

# Superlativy pro rok 2006

**Konec roku 2006 dával z předběžných odhadů leteckých dopravců, provozovatelů letišť a poskytovatelů služeb řízení letového provozu tušit, že bude z mnoha hledisek rokem výjimečným. A skutečně, lavina tiskových zpráv obsahující provozní rekordy všeho druhu, která se spustila v polovině ledna, svědčí o tom, že civilní letectví má do roku 2007 našlápnuto více než dobře.**

Pokud začneme v Evropě, je minulý rok agenturou EUROCONTROL označován z pohledu ATM jako historicky nejlepší rok. V evropském vzdušném prostoru byly služby řízení letového provozu poskytnuty více než 9,6 milionu letů, což oproti roku 2005 znamená meziroční nárůst o 4,1 %. I přes tento nárůst provozu zůstalo průměrné zpoždění na provedení let stejně jako v roce 2005 na hodnotě 1,9 minuty, výrazně negativní vliv však na tento důležitý provozní parametr mělo například mistrovství světa ve fotbale v Německu, bezpečnostní opatření ve Velké Británii nebo konflikt v Libanonu. Provozní výsledky v Evropě komentoval i generální ředitel EUROCONTROL V. Aguado „*Skutečnost, že takové množství pohybů bylo zvládnuto s maximální bezpečností a při zachování přijatelné úrovně zpoždění je důkazem, že rostoucí celoevropská spolupráce v ATM a klíčová pozice CFMU jsou správným řešením pro budoucnost.*“

Pro poskytovatele služeb řízení letového provozu vyznívá pozitivně i vyhodno-

cení primárních příčin zpoždění v Evropě (viz graf). Je zcela zřejmé, že dlouhodobě největším producentem zpoždění jsou přímo letečtí dopravci, vliv služeb řízení letového provozu je závislý na sezónnosti provozu, přičemž zejména v zimních měsících je podíl ATM na zpoždění ve srovnání s ostatními vlivy (letišť, security, počasí) téměř zanedbatelný.

Stejně jako v předchozích letech nepolevil ani „low – cost boom“. Letečtí dopravci v současnosti představují 17 procent celkového objemu letového provozu v Evropě, zatímco v roce 2001 to byla pouhá 4 %. Meziročně se také provoz low – cost dopravců zvýšil o 23,3 % což v evropském vzdušném prostoru každý den představuje 730 letů navíc. Stabilitně nejsilnější jsou low – cost dopravci ve Velké Británii a Irsku, kde představují téměř 30% podíl v celkovém provozu, významný podíl hraje low – cost doprava i na Slovensku, které se stalo základnou progresivní společnosti Sky Europe. Objednávky na nové letouny společností Ryanair

a EasyJet, které byly podepsány v průběhu roku 2006 svědčí o připravované expanzi těchto leteckých dopravců v blízké budoucnosti.

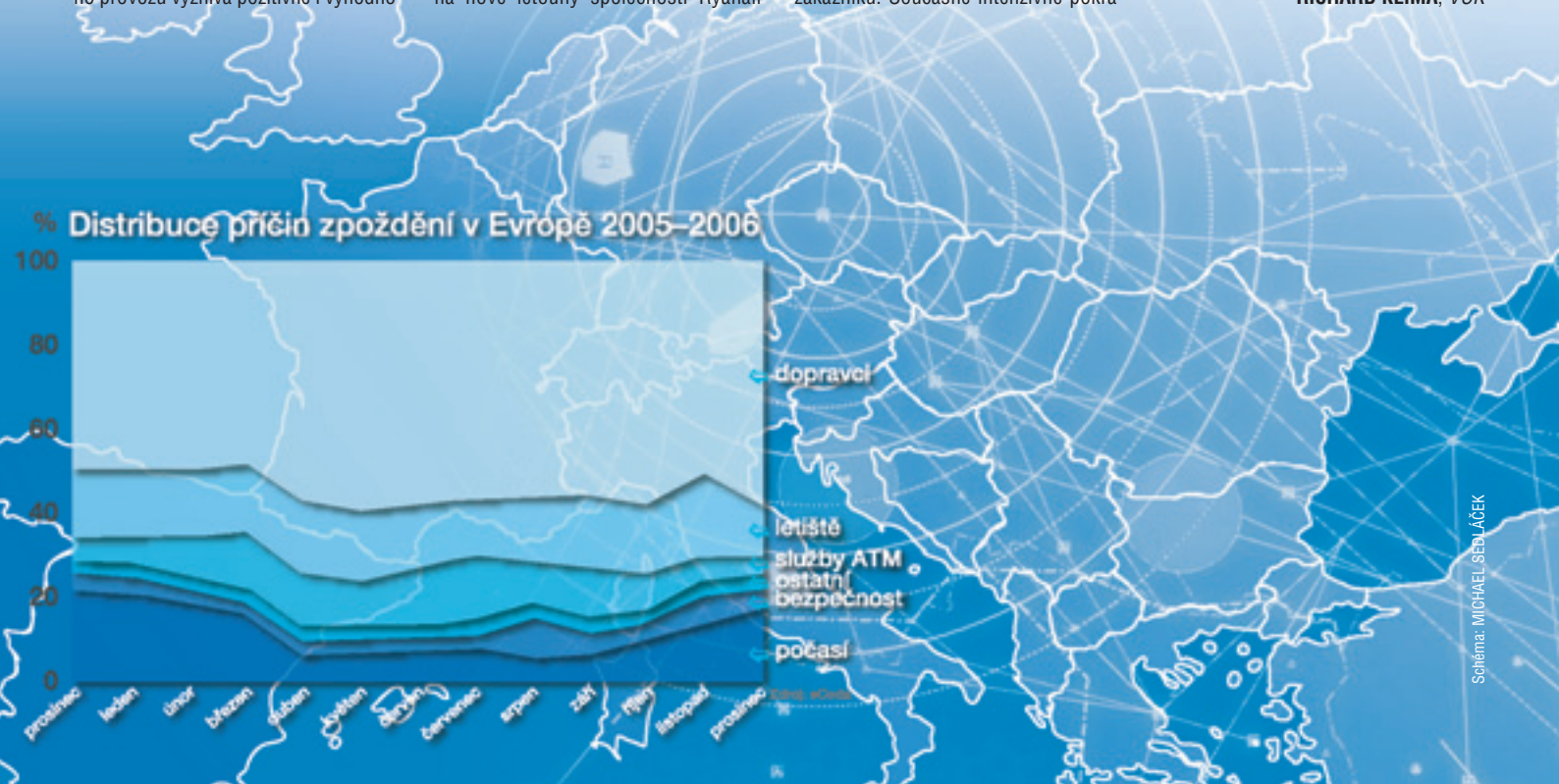
Důvod k radosti mají i provozovatelé letišť. Podle prvních údajů Airport Council International došlo k celkovému nárůstu odbavených pasažérů o 5 % (7 % cestuje na zahraničních linkách, 3 % pak na domácích tratích). Největším letištem na světě z hlediska provozu je i nadále Atlanta, kde bylo v roce 2006 odbaveno téměř 90 milionů cestujících, v případě Evropy je to Londýn-Heathrow se 70 miliony. Tyto trendy kopíruje i letiště Praha-Ruzyně, které v roce 2007 zaznamenalo meziroční nárůst cestujících o 7,5 % a celkově tak odbavilo 11,5 milionu pasažérů.

