



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

**ZÁŘÍ**  
ROČNÍK XII – ČÍSLO 120

# STRIP 2011

**Krysou na dobu určitou**  
(str. 3)

**Sektor pro hosta** (str. 4)

**Konec éry  
raketoplánů** (str. 4)

**Prázdniny na LŠ** (str. 5)

**Airport Collaborative  
Decision Making** (str. 6–7)

**The Golden Times** (str. 8)



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

## V září 2011 oslaví kulaté výročí u ŘLP:

**Rambová Jana**, sekretářka – sekretariát SPLS Praha **15 let**  
**Abel Jan, Ing.**, vedoucí oddělení MIS – DRSL/SCL/MIS **20 let**  
**Chodounský Jan**, vřlp II – WS – DPRO/SPLS/APP/TWR **20 let**  
**Švecová Jana**, specialista LIS NOF – VS – DPRO/LIS/NOF **20 let**  
**Kočovský Pavel, RNDr.**, MP LNS – DPLR/SRPI/OPM **25 let**  
**Kašíková Jolana, Ing.**, ekonom specialista – DFIN/UC **25 let**  
**Král Petr**, vřlp II – WS – DPRO/SONS/IFR **25 let**

**Matějka Miloš, Ing.**, vřlp II – WS – DPRO/SPLS/APP/TWR **30 let**  
**Mysák Miroslav**, instruktor na stanovištích II – DPRO/SONS/IFR **30 let**  
**Slavík Jiří**, vřlp II – WS – DPRO/SONS/IFR **30 let**  
**Němeček Jiří**, supervizor na TS II – DPRO/ATMS/LTS/TCOM **35 let**  
**Čermáková Miloslava**, operátor AFTN/CIDIN – DPRO/ATMS/LTS/CADIN **40 let**  
**Všem uvedeným zaměstnancům srdečně blahopřejeme!**  
**REDAKCE**

## Personálie

K datu 15. července 2011 došlo ke změně v dozorčí radě ŘLP ČR, s. p. Z rozhodnutí ministra dopravy ČR byl odvolán **Mgr. Martin Sýkora** a jmenován **Mgr. Petr Oršulík**.

Od 1. 8. 2011 se stal vedoucím oddělení TCOM **Bc. PETR ŠAFRÁNEK**. **DPER**

## Krátkce

Největší letecko-armádně-bezpečnostní akce ve střední Evropě **Dny NATO v Ostravě** a **Dny vzdušných sil AČR** se uskuteční 24.–25. září 2011. **red**

## Statistiky provozu

## Počet pohybů na letišti Praha

## ČERVEN 2011/2010

Zdroj: AI

| 2010                        | 2011          |
|-----------------------------|---------------|
| celkový počet               |               |
| <b>14 866</b>               | <b>14 247</b> |
| nejvyšší počet/den (25. 6.) |               |
| <b>547</b>                  | <b>559</b>    |
| nejvyšší počet/hod. (6. 6.) |               |
| <b>48</b>                   | <b>48</b>     |

## Statistiky provozu

## červen, červenec 2011/2010

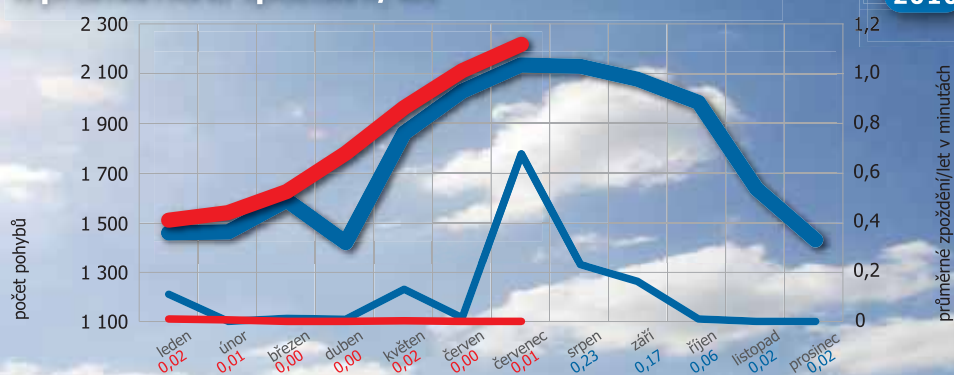
## Letiště Praha-Ruzyně: Srovnání počtu denních pohybů a průměrného zpoždění/let



