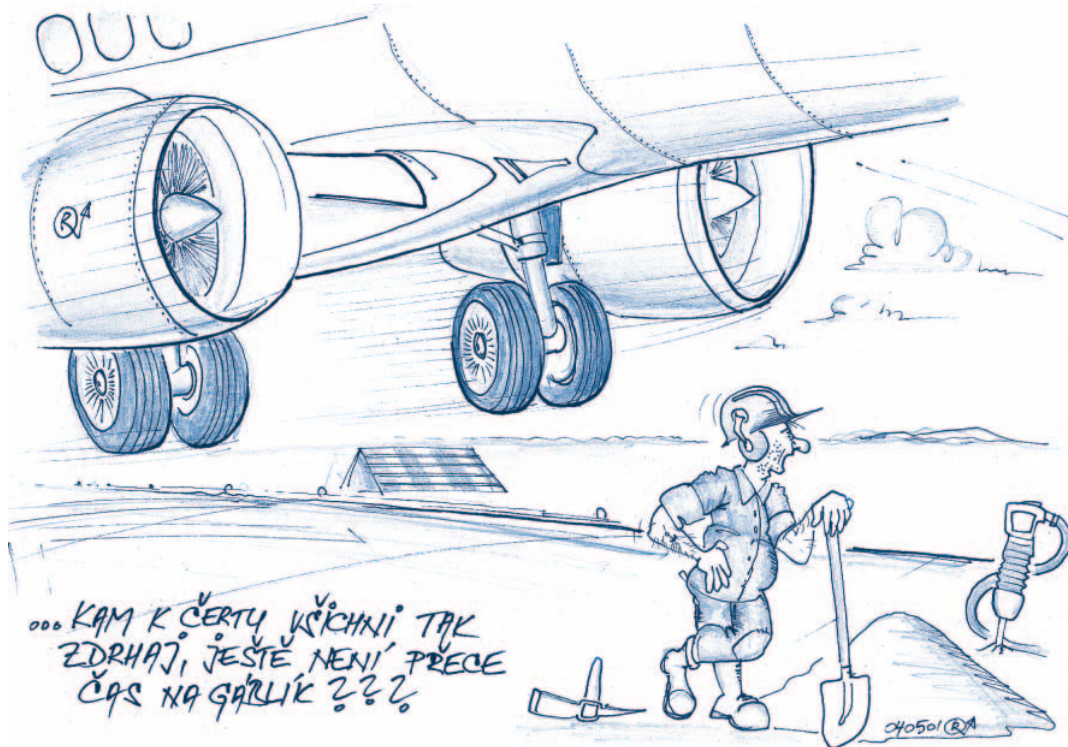
HAPPY TOGETHER

(V písničce jsou dvě slovní záměny)
 Imagine me and you, I do
 I think about you day and night
 It's only right to think about the girl
 You love and hold her tight
 So happy together
 If I should call you up, invest a dime
 And you say you belong to me
 And cease my mind
 Imagine how the world could be,
 so very fine
 So happy together
 Me and you and you and me
 No matter how they toss the fries, it
 has to be
 The only one for me is you, and you
 for me
 So happy together
 I can't see me loving nobody but you
 For all my life
 When you are with me, baby, the ski-
 es'll blue
 For all my life

♦♦♦

Řešení z minulého Stripu: Thwarted NOT Dwarfed, Aunts NOT Ants

(ak)



Kreslil: OTAKAR RADA