Stranou nezůstávají ani dva největší výrobci letadel Airbus a Boeing. Na začátku roku 2007 ohlásilo konsorcium Airbus vyřešení klíčového problému s kabely u typu A 380, na který má Airbus nyní 166 objednávek od patnácti zákazníků. Současně intenzivně pokra-

čuje ve vývoji nákladní verze A 380 vzhledem k tomu, že podle odhadů managementu společnosti bude v příštích 20 letech na trhu potřeba zhruba 500 nových strojů v cargo modifikaci.

Podle prognóz pro rok 2007 lze očekávat podobný nebo i mírně lepší vývoj jako v roce předchozím, samozřejmě za předpokladu, že nedojde k okolnostem, které jsou schopny civilní letectví jako celek negativně ovlivnit, ať již se jedná o cenu ropy nebo bezpečnostní situaci v krizových regionech. Důležitou skutečností také je, že se letecká doprava dostává v posledním období pod drobnohled ekologických aktivistů a následně i regulačních orgánů. I přes to, že příspěvek letecké dopravy ke globálnímu oteplování nepatří mezi klíčové, budou muset všichni partneři v civilním letectví hledat cesty, jak z ekologického hlediska přispět k trvale udržitelnému rozvoji letecké dopravy, ke kterému provozní vývoj v roce 2006 položil solidní základy.

**RICHARD KLÍMA, VOK**





## Paralelní a zkušební provoz v IATCC

V minulém vydání měsíčníku Strip jsem podrobně popisoval činnosti před vydáním toho úplně prvního letového povolení z IATCC a první hodiny, kdy byl letový provoz řízen z pracovišť ACC i APP Praha umístěných v novém středisku v Jenči. Čas ale neúprosně letí, atmosféra Vánoc je daleko za námi a nás, spolu s blížícím se magickým datem 17. 2. 2007, čekají další náročné zkoušky a prověrky v podobě dvou víkendových paralelních a zkušebních přechodů.

První lednová zkouška se uskutečnila v sobotu 13. a v neděli 14. ledna. Paralelní provoz probíhal již od sobotního rána, zkušební provoz z IATCC byl zahájen večer ve 21.00 hod. Poměrně silný letový provoz si vyžádal aktivaci tří sektorů ACC a tří pracovišť APP – DEP, ARR a DIRECTOR. Postupně v závislosti na poklesu objemu provozu byl redukován i počet aktivních pracovišť ACC a APP, v nedělních ranních hodinách byla naopak pracoviště opět postupně aktivována. Zkušební provoz byl ukončen v neděli 14. ledna v 06.00 ráno. Celé období devíti hodin provozu z IATCC prokázalo správnou funkčnost všech hlavních systémů a technologií. Zkušební provoz tak byl dalším, hodně důležitým krokem k potřebné důvěře personálu. Po komplexním vyhodnocení tohoto v pořadí již druhého zkušebního provozu se v záznamech čle-

nů přechodového týmu zbarvila další červená políčka do zelené barvy.

V pořadí třetím a současně i posledním testem před datem přechodu byl paralelní a zkušební provoz uskutečněný v sobotu 27. a neděli 28. ledna 2007. Paralelní provoz probíhal v sobotu od 07.00, zkušební provoz z IATCC byl zahájen ve 22.30, ukončen byl v neděli v 05.50 hod. místního času.

Velmi opatrně si dovoluji konstatovat, že pro většinu technického i provozního personálu se provoz řízený z Jenče, po třech zkušebních obdobích, stává rutinou. Administrátoři systémů pouze dolaďují jejich nastavení, řídící si zvykají na zcela odlišný způsob telefonování, všichni si zvykají na nové prostředí.

S mírnou nadsázkou lze konstatovat, že nedeštěný se studený řízek v bufetu byl při tom posledním zkušebním provozu tou nejzávažnější vadou na kráse.

JAROSLAV VLASÁK, NŘDPRO

### Aktuálně

Po dlouhodobém testování zavádí v letošním roce **amsterdamské letiště Schiphol** sledování pohybu letadel a mobilních prostředků po ploše. Tento systém byl na letišti Praha-Ruzyně uveden do provozu v rámci projektu A-SMGCS již v červnu 2005. (red)

## Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

**Redakce Stripu blahopřeje zaměstnancům, kteří dosáhli pracovního výročí v únoru.**

**Vladimír Kučera**, supervizor na TS II, oddělení automatizovaných systémů Praha **40 let**

**Zdeněk Vrána**, vedoucí říp II – SC, oddělení ASM/FIC **35 let**

**Eva Havlíková**, OAS, oddělení APP/TWR Praha **30 let**

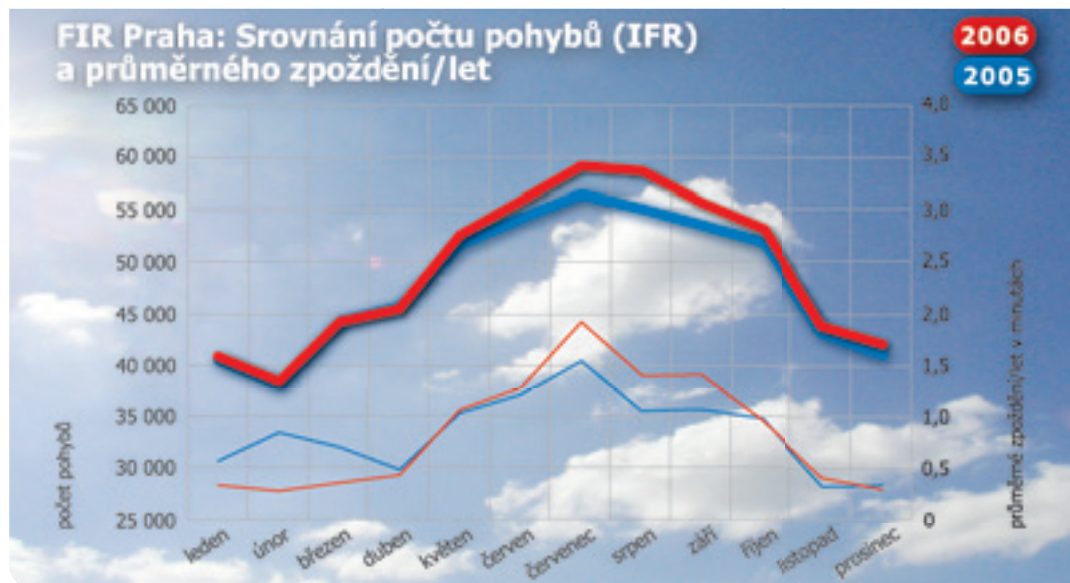
**Jaroslav Jarka**, vedoucí říp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **15 let**

## XVI. letecký ples v pražské Lucerně



Sdružení československých zahraničních letců, Svaz letců ČR a Aviatik, s. r. o., si Vás dovo-lují pozvat na společenskou událost roku, XVI. reprezentační letecký ples, který se koná dne **17. 2. 2007** v Praze ve velkém sále paláce Lucerna od 19.30 hodin. K tanci vám bude hrát orchestr Karla Vlacha, zpívat bude Daniela Šinkorová a další hosté. Čeká na vás také bohatá tombola, v níž jsou i letecké zájezdy do zahraničí a mnoho dalších cen. Lístky jsou k dostání v sítích TICKET-PRO nebo na telefonech firmy Aviatik.