## ČERVENEC 2011/2010

| 2010                        | 2011          |
|-----------------------------|---------------|
| celkový počet               |               |
| <b>15 023</b>               | <b>14 500</b> |
| nejvyšší počet/den (16. 7.) |               |
| <b>566</b>                  | <b>534</b>    |
| nejvyšší počet/hod. (9. 7.) |               |
| <b>48</b>                   | <b>46</b>     |

## FIR Praha: Srovnání počtu denních pohybů (IFR) a průměrného zpoždění/let



## Počet pohybů ve FIR Praha

## ČERVEN 2011/2010 (IFR)

Zdroj: AI

| 2010                         | 2011          |
|------------------------------|---------------|
| celkový počet                |               |
| <b>61 419</b>                | <b>63 556</b> |
| nejvyšší počet/den (18. 6.)  |               |
| <b>2 195</b>                 | <b>2 393</b>  |
| nejvyšší počet/hod. (18. 6.) |               |
| <b>167</b>                   | <b>174</b>    |

## ČERVENEC 2011/2010 (IFR)

| 2010                        | 2011          |
|-----------------------------|---------------|
| celkový počet               |               |
| <b>67 137</b>               | <b>69 121</b> |
| nejvyšší počet/den (29. 7.) |               |
| <b>2 327</b>                | <b>2 373</b>  |
| nejvyšší počet/hod. (2. 7.) |               |
| <b>171</b>                  | <b>169</b>    |

## Počet pohybů na letištích – Česká republika

|          | Praha  |        |      | Brno  |       |      | Ostrava |       |       | Karlovy Vary |      |       |
|----------|--------|--------|------|-------|-------|------|---------|-------|-------|--------------|------|-------|
|          | 2010   | 2011   | v %  | 2010  | 2011  | v %  | 2010    | 2011  | v %   | 2010         | 2011 | v %   |
| červen   | 14 866 | 14 247 | -4,2 | 3 029 | 3 273 | +8,1 | 1 679   | 1 484 | -11,6 | 840          | 828  | -1,4  |
| červenec | 15 023 | 14 500 | -3,5 | 2 922 | 2 923 | 0,0  | 1 674   | 1 591 | -5,0  | 965          | 811  | -16,0 |

## Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

## Nárůst provozu v %

## Průměrné zpoždění na let v min.

|          | 2010   | 2011   |      | 2010 | 2011 |
|----------|--------|--------|------|------|------|
| červen   | 61 419 | 63 556 | +3,5 | 0,00 | 0,00 |
| červenec | 67 137 | 69 121 | +3,0 | 0,67 | 0,01 |

# Krysou na dobu určitou

**Z poloviny řídící, ze třetiny technik a zbytkem voják. Kancelářská krysa na dobu určitou. Daleko od letadel je mu smutno a v IATCC rád sleduje, jak jejich odraz při přistávání na dráhu 06 naráží na fasádu administrativní budovy. A vždycky jim drží palce, aby to vyšlo. Uhádl byste, že popisují nového náměstka SONS (Sekce oblastních navigačních služeb)? Dokázala bych ho popsat i jinak. Velmi sympatické ztělesnění klidu a síly. Člověk, který zná svou cenu, takže na sebe nepotřebuje strhávat pozornost. První člověk, který mě dvakrát po sobě poslal s žádostí o rozhovor do háje. Prý tu pracují lidé se zajímavějším příběhem. Neklamná známka, že ten jeho bude stát za to. Posudte sami: Lukáš Hegeduš jak ho možná neznáte.**

**Lukáši, kdy tě poprvé napadlo, že chceš být řídícím letového provozu?**

Byly mi čtyři. Rodiče mě jako malého caparta brali často na letiště. Tam mi došlo, že u velkých letadel strávím celý život. Chtěl jsem být pilot a udělal jsem pro to, co se dalo. Bohužel to nevyšlo, takže řídící byla jasná další volba. Nejdřív jsem ale musel na střední. Jediná škola, která v té době měla něco společného s letectvím, byla vojenská v Prešově. Tam jsem se stal radarovým technikem. Po maturitě se mi podařilo dostat do Hlavního střediska řízení letového provozu do Karlína, kde jsem „přičichl k profesi“ a zjistil, že civilové mají také svoji oblast, approache a věže. Rozhodně dávám přednost modré před zelenou, takže ihned po revoluci jsem se přihlásil do kurzu na ŘLP a armádní výcvik raději asi 10 let splácel.