Foto: (mis)  
**Příjemnou zábavu přeje  
REDAKCE**



### Počet pohybů na letišti Praha PROSINEC 2005/2006 (IFR)

Zdroj: AI

| 2005                            | 2006          |
|---------------------------------|---------------|
| celkový počet                   |               |
| <b>11 669</b>                   | <b>12 759</b> |
| nejvyšší počet/den<br>(8. 12.)  |               |
| <b>490</b>                      | <b>521</b>    |
| nejvyšší počet/hod.<br>(8. 12.) |               |
| <b>46</b>                       | <b>51</b>     |

### Počet pohybů ve FIR Praha PROSINEC 2005/2006 (IFR)

Zdroj: AI

| 2005                            | 2006          |
|---------------------------------|---------------|
| celkový počet                   |               |
| <b>41 278</b>                   | <b>42 417</b> |
| nejvyšší počet/den<br>(2. 12.)  |               |
| <b>1 562</b>                    | <b>1 614</b>  |
| nejvyšší počet/hod.<br>(2. 12.) |               |
| <b>120</b>                      | <b>128</b>    |

## Statistika provozu

## prosinec 2005/2006

| Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha |        | Nárůst provozu | Počet zpoždění/ACFT v min. |      |
|---------------------------------|--------|----------------|----------------------------|------|
| 2005                            | 2006   | 05/06 v %      | 2005                       | 2006 |
| prosinec 41 278                 | 42 417 | + 2,8          | 0,32                       | 0,29 |

| Počet pohybů<br>v evropském regionu |         |         |       |
|-------------------------------------|---------|---------|-------|
|                                     | 2005    | 2006    | v %   |
| prosinec                            | 708 899 | 740 215 | + 4.5 |

| Počet pohybů (IFR) na letištích – Česká republika |        |        |      |       |        |              |       |        |
|---------------------------------------------------|--------|--------|------|-------|--------|--------------|-------|--------|
| Praha                                             |        |        | Brno |       |        | Ostrava      |       |        |
| 2005                                              | 2006   | v %    | 2005 | 2006  | v %    | 2005         | 2006  | v %    |
| prosinec 11 669                                   | 12 759 | + 9,36 | 893  | 1 198 | + 34,2 | 953          | 1 067 | +12,0  |
|                                                   |        |        |      |       |        | Karlovy Vary |       |        |
|                                                   |        |        |      |       |        | 2005         | 2006  | v %    |
|                                                   |        |        |      |       |        | 145          | 254   | + 75,2 |



# Létání je mým koníčkem číslo jedna

Na závěr minulého roku se v nové administrativní budově v Jenči uskutečnilo slavnostní setkání zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p. Moderátorem večera byl Reynolds Koranteng. Redakce Stripu využila této příležitosti a požádala ho o krátký rozhovor.

**Jistě nebylo náhodou, že jste setkání zaměstnanců našeho podniku moderoval zrovna vy.**

Myslím, že ti, kteří mi tuto příležitost nabídli, vycházeli z toho, že jsem velký fanda létání a letectví jako takového. Začínal jsem jako malý kluk lepením plastických modelů, později jsem přešel na rádiem řízené modely a nakonec jsem si v Roudnici nad Labem udělal pilotní průkaz na kluzáky.

**Ve vaší rodině jste jediný fanoušek létání?**

Moje žena má z létání hrůzu. Dělá se jí špatně už na letišti. Dcera Vanesa naopak létá docela ráda. U Sophie ještě nevím, protože je jí teprve 5 měsíců.

**Kde má původ vaše láska k létání?**

To už je hodně dávno. Bydlel jsem v domě kde žil i jeden pán, byl to původem Němec a za války sloužil u letectva. Občas, když měla maminka hodně práce, mě hlídal. A přitom mi vyprávěl o letadlech, létání, o technice, která je k tomu všemu potřeba atd. Také jsme spolu stavěli modely z papíru.

**Jste vlastníkem pilotního průkazu. Jak probíhal výcvik a jak často se podíváte do oblať?**

Létám v Roudnici nad Labem. Tam jsem také prodělal výcvik. Jsem plachtař a létám na Blaníku. Výcvik byl docela intenzivní a musím říct, že velmi poctivý. In-

struktoři nám nic neprominuli a všechno nám pořád dokola opakovali, za což jim patří můj dík. V sezóně se snažím létat jednou dvakrát do týdne. V červenci a srpnu častěji, v květnu, červnu a září je to bohužel mnohem řidčeji. Potýkám se totiž, jako většina lidí, s nedostatkem času. Oproti ostatním mám tu nevýhodu, že velmi často pracuji i o víkendech, kdy je na letištích provoz nejčastější.

**Jaké máte další koníčky a na jakém stupni stojí létání?**

Mám rád historii, rád hraji šachy, nohejbal a poměrně často vyrazím na kole. Létání je ale na prvním místě.

**Nemáte ambice stát se profesionálním pilotem?**

Myslím, že u nás žije hodně pilotů, kteří mají mnohem větší zkušenosti než já. I když – bylo by to asi hezké.

**A jak by se vám líbilo pracovat jako řídící letového provozu?**

Na tuto práci bych asi neměl dost odvahy.

**Tak alespoň prozradte jaký dojem na Vás udělala budova nového střediska IATCC v Jenči?**

Je to moderní stavba, která zaměstnancům i návštěvníkům poskytuje velice příjemné prostředí. Do technického zájmu jsem měl možnost sice jenom nahlédnout, ale neuniklo mi, že váš podnik pracuje se špičkovými technologiemi.

**Vaší profesí je přece jen moderování. Jak jste se k němu dostal?**

Bylo to v roce 1994. Tenkrát se Nova chystala na svůj start. Já pracoval ve společnosti, která pro Novu připravovala pořad „POČÁSI“. Grafiku a informační obsah. Tenkrát jsem se potkal s lidmi, kteří mi nabídli, jestli bych nechtěl pro Novu pracovat. A tak jsem se startem jejího vysílání začal moderovat.

**Takové zaměstnání také není zrovna pohodové.**

Jeden psycholog ve své knize o vlivu médií na pracovníky uvedl, že psychická zátěž na člověka při 30 minutách práce před kamerou je zhruba stejná jako zátěž na stíhacího pilota během 30minutového letu. To nemůžu posoudit, protože jsem nikdy neseděl ve stíhačce. Ale stejně jako v případě pilota potřebujete rozvahu, pohotovost, pevné nervy. Na rozdíl od pilota nám však nejde o život. A na rozdíl od moderátora pilot opustí letiště a má klid. My opustíme studio a práce pokračuje. Na ulici, v obchodě, na dovolené. Pořád vás někdo posuzuje a hodnotí. Proto se dá říct, že naše práce je úvazek na 24 hodin denně.

**„Veselá historka z natáčení“ by se přesto jistě našla.**

Občas se stávají, i když musím přiznat, že jako veselý se jeví až s odstupem času. V momentě kdy se stanou, moderátorům spíš přinášejí horké chvíle. Například když jsme s Lucií moderovali 14 let Českého slávika, měla takové úzké

šaty, v nichž se jí celý den velmi špatně chodilo. Jako poslední vystoupil Karel Gott a Lucie ze samé radosti, že to máme za sebou, udělala krok ze schodů, jenže do prázdna. Než jsem jí stačil zachytit, ozvala se šílená rána, jak udeřila mikrofonem o zem, a ležela u nohou Karla Gotta. Ten jenom vtipně dodal: „To snad kvůli mně“.

**Nemohu se nezeptat na váš původ a vaši národnost.**

Narodil jsem se v Praze. Můj otec pochází z Ghany a maminka je Češka. Zhruba dva roky jsme žili v Ghaně, ale pak jsme se vrátili do Česka. Tady jsem vyrůstal a chodil do školy.

**Můžete nám přiblížit, jak se v Ghaně žije?**

Základní potřeby jsou tam stejné jako tady. To znamená, že jde o to být zdravý, mít dobrou práci a vychovávat dobře děti, aby se pokud možno měly lépe než my. Faktem ale je, že i když Ghana patří mezi stabilní africké země, nedá se její životní úroveň srovnávat s Českou republikou. Rozdíl mezi tím být bohatý nebo chudý je až příliš velký.

**Prozradte nám něco ze svých plánů jak pro nejbližší, tak i vzdálenější budoucnost.**

Já o svých plánech nerad mluvím, protože to pak svádí k tomu jenom o nich mluvit. Ale uvidíme.

**Děkujeme za rozhovor.**

Text a foto: MICHAEL SEDLÁČEK



**dotazník**

**Reynolds Koranteng**  
 narozen: 1974  
 studia: obchodní akademie  
 rodina: ženatý, dvě dcery – Vanesa a Sophie  
 oblíbená literatura: literatura faktu  
 nejmilejší filmy: komedie  
 vztah k jídlu: ten nejlepší  
 životní krédo: Neberme život tak vážně, stejně z něj nevyvázneme živí.

## Objektiv



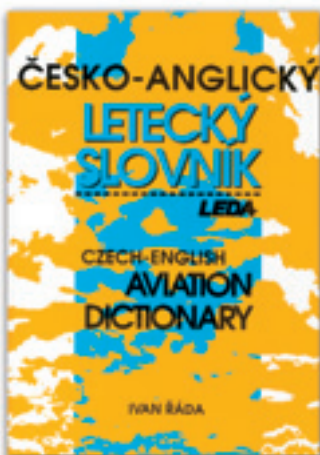
**Pesimisté tvrdili, že zima 2006/2007 bude v Praze a na Jenečsku určitě beze sněhu. Optimisté v to tajně doufali. Jak příroda rozhodla, vidíme na fotografii z 25. ledna 2007. Naštěstí správci silnic nezůstali nic dlužni své tradiční připravenosti a hned od začátku sněžení průběžně zajišťovali sjízdnost všech komunikací. Autobusy Dopravního podniku Praha i ČSAD Kladno toho využily, jezdily přesně podle jízdního řádu a žádné spoje nemusely vynechat. Připravené výmluvy na kolaps dopravy v důsledku sněhové kalamity museli zaměstnanci tentokrát spolknout**

**mis**



**Představitelé Letiště Praha a společnosti Acron Czech otevřeli 25. ledna v bezcelní zóně ruzyňského letiště tříhvězdičkový hotel Tranzit II. Ceny se pohybují od 20 eur (560 Kč) za sprchu a občerstvení, přes 29 eur za tříhodinový pobyt až po 99 eur za dvojlůžkový pokoj a pobyt přes noc. Díky poloze v bezcelní zóně nemusejí přestupující pasažéři procházet pasovou kontrolou, což je výhodné především pro ty, kteří nemají česká víza. „Je to naplnění víze toho, co se nazývá Airport City,“ řekla ředitelka letiště Hana Černochová. Podle této vize má být letiště nejenom místem, kam se létá, ale také místem, kde lidé uspokojí i další potřeby**

**mis**



### NOVINKA

ČESKO-ANGLICKÝ LETECKÝ SLOVNÍK

Ivan Řáda

Vydalo nakladatelství LEDA, s. r. o., kancelář: Londýnská 59, 120 00 Praha 2

Slovník obsahuje více než 29 000 českých předpisových i hovorových výrazů. Zahrnuje názvosloví z celého civilního letectví a základní výrazy vojenského letectví. Jsou zastoupeny oblasti letecké techniky, leteckého provozu, řízení letového provozu, výcviku leteckého personálu, meteorologie, letecké dopravy, leteckých sportů a létání na všech druzích letadel.

Slovník je možno zakoupit v knihkupectvích, v kanceláři nakladatelství na uvedeně adrese nebo na [www.leda.cz](http://www.leda.cz).

## ŘLP ČR, s. p., obdržel evropský certifikát

Aplikace nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování LNS v rámci Jednotného Evropského nebo a nařízení komise (ES) č. 2096/2005 ze dne 20. prosince 2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování LNS, jsou nařízení, která ovlivňují a v budoucnosti budou ovlivňovat způsob poskytování LNS v ŘLP ČR, s. p. **Dne 5. 12. 2006 obdrželo ŘLP ČR, s. p., certifikát** prokazující plnění společných požadavků v souladu s nařízením 2096/2005. Podrobnosti přineseme v příštím Stripu.

**DPLR**

## Aktuálně

**Od 1. 2. 2007 je v IATCC bufet otevřen nepřetržitě** (v režimu H24). Jídelna a minutková kuchyně budou fungovat také denně, od 11.00 do 15.00 hod. Další informace týkající se stravování naleznete na podnikovém intranetu – na nástěnce „Stravování v IATCC“.

**DPER**

## Oznámení

Nastoupil k ŘLP ČR, s. p., 1. 10. 1960! Řídicí letového provozu APP/TWR Praha, vedoucí směny, zástupce vedoucího stanoviště a metodický pracovník. Toto je stručný výčet profesionální dráhy kolegy a kamaráda pana **BŘETISLAVA HUDEČKA**. Na stanovišti APP/TWR



Praha patřil mezi přední pracovníky, kteří se významně podíleli na zavádění nových postupů, a profesionalita pracoviště byla s jeho jménem úzce spjata. Ve své metodické činnosti převzal nelehký úkol civilní a vojenské integrace. Nebyl sice moc slyšet, za to výsledky jeho práce byly vždy vidět. Svě profesionální zkušenosti předával mladším kolegům a za celoživotní pracovní výsledky byl 8. 12. 2006 generálním ředitelem ŘLP ČR, s. p., oceněn za výbornou práci. Z důvodu vážné nemoci se ale nemohl slavnostního večera osobně zúčastnit. Vzápětí po odchodu na zasloužený odpočinek nás 23. 1. 2007 opustil navždy.

**PETR FAJTL**

## Fotografie (nejen) z dovolené

**Tomáš Horák (PV)** nám ze Spojených arabských emirátů přivezl pohled na Burj al Arab v Dubai, 321 metrů vysokou *Arabskou věž*, která leží na uměle vytvořeném ostrůvku 280 metrů od pobřeží. To, co ovšem zůstalo skryto, je podmořská restaurace, kam Vás dopraví ponorkou.