**O řízení v armádě jsi zkrátka nikdy neuvážoval.**

Jakmile jsem zjistil, že to jde i v civilu, tak vůbec. Ale radarová technika mě nesčetně bavila. To se se mnou táhne i tady u ŘLP, mám velice blízko k technikům. Ještě pořád jsem provozním administrátorem VCS (telefony a frekvence) a snažím se pomáhat při vývoji hlavních systémů.

**U ŘLP jsi od roku 1991, za tu dobu se profese řídícího určitě trochu změnila. Pozoruješ nějaké obecné trendy, které bys uvítal i v našem podniku?**

Myslím, že technicky jsme na tom velice dobře, ovládání systémů je z pohledu řídícího relativně komfortní. Je ale pořád co „vyčystávat“ a vylepšovat – osobně uvítám možnost předávat si letadla i „přes hranice“, stejně jako to děláme mezi sektory. Někdy je fajn nechat se inspirovat jinde – na Balkáně už tohle funguje.

**U nás to zatím neumožňuje technika nebo se lidi nemůžou domluvit?**

Technika. Balkánci mají stejný systém, ale novější. Naše „dvoutisícovka“ byla jedna z prvních, dnes už je tak trochu dinosaur – a starého psa novým kouskům ... Samozřejmě, připravení musí být i sousedi za kopečkama. Pracuje se na tom.

**Zmínili jsme, že jsi už u ŘLP pobýval i v kanceláři. To bylo v průběhu projektu IATCC. Co jsi tehdy měl na starosti?**

Seděli jsme tam s Čendou Novotným. On hlídal zájmy a požadavky na stavbu a systémy za approach, já jsem byl delegovaný za oblast. Vedení stanovišť na nás přesunulo takovou tu mravenčí práci.

**Jaký byl návrat do kanceláře? Posledních 8 měsíců od nástupu do funkce v ní asi trávíš spoustu času.**

Snažím se být v ní co nejmiň. Naštěstí je mi umožňováno udržovat si nejen licenci, ale i vedoucího směny. Za to jsem hrozně vděčný, protože stát se kancelářskou krysou na plný úvazek ... natrvalo ... brrr, to bych nechtěl. A úplně by to minulo smysl i cíl, se kterým jsem sem přišel. Díky té funkci mám šanci nastavit takové podmínky pro řídící, do kterých se zase sám strašně rád vrátím. Jako řadový řídící, který se třeba bude starat i o nějaký ten technický systém.

**Škoda, že tak nefungují i politici, s tím návratem. Co tě teď zaměstnává nejvíce?**

Příprava velké změny sektorizace, aby byl náš vzdušný prostor do budoucna ještě propustnější, v požadované kapacitě. Ta současná dlouho stačit nebude. Navíc ale to hlavní – náš prostor a mezi-sektorové podmínky potřebujeme razantně zjednodušit, všechno je to až moc komplikované a klade to enormní nároky na řídící, potažmo i na výcvik. Takže buď se nám to novou sektorizací podaří, nebo vytvoříme dvě sektorové doložky. To znamená, že by jedna část řídících řídila polovinu republiky, ta další druhou. Což by byl zásadní, především personální, zásah do fungování oblasti.

**Jakou má to porcování oblasti podporu u lidí?**

Že bude významná změna v dohledné budoucnosti nutná, to ukázalo i výběrové řízení na tuhle funkci, vlastně se na tom shodli všichni kandidáti. Tak to zřejmě chápe i vyšší management, takže spíš posuzovali jednotlivé návrhy řešení, co se jim zdálo nejlepší. Kolegové na sále by určitě přivítali, kdyby mohli rovnou zapomenout polovinu znalostí. Pochopitelně ale převládají obavy z toho, kdyby k dělení opravdu došlo, do které skupiny se dostanou a s kým v ní budou. Kdyby se třeba ACC rozdělila výškově (jedna z testovaných variant), tak je jasné, že milovníci malého létání, piloti ultralightů, plachtaři, budou chtít být v té spodní půlce. Možná se nám ale změnou sektorizace podaří ty podmínky zjednodušit natolik, že tohle všechno nakonec nebude vůbec potřeba.