Podal se i v něm podobný úlovek? Příspěvky do rubriky **Fotografie (nejen) z dovolené** s krátkou informací o jejich vzniku můžete poslat do redakce. Rádi s vašimi postřehy seznámíme čtenáře v některém z příštích čísel Stripu. **(red)**





# Hodnota přátelství à la CANSO

**Kdyby všechny věci byly stejné, lidé by kupovali převážně od přátel. I když všechny věci nejsou stejné, lidé stejně kupují nejraději od přátel.** V tom tkví tajemství rozvoje vztahů se zákazníky a je to i důvod, proč v rámci CANSO funguje od roku 2005 pracovní skupina Customer Relations (CRWG). Cílem této skupiny je nabídnout všem členským organizacím CANSO model pro úspěšné rozvíjení vztahů s jejich zákazníky – leteckými dopravci. Model byl vyvinut během první fáze činnosti CRWG a od setkání skupiny v září 2006 ve Washingtonu je také v několika zemích prakticky aplikován – například v JAR mezi ATNS a SAA Airways a SA Express, v Norsku mezi AVINOR a SAS Braathen, v USA

mezi FAA a Northwest Airlines, v Holandsku mezi LVNL a KLM, v Německu mezi DFS a Lufthansa, v Irsku mezi IAA a British Airways a také v ČR mezi ŘLP ČR a ČSA. V lednu 2007 hostila ATNS v Kapském městě další schůzku skupiny, na které si zástupci poskytovatelů služeb i leteckých dopravců mohli vyměnit své zkušenosti s aplikací modelu. I když různé organizace postupují různě, model osvědčil svou použitelnost jako rámec, který pomáhá:

**analýzovat** současnou úroveň vzájemných vztahů,

**vytyčovat** cíle pro jejich další rozvoj,

**systematicky hledat** cestu k dosažení cílů.

Jednání skupiny se zdařilo nejenom díky příjemnému prostředí resortu na pobřeží

nedaleko Kapského města, ale hlavně díky otevřené a upřímné komunikaci. Přítomnost lidí z aerolinek pomohla členům skupiny lépe pochopit, v čem tkví dobré vztahy. Nikoho nepřekvapí, že jde hlavně o zajištění požadované kvality služeb. Někdy se ale zapomíná na to, jak moc záleží také na kvalitní komunikaci a správné reakci, když nastanou nějaké problémy. V nouzi poznáš přítele. Vyváženost teoretických základů a pragmatického přístupu je zárukou, že CRWG kráčí po správné cestě. Její výsledky tak přispějí k rozvoji partnerství mezi poskytovateli služeb a jejich zákazníky, což v nejbližší budoucnosti bude prospěšné oběma stranám.

**LUBOMÍR STRAKA, VOSP**

## Inspiromat

„Rozvíjení společného systému placení poplatků za letové navigační služby je dalším významným krokem v rámci projektu Single European Sky. Nová pravidla by měla zajistit, že výše poplatků bude konzultována s uživateli leteckého prostoru.“

**Jacques Barrot, viceprezident Evropské komise zodpovědný za dopravu, komentuje nařízení týkající se jednotného poplatkového systému, který Evropská komise přijala 6. 12. 2006. Nový poplatkový systém stanovuje, které náklady jsou přijatelné a jak budou uživatelům leteckého prostoru letové navigační služby účtovány. Toto nařízení nabylo platnosti 1. 1. 2007, ATM CANSO News**

„Rok 2006 hodnotím, stejně jako rok předešlý, velice kladně. Výkonové ukazatele leteckých dopravců, poskytovatelů letištních služeb a služeb řízení letového provozu v tomto roce opět dosahovaly pozitivních hodnot, i když došlo ke značnému zpomalení dynamiky, což je ale v souladu s našimi předpoklady. Nicméně z hlediska plánování dostatečných kapacit a zabezpečení požadované kvality, bezpečnosti a spolehlivosti služeb je mnohem příznivější reálný a stabilní nárůst výkonů než nárůsty nahodilé a skokové. Mimořádně potěšil jsem zejména růstem výkonových ukazatelů na našich regionálních letištích v Brně, Ostravě, Karlových Varech a Pardubicích včetně zavedení několika nových leteckých spojení.“

**Ing. Jaromír Štolc, ředitel odboru civilního letectví Ministerstva dopravy ČR**

„Dne 15. září 2006 bylo v Evropském letovém prostoru zaznamenáno 31 914 letů, což je dosud nejvyšší počet letů za jediný den v historii. V následujících 15 letech se předpokládá, že letový provoz se každý rok navýší v průměru o 3,4 %. V létě 2006 však byla tato předpověď překonána a letový provoz se zvýšil o 4,2 %, v některých státech dokonce i o více než 10 %. Pokud se tento trend nezmění – a většina odborníků soudí, že ne – lze předpokládat, že během 20 let se letový provoz zdvojnásobí, čímž se samozřejmě zvýší nároky na kapacitu letišť. Nedávná studie EUROCONTROL, provedená ve spolupráci s European Civil Aviation Conference, ukázala, že pokud se tímto problémem nezačneme zabývat, 60 % evropských letišť bude do roku 2025 přetíženo a 20 letišť bude na šest až osm hodin vytiženo na maximum.“

**Victor M. Aguado, generální ředitel EUROCONTROL, se zamýšlí nad otázkou zvýšení kapacity letišť, International Airport (LH)**

## Zasedání podvýboru pro letectví PČR v IATCC

První jednání nově ustaveného podvýboru Parlamentu ČR pro letectví a kosmonautiku se konalo dne 19. 1. 2007 v konferenčním sále IATCC Praha. Za předsednictví senátora Jiřího Nedomy (ODS) byli členové podvýboru informováni zástupci ŘLP ČR, s. p., o současném stavu a rozvoji ATM v ČR i v Evropě. Tématem jednání dále byla úspěšná certifikace podniku dle evropské legislativy a samozřejmě informace o provozním přechodu do IATCC Praha. Senátor Nedoma při této příležitosti ocenil vysokou profesionalitu zaměstnanců podniku, kteří stojí za úspěšným naplňováním harmonogramu projektu IATCC Praha. Prezentované informace jsou k dispozici na [www.rlp.cz](http://www.rlp.cz) (rkl), foto: mis



## Pracovně právní poradna

### Nový zákoník práce v ŘLP ČR, s. p.

Nevím, jestli tímto svým příspěvkem nenesu, jak se říká, „dříví do lesa“, neboť ze své každodenní zkušenosti vím, jak vysoké je právní vědomí našich zaměstnanců, a s novým zákoníkem práce to nebude jistě jiné. Svou roli sehrávají i média, především ta tištěná, která v poslední době, kdy již je jisté, že zákoník je účinný, přicházejí se spoustou „objevů“ nebo více či méně správných informací různého původu. A proto si i já dovoluji pár slov k novému zákoníku práce.

Nový zákoník práce č. 262/2006 Sb. v sobě po novu zahrnuje kromě dosavadního okruhu pracovněprávní problematiky i většinu ustanovení z dosavadních zákonů o mzdě, platu, cestovních náhradách, přejímá úpravu z některých předpisů k překážkám v práci, k dovoleně na zotavenou, k hmotnému zabezpečení při získávání či prohlubování kvalifikace. Tou novinkou nejdůležitější je uplatnění dlouho očekávané zásady „co není zakázáno, je dovoleno“. Smluvní volnost však není bezbřehá, její hranice, i když dost nejasné, jsou uvedeny i v zákoně.

Již při kolektivním vyjednávání v posledním čtvrtletí roku 2006 jsme se vše nové, co zákoník práce přináší, i když ještě nebylo jisté, zda bude od 1. 1. 2007 i účinný, snažili upravit v nových kolektivních smlouvách. Vzhledem k tomu, že již za platnosti předcházejícího zákoníku práce byly naše kolektivní smlouvy obrovským pramenem práva, leckdy v pracovněprávních nárocích daleko přesahujících zákonnou míru, nebylo nových změn v kolektivních smlouvách zase až tolik.

Pro praxi našeho podniku je nejzásadnější změnou změna v organizaci pracovní doby v nepřetržitých provozech a s pracovní

dobou nerovnoměrně rozvrženou. Podle nové úpravy musíme bezpodmínečně respektovat rozvrhování pracovní doby na týdny a jejich násobky (max. 52 týdnů), nikoliv na kalendářní měsíce (max. kalendářní rok) tak jako doposud. To jistě přinese řadu potíží projevujících se např. v odčerpávání práce přesčas již při tvorbě rozvrhu směn, neboť rozvrhovaná pracovní doba musí odpovídat součinu stanovené týdenní pracovní doby a počtu týdnů, na něž se rozvrhuje. Mzdy se ovšem vyplácejí za kalendářní měsíce, takže v některých případech budou pro jejich výpočet nutné i dva, někdy možná i 3 rozvrhy směn, které zasáhly do kalendářního měsíce. Zjednodušený je režim možnosti nařizování práce přesčas, i když princip dohody se zaměstnancem zůstává stejný. Sjedenáctá je výpovědní doba na 2 měsíce, odstupné ze zákona se zvyšuje na trojnásobek průměrného měsíčního výdělku a tomu bylo rovněž přizpůsobeno ujednání v KS. Ale to není všechno.

Řada nově pojatých věcí se na nás nevztahovala ani v minulosti, proto tam změny prakticky nevnímáme. Spousta dalších institutů, ale i práce se zásadou, že co není zakázáno, je dovoleno, je v přístupu k používání zákona nová, budeme si na ni postupně zvykat a také čekat, co dalšího nám přinese práce s novým zákoníkem práce. V průběhu roku 2007 bychom měli všechny zjištěné novinky promítnout do vnitropodnikových norem – pracovněprávní vztahy v podniku tak budou v souladu s novou normou. Je to ale norma nepřehledná, nejednoznačná, nedokonalá, a proto vám nabízím pomoc s jejím výkladem. Zároveň vás ale všechny žádám o porozumění a trpělivost, pokud i my budeme chvílemi tápat při jejím výkladu. Naši snahou vždycky bude netápat dlouho, nalézt řešení v co nekratší době a nikoho nepoškodit.

**JITKA KOCOUROVÁ, ŘDPER**

# Co se děje na ruzyňském letišti?

## Leden jako řemen?

Neukázal nám však ladovskou zimu, jak ji známe z historických obrázků či z Nohavicovy písničky. Spíš naznačil, jaké klimatické houpačky nám je schopna nachystat slábnoucí matka Země, kterou svou činností stále oteplujeme. Přestože byl leden nejteplejší za posledních 50 let a od zahájení zimního provozu se na letišti téměř nemusel uklízet sněh, během jednoho týdne potrápil letiště orkánem a pak zasypal sněhovou bouří, jakou pamětníci nepamatují. Ale 3 dny po sněhové kalamitě už zase ráno v Jenči trylkovali ptáci v 7 stupňovém teple.

Byl to opravdu hektický měsíc. Je docela zajímavé si jen projít titulky z tisku:

**17. 1. Anonym zastavil dnes odpoledne na dvě hodiny provoz na letišti**

Zase hrozba výbuchu bomby.

**18. 1. Vítr sílí, letiště odstavilo nástupní a výstupní tunely**

**18. 1. ČSA kvůli větru zrušily dalších sedm letů, Ruzyně provoz neomezuje**

**19. 1. Vítr poškodil střechu pražského letiště, dají se očekávat zpoždění**

Vítr s nárazy kolem 37 m/s (133 km/hod.) serval kolem půlnoci velkou část krytiny střechy terminálu Sever 2. Do budovy začalo zatékat a musela být uzavřena:

**19. 1 Na ruzyňském letišti je zavřený terminál Sever 2**

**20. 1. Terminál letiště v pražské Ruzyni od 6:00 opět v provozu**

**22. 1. Vítr způsobil na pražském letišti škodu až za desítky milionů**

Když si letiště vydechlo po orkánu, uzavřelo statistiky za rok 2006 a byl tu očekávaný rekord:

**24. 1. Letiště Praha odbavilo v roce 2006 rekordních 11,5 milionu cestujících**

A také otevřelo přímo v tranzitním prostoru tříhvězdičkový hotel Transitz II s 12 pokoji a 20 lůžky:

**25. 1. Na ruzyňském letišti vznikl hotel v bezcelní zóně**



Tyhle skvělé zprávy však byly převálcovány zpravodajstvím o největší sněhové kalamitě za posledních 15 let, která uzavřela veškerý provoz na dlouhých 30 hodin od 24. 1. 03:35 hod do 25. 1. 09:00 hod.

**24. 1. Ruzyňské letiště bude kvůli sněhu uzavřeno do čtvrtěčních 05:00**

Tato zpráva však byla jen jedním z celé řady odhadů, které letiště publikovalo od středečního rána: do 10:00, 16:00, 18:00, 22:00, do 5:00, do 09:00. Za těmi strohými čísly je skryto sisyfovské úsilí zimní údržby udržet pohybovou plochu schopnou provozu. Husté sněžení trvalo 36 hodin, napadlo 25 cm sněhu, který vánice ukládala do jazyků až 60 cm vysokých.

Na odbavovací ploše stěžejí projížděla auta s pohonem 4x4, jiná neměla šanci. Po jednom průjezdu pluhů polo-  
vinou ranveje vznikl uprostřed val sněhu skoro 2 metry vysoký, který frézy pracně hodinu za hodinou chrtily stranou od dráhy. Silná vánice však znovu ukládala další vrstvy sněhu na uklizené plochy. Mechanizace odstranila za těch 30 hodin 160 000 tun sněhu. Viděl jsem tváře řidičů zimní údržby ve čtvrtek ráno, v závěru bitvy. Sáhli si na dno.

Finanční ztráty se ještě vyhodnocují, náklady na úklid byly kolem 1 mil. Kč, ČSA hlásí ztrátu na tržbách 30 milionů:

**25. 1. V Ruzyni zrušeno přes 345 odletů a příletů**

Jen za středu, ve čtvrtek dalších sto.

**25. 1. Uzavření letiště stálo ČSA na tržbách 30 mil. Kč**

Travel Service odhaduje 4 mil. Kč, další sčítají první odhady.

A na závěr jeden dobrý titulek:

**26. 1. Zástupce vlády USA je spokojen s bezpečností letiště v Ruzyni**

Náměstek ministra pro vnitřní bezpečnost USA Paul Rozenzweig řekl: „Bezpečnostní opatření na pražském letišti v Ruzyni jsou na vynikající úrovni a zdá se, že některé bezpečnostní prvky jsou ještě na vyšší úrovni než opatření na letištích v USA.“

Tenhle leden se bude ještě dlouho řešit, přece jen bylo letiště na kolenou dlouhou dobu. Ale jak si to počásí rozkýváme, takové ho máme. Pak máme leden jako řemen.

OLDŘICH STANĚK, AI, foto: LETIŠTĚ PRAHA, s. p.