**Takže to jsou věci, které jsi čekal. Je něco, co tě na náměstkování překvapilo?**

Je. Když jsem se po výběrovém řízení začal s touto prací víc seznamovat, narazil jsem na zásadní problém. Bambus (Zde-



něk Jandus, pozn. aut.) dělal snad úplně všechno. Není v silách normálního člověka to po něm ukočirovat. Teď mě napadl jeden příklad z poslední doby. Měli jsme tu problém s „neviditelným“ letadlem. Létalo přes republiku a mělo nějaký problém s odpovídáním, my ho prostě na radaru čas od času neviděli. Dlouho se nikomu nedařilo s tím něco provést. Dozvěděl se to Bambus, sednul, napsal dopis a někam ho poslal. Do týdne to letadlo z Polska přistálo dokonce tady v Praze na opravu. On prostě ví kdy, kde, koho a jak oslovit, myslím třeba i jak moc výhrůžně. Do důchodu ho prostě nepustím!

**A nějaký další šok, kromě multifunkčního Zdeňka Janduse?**

Každého řídícího by deptala ta spousta byrokratické práce, předpisů, nařízení, všechny ty „papíry“ k připomínkování. Naštěstí nade mnou drží velké síto pan ředitel Štindl. Ten zachytává největší nápor a už mi sem převážnou část ani nepustí. To je neuvěřitelná podpora. Pak je tu pár sakra zkušených lidí, které práce s lejstrama nerozhodí. Díky tomu mám čas na věci, kvůli kterým jsem sem mimo jiné přišel.

**Jako třeba?**

Mluvit s lidmi. Vyslechnout je. Co řeší, jaké mají problémy, jak si představují svůj kariérní růst. To se tu u řídících nikdy moc nevedlo. Řešil se většinou až odchod do sociálního programu. Vidiš tu tabulku na nástěnce? S těmi, co jsou přeškrtnutí černě, jsem si už promluvil. Docela jsem to podcenil. Myslel jsem, že takových 20 minut na člověka bude tak akorát, že mi stejně nebudou jako vedoucímu chtít o sobě nic říct. Že budou dělat, že nic nepotřebují. A ono ejhle.

Občas nestačila ani hodina. Takže bič jsem si na sebe ušil pěkný. Nejen, že tu akci budu muset dokončit, ale hlavně ji opakovat. Ale udělám to rád, protože vidím, že to má smysl. Díky tomu třeba vznikla anketa o preferované délce a typu služeb. Zastánci krátkých služeb se s milovníky těch dlouhých nikdy nemohli dohodnout. Teď dostali možnost přiznat, kam patří a počítat jim podle toho přidělí směny. Jenom v některých měsících to prostě nejde – když struktura provozu v čase vyžaduje skoro výhradně krátké nebo naopak jen ty dlouhé. To pak zkrátka musí překousnout. Naštěstí už se oblast konečně dostává z kritických čísel, co se počtu řídících týče, takže se dají řešit i jiné věci – třeba posílat víc lidí do Anglie na angličtinu. Dát si jazykový kurz jednou za 15 let, jak to obvykle vycházelo, to přece ani nemá cenu.

**A jak to teď máš s volnem? Musel jsi kvůli nové funkci něco pověsit na hřebík?**

Dál chalupařím. Taky rád cestuji, hlavně Latinská Amerika je moje srdeční záležitost. A trávím čas s rodinou. Jediná změna je s tou chalupou. Dřív jsem si tam užíval klid i za všedního dne – nikde nikdo. Teď dorazím na víkend. Spolu s dalšími z města. Všichni nastartují sekačky, sekery a jedou celý víkend. I když ... já tedy taky. Cítím, že jsem si odpočinul a vyčistil hlavu, až když mě bolí úplně všechno a padám na hubu.

**Práskneš na sebe na závěr pár intimních informací?**

Co bys chtěla vědět?