# Relaxační

Výstavbou nového areálu IATCC dostali všichni zaměstnanci možnost pracovat v novém a moderním prostředí a společně s tím i příležitost k regeneraci sil a odreagování se v době odpočinku.

Tou možností je využít relaxačního centra umístěného přímo v budově IATCC, a tedy většinu našich zaměstnanců skutečně „na dosah“. Vydejme se tedy na krátkou procházku prostorami, v nichž mnozí z vás budou trávit část svého volného času.

Naši exkurzi začneme na recepci v přízemí, kde nám umožní vstup a vydají klíče od šatní skříňky. Vstupní dveře napravo od proskleného schodiště nás zavedou do haly přímo nad dva kurty na squash, na kterých již dnes panuje čilý sportovní ruch. A tak zatímco budete nabírat síly k dalšímu cvičení v nedalekém fitness centru, můžete pozorovat své budoucí soupeře pěkně z výšky. Ještě než dojdeme na samý konec haly, projdeme kolem již zmíněného fitness centra. Již krátký pohled napovídá, že strojů na různá „mučení“ vlastního těla bude dostatek pro každého zájemce. Kdo s oblibou pěstuje své svalstvo, vybere si z několika posilovacích strojů i ručních činek, na své si přijdou i milovníci cyklistiky nebo běhu na cyklotrenažérech a běžeckých pásích. A zdejší fitness má ještě jednu přednost. Protože je ze 3 stran zcela prosklené, rozprostírá se před každým návštěvníkem při cvičení nádherný výhled do okolní přírody. Chceme-li si prohlédnout i zbytek relaxačního centra, musíme za malým barovým pultíkem proklouznout dveřmi na schodiště a sejít jedno patro do suiteru. Tam na nás čekají jednak dva kurty na squash,

## Seriál pohled

# 14

(pokračování z minulého čísla)

Francouzsko-rumunská  
vzduchoplavecká společnost  
v průběhu roku 1922

postupně rozšiřovala svou působnost. Od 1. května zahájila provoz mezi Prahou a Vídní, od 22. října byla linka prodloužena až do Bukurešti. Koncem roku byly letouny Blériot SPAD 33 s motory Salmson Z9 o 169 kW (230 k) nahrazeny typem Blériot SPAD 46 s motorem Lorrain-Dietrich 12Da 272 kW/370 k. FRA dosahovala spolehlivosti provozu v rozsahu 90 až 98 procent, přičemž na jednotlivých úsecích jejích linek, snad v závislosti na používaných typech letadel a motorů, byla spolehlivost poněkud rozdílná. V roce 1922 došlo při mezinárodní letecké dopravě do a z ČSR ke dvěma vážným nehodám. Při jedné byl lehce zraněn pilot, při druhé pilot dokonce zahynul. Ani při jedné však nebyli zraněni cestující.

V červenci 1922 uspořádalo Ministerstvo veřejných prací na pražské České vysoké škole technické kurz teorie pro piloty „veřejné dopravy“. Kurz zahrnoval též nezbytné poučení v právních záležitostech. V létě roku 1922 se také objevily první úvahy o nutnosti zřídit Letecký úřad povětrnostní; zpočátku byl uvažován jako součást Československého státního meteorologického ústavu. V polovině roku probíhala na letišti Kbely výstavba 40 m vysoké antény pro radiotelegrafní stanici. Stanice sama zahájila provoz 29. července a zpočátku sloužila především pro spojení s cizími letišti.

Dne 1. srpna 1922 projednával Československý aeroklub na návrh Svazu čs. pilotůřízení komise pro založení Československé dopravní společnosti pro vzdušné spojení Praha – Kyjev. Projekt však zůstal nerealizován.



# í centrum v IATCC

o kterých již byla zmínka, ale také zázemí – šatny s uzamykatelnými skříňkami, sociálním zařízením i sprchou. Pro hráče squash je před kurty k dispozici několik židlíček a stolků, aby si mohli odpočinout mezi jednotlivými zápasy, ale také třeba tabule na zaznamenávání výsledků. Na závěr naší malé exkurze jsem si nechal opravdu to nejlepší z našeho relaxačního centra – whirlpooly. Neznalý návštěvník by je snadno minul, protože se ukrývají za nenápadnými dveřmi vedle jednoho z kurtů. Pokud jimi vstoupíme, obklopí nás prostředí známé z bazénů – podlahy a stěny s keramickými obklady, sprchy a hlavně dvě vířivé vany

značky Hydromax obložené dřevem. Každá z van se na jednu postaví až o 6 osob a poskytnout může hned několik masáží pomocí různých sestav hydromasážních trysek nebo perličkovou koupel. Stačí jen vystoupit po dvou schůdkách, ponořit se do příjemně vyhřáté vody, zařízení spustit a pak už se jenom nechat hýčkat... Zde musíme naši krátkou prohlídku ukončit.

Věřím, že vás toto malé zastavení v relaxačním centru navnadilo a budete si chtít všechna zařízení sami vyzkoušet. Proto závěrem doplníme pár informací o využívání centra. Kurty na squash jsou již několik měsíců v plném provo-



zu a po rezervaci na recepci budete mít jistotu, že si v naplánovaný čas zahrajete. Otevření fitness centra je doslova na spadnutí a pro začátek se počítá s tím, že každý zájemce o cvičení bude využívat právě volné stroje. Provoz whirlpoolů bude zahájen bezprostředně po dovybavení technickým zařízením na automatickou úpravu vody v masážních vanách; ani tato část centra nebude již dlouho zahálet. Nad provozem a vaší bezpečností v centru bude dohlížet jeho obsluha – zatím pouze jeden zaměstnanec a z tohoto důvodu bude provozní doba whirlpoolů omezena. Veškeré další podrobnosti včetně provozní doby jsou uvedeny v návštěvních řádech jednotlivých zařízení.

Samé příjemné zážitky, sportovní úspěchy a hlavně odraagování se ve zdejších prostorách vám přeje za CL

**MILAN ZDERADIČKA**

Foto: autor

## ů do historie řízení letového provozu

Zajímavou událostí tohoto roku byl také V. mezinárodní sjezd pro úpravu leteckého práva, který se konal ve dnech 25. až 30. září v Praze. V té době také probíhaly práce na přípravě prvního československého leteckého zákona, byť si naše letectví na jeho definitivní podobu a přijetí Národním shromážděním ještě muselo nějaký čas počkat.

Dne 12. listopadu byl na kbelském letišti slavnostně odhalen pamětní kámen trati Paříž – Praha – Vídeň – Budapešť – Bukurešť – Cařihrad. Dnes je dnes umístěn na letišti Ruzyně (viz foto).

V listopadu toho roku zadalo Ministerstvo veřejných prací stavbu již čtvrtého železobetonového hangáru na letišti ve Kbch.

Koncem roku 1922 se ministrem veřejných prací stal Antonín Srba. V té době probíhaly přípravy k zavedení letecké dopravy z Prahy do Bratislavy, Košic a Užhorodu. Návrh rozpočtu na rok 1923, připravovaný Ministerstvem veřejných prací, počítal se subvencí pro domácí leteckou společnost, která měla provozovat spoje Praha – Berlín, Praha – Vídeň, Bratislava – Záhřeb a Praha – Bratislava – Košice s možností prodloužení spoje do Ruska. Subvence měly dosahovat až 7 milionů Kč.

V roce 1922 byli zaevidováni civilní držitelé letadel. Někteří z nich je zřejmě měli pro vlastní potřebu, například Ferdinand Kinský (letadlo Brandenburg), v jiných případech se však snad jednalo o snahy o založení malých leteckých společností. Tak známé sdružení Bohemia, které tehdy tvořili Rudolf Polanecký a Viktor Brune, mělo tři letadla – Bohemia B-5 a dva různé letouny Berg. Tři letadla, avšak ve špatném technickém stavu, vlastnil R. Roubíček z Prahy, trojici letadel měl také německý občan Schreiber v Podmoklech u Děčína. Dvě letadla vlastnilo sdružení Breuer – Prade – Fritsch. Mo-



**Pamětní kámen k zahájení vzduchoplavecké trati Paříž – Praha – Vídeň – Budapešť – Bukurešť – Cařihrad**

ravský Aero-Lloyd v Brně přihlásil čtyři letadla (nikoli tři, jak bylo dosud zpravidla uváděno): Bra 229, Phönix 121, SVA a třímotorový Caproni. V tomto roce také zainteresovaná ministerstva začala řešit otázku technických podmínek pro dopravní letadla, pro zkoušení pilotů „veřejné letecké dopravy“ a také předpisů pro vydávání koncesí pro leteckou dopravu.

### 1923

Na jaře toho roku již na Ministerstvu veřejných prací jako pododdělení 17b odboru IV fungovalo pracoviště pro záležitosti letectví a automobilismu, vedené ing. Zdenko Janákem. Od předešlého roku jako samostatná složka, k Ministerstvu veřejných prací pouze příčleněná, pracovala správa Státního civilního letiště ve Kbch, jejímž vedoucím byl ing. Bedřich Trnka. Po stránce výstavby letištních objektů však letectví podléhalo odboru III A – „Stavba a správa silnic a mostů, zvláštní konstrukce stavitelské“.

Dne 23. března byl vydán zákon č. 60/1923 Sb. z. a n. o telegrafech. Ten se ve svých §§ 3, 5 a 9 výslovně dotýkal i letectví, neboť zde stanovil, že civilní letadla včetně cizích mohou ve vzdušném prostoru ČSR nosit radio-stanici pouze se souhlasem státního úřadu Ministerstva pošt a telegrafů, s výjimkou případů, které upravovaly mezinárodní smlouvy Československem podepsané. Doprava a výroba radiostanic zase podléhaly schválení Ministerstva průmyslu, obchodu a živností. Posledně jmenovaný paragraf přiděloval Ministerstvu veřejných prací péči o světelná návěští pro letectví a stanovil, že MVP a Ministerstvo pošt a telegrafů mají spolu sjednat dohodu, která by blíže specifikovala použití radiostanic v letadlech.

**PAVEL SVITÁK, L+K, foto: mis**  
(pokračování v příštím čísle)



# Hokejisté v nových dresech

**Hokejová sezóna mužstva ŘLP ČR, s. p., se pomalu přehoupala do své druhé poloviny.** Naši hokejisté po několika letech účasti v Amatérské hokejové lize (AMHL) ve Slaném opustili tuto soutěž a přesunuli své působiště na kladenský zimní stadion, kde spolu s dalšími třemi týmy hrají obdobnou amatérskou soutěž. Problémy a špatné zkušenosti s organizací, které provázely loňský ročník AMHL ve Slaném, byly hlavním důvodem k této změně. Naši hokejisté si rychle zvykli na nové působiště v Kladně, k čemuž nepochybně přispěl i mnohem vstřícnější přístup ze strany provozovatele zimního stadionu. V současné době se mužstvo ŘLP ČR, s. p., nachází na třetím místě v tabulce. Vzhledem k tomu, že soutěž je velice vyrovnaná a mezi jednotlivými týmy je nepatrný bodový odstup, bude se o konečném umístění v letošním ročníku rozhodovat až do samotného závěru soutěže.

Kromě zbývajících zápasů v této soutěži čekají během měsíce března na hokejisty ŘLP ČR, s. p., dvě přátelská utkání s ruskými hokejisty ze Samary. Poté se již veškerá příprava mužstva soustředí na obhajobu zlatých medailí, které naše mužstvo loni přivezlo z turnaje řídicích letového provozu pořádaném v Bratislavě. Letošní ročník turnaje „International ATC Ice Hockey Cup 2007“ se uskuteční ve dnech 13. až 16. dubna a pořadatelskou štafetu po dvou letech opět převzali kolegové z Budapešti. Podle předběžných informací od organizátorů turnaje se letošního ročníku vedle mužstva ŘLP ČR, s. p., zúčastní dalších sedm týmů ze šesti zemí. Hokejisté reprezentující náš podnik letos vyjedou na budapeštský led ve zbrusu nových dresech reflektujících na nové působiště ŘLP ČR, s. p., v IATCC v Jenči.

**TOMÁŠ HORÁK, PV**



## Misheard English

### MARILYN MONROE MURDERED? (I.)

On Sunday 5 August 1962 the world heard that Marilyn Monroe had died the previous night at her home in Brentwood, Los Angeles.

Marilyn's career and personal life had been going through severe difficulties. She had been fired by Fox from her latest film part in *Something's Got to Give*, although they were trying to arrange a reconciliation. She had recently had an abortion.

She had been seriously depressed and was taking a number of tranquilizers, as well as drinking heavily. Marilyn's nurse and housekeeper, Eunice Murray, related that she had noticed a light shining under her door in the early hours of morning and had been suspicious. She had phoned Marilyn's psychiatrist, Ralph Greenson, who broke into her room via a window to find her lying dead on her bed. An empty bottle of Nembutal, a tranquilizer, was found nearby. The coroner's verdict was that her death was due to „acute barbiturate poisoning“ and that it was „probably suicide“.

However, various discrepancies in the stories of the participants in that night's events, together with later revelations, cast serious doubt on the official version of the case.

Taken together with rumours that Robert Kennedy had been involved, the whole issue sparked off a variety of theories as to what really happened.

There are several different accounts as to what happened in the afternoon and early morning. A number of writers, such as Anthony Summers, have claimed that Bobby Kennedy, who was in California that weekend, visited Marilyn with Peter Lawford, Bobby's brother-in-law, who lived nearby.

A former business partner of Marilyn's, Milton Greene and Deborah Gould, Lawford's third wife, are said to have been told by Lawford that Bobby visited Marilyn. Eunice Murray, whose recollections were usually remarkably vague, said in 1985 BBC TV programme that Bobby was at the house.

Summers states that Ralph Greenson, the psychiatrist, also confirmed this privately. In this version of events Bobby and Lawford called to see Marilyn in the afternoon. According to this account, after they had left, Greenson arrived at about 5 pm, and stayed until 7.15 pm.

An alternative version of events is given by one of Marilyn's biographers, Donald Spoto. He believes that Greenson was there from about 1 pm to 7.15 pm, except for a period between 3 pm and 4.30 pm when Marilyn went to the beach.

There is a host of contradictory stories as to what happened next, however, there is a reasonable consensus about the telephone conversations with Marilyn after 7.15 pm.

*V textu je jedna slovní záměna.*

■ ■ ■

**Řešení ze Stripu 12/2006:**

ILL- famous NOT SICK-famous. (ak)