**Co tě vzrušuje, co tě vytáčí, co bys dělal nebyť řídícím a čím se řídíš sám?**

Vzrušuje mě surová síla přírody – vodopády, silné vlnobití, a především hurikány, tornáda, bouře a pohled do očí mojí ženy. Vytáčí mě prázdní lidi. Takoví ti bez energie, kteří jen čekají, co pro ně kdo udělá. Je mi jich spíš líto. Kdybych neřídil, stejně bych se motal někde kolem letadla. Když už nic jiného, nakládal bych do něj kufr. A sám se řídím šťastnou hvězdou, která vysvítá, když mi byly čtyři, a pořád za ní jdu. Ale ne po jediné cestě, po jediné větvi. V tom smyslu, že kdyby ji pode mnou někdo podržel, tak se mi nezhroutí celý svět. Věřím na štěstí ... ☺

**Tak šťastnou cestu a díky za rozhovor!**

MARIE BORTLÍKOVÁ, SLŠ  
Foto MICHAEL SEDLÁČEK

## Objektiv



Douglas DC-2

Letecká show **CIAF 2011** se uskutečnila 3. a 4. září 2011 na letišti v Hradci Králové. Během dvou dnů mohli návštěvníci zhlédnout desítky proudových i vrtulových letounů z celého světa. K vidění bylo kompletní letectvo Armády ČR, královské letectvo Dánska, letectvo Německa, vzdušné síly Srbska a mnohé další. Akce proběhla s reklamní účastí ŘLP ČR, s. p.

mis, foto internet



S reklamní účastí ŘLP ČR, s. p., bude i festival volného času **Ladronka fest**, který se bude konat ve stejnojmenném pražském parku v sobotu 17. září 2011. Od jedenácti hodin dopoledne do deseti večer si budou moci nadšenci vyzkoušet různé sporty, zkusit si zamixovat na DJ pultu nebo si půjčit inline brusle a zajezdit si na okruhu. Pro odvážené bude připraveno prostředí, kde si mohou vyzkoušet například život handicapovaných – florbal na vozíku, handbike (silniční kolo poháněné rukama), překážková jízda.

Volný čas bude zastoupen různými sporty, ale i workshopy a koncerty. O hudební doprovod se postarají Airfare, The Tap Tap, DJ Robot a DJ Frik.

red



Řízení letového provozu spolupracuje v rámci reklamy a propagace s kladenským **Fit studiem Venuše**, jehož závodnice se letos zúčastnily Mistrovství Evropy ve sportovním aerobiku, fitness a hip hopu v italském Turíně a obsadily tam 1. místo. Dívky se v říjnu zúčastní i Mistrovství světa v Austrálii.

red, foto Fit studio Venuše

# Sektor pro hosta

**Vážení čtenáři,** Řízení letového provozu se za účasti několika našich spolupracovníků pokouší rozběhnout projekt, který by vám měl v několika besedách představit zajímavé osobnosti našeho světa letectví. Každá z těchto osobností bude mít svoji přednášku v konferenčním sále IATCC. Možností a témat je mnoho – historie, současné létání, kosmonautika ... Každý si jistě najde téma, které by jej zaujalo. O termínech a účastnících budete dopředu informováni ve Stripu a na podnikovém intranetu. Naše země má slavnou leteckou tradici a byla by velká škoda si ji nepřipomínat.

Jedná se o nový projekt, proto jakékoliv vaše návrhy, připomínky či vaši pomoc uvítáme.

**ALEŠ KOMENDA, NAVCOM**

## Nepřehlédněte

V návaznosti na ukončení seriálu pohledů do historie řízení letového provozu by reakce Stripu ráda realizovala výstavu dokumentů vážících se primárně k tomuto tématu. Zároveň však můžeme akceptovat i ty nabídky, které se týkají i jiných oblastí letectví. Obracíme se proto na všechny zaměstnance, kteří takové materiály vlastní, s žádostí o jejich zapůjčení. Přivítáme jak tištěné (písemné), tak trojrozměrné artefakty. Podaří-li se nám s vaší pomocí opatřit dostatek materiálů, uspořádáme následně výstavu ve 2. nadzemním podlaží administrativní budovy IATCC.

**REDAKCE**

# Konec éry raketoplánů

Dne 8. července 2011 odstartoval do vesmíru Atlantis – poslední z amerických raketoplánů. Na palubě byli čtyři astronauti. Dne 21. července 2011 pak po ukončení programu na Mezinárodní vesmírné stanici ISS, kam dopravil zásoby na celý rok a na zpáteční cestu naložil odpad a nepotřebný materiál, přistál zpět na Zemi v Kennedyho vesmírném středisku. Tím byl po třiceti letech definitivně ukončen provoz raketoplánů a Atlantis se stal posledním v dosavadní historii.

Jeho vůbec první mise se uskutečnila ve dnech 3.–7. října 1985. Podle původních plánů měl odejít do výslužby již v roce 2008, ale na konci roku 2007 bylo rozhodnuto, že bude ještě dvakrát vypraven k ISS.

Americké raketoplány během své éry dopravily na oběžnou dráhu téměř 180 družic včetně Hubbleova vesmírného dalekohledu a v posledních dvanácti letech se zásadním způsobem podílely na výstavbě ISS, k níž uskutečnily 37 letů. „Vesmírné raketoplány změnilý způsob, jakým se díváme na svět a vesmír,“ prohlásil krátce po přistání, ještě v kokpitu, kapitán Atlantisu Chris Ferguson. Desítky minut se ale ještě muselo čekat na vystoupení posádky, protože raketoplán nejdříve obklopili odborníci, konstrukční inženýři a technici, kteří Atlantis kontrolovali. Pak, zhruba hodinu po přistání, řídící středisko Houston oznámilo, že vesmírný program je definitivně u konce. Až poté doprovodné „vozidlo“ vyzvedlo z Atlantisu astronauty a po krátké kontrole jejich zdravotního stavu je tým propustil mezi jejich spolupracovníky, kteří už čekali na ranveji.

V nejbližších letech budou americké astronauty na oběžnou dráhu dopravovat ruské lodě Sojuz, než do pěti let poskytnou nové možnosti soukromé společnosti.

**mis**



**ZDENĚK SÝKORA** (3. února 1920 – 12. července 2011, Louny). V letech 1945–1947 studoval výtvarnou výchovu, deskriptivní geometrii a modelování na Univerzitě Karlově v Praze. Od roku 1947 začal vyučovat na katedře výtvarné výchovy Pedagogické fakulty Univerzity Karlovy v Praze, kde působil až do roku 1980. V období 1945–1949 maloval surrealistické a kubistické obrazy, potom se věnoval malbě krajiny v plenéru. V roce 1960 se základem jeho abstraktních obrazů stávají geometrické tvary, v roce 1964 vznikají první programované struktury s využitím počítače, od začátku 70. let rozvíjel nový, na náhodnosti založený systém liniových prací, který znamenal zásadní přelom v jeho tvorbě.

Jeho liniové obrazy se postupně staly součástí soukromých sbírek na celém světě a sbírek řady evropských muzeí. Můžeme se chlubit, že dva jeho obrazy – Létání A a Létání B – malované akrylovými barvami, každý o velikosti 770 x 550 cm jsou umístěny ve vstupní hale administrativní budovy IATCC.

**red, foto mis**

# Prázdniny na Letecké škole

„Vy tam teď u vás na **zašívárně** máte prázdniny, co?“ zavtipkoval si kamarád z IATCC, když jsem mu zvedla telefon až po několika káťech zazvonění. Abyste rozuměli, „zašívárnou“ myslel Leteckou školu, kterou za sebou ŘLP utrousilo na „starém“ letišti, když se před lety stěhovalo do nového sídla v Jenči. Ale hádejte, kdo z nás dvou teď sedí prakticky uprostřed pole za vesnicí. ☺ Ten jeho žertík mi ale připomněl, jak moc výjimečné postavení naše škola mezi vzdělávacími institucemi zastává. Uznejte sami – každá jiná v létě studenty vypráší z lavic a do podzimu je nechce vidět. To naše ovečky musí vystačit s volnými víkendy a občas, když kalendář dovolí, i nějakým tím státním svátkem. A protože je fakt, že co oči nevidí, na to se rychle zapomíná, přestože vzdálenost Letecká škola – IATCC je sotva coby na plyn jednou pořádně šlápl (snad si to nepřečte místní policie), bylo by fajn, abyste všichni věděli, co Letecká škola provádí o prázdninách. Účel je jasný – abyste ji mohli všude chválit. Celoročně, prosím! To víte, konkurence se na podzim zase probudí ...



Nejdřív mi ale dovoluňte poblahopřát odolné části našich vlastních řlp studentů (7 ACC

a 6 APP), kteří se probíjeli do finále vstupního výcviku (VV). Ten skončil 31. srpna a od 1. září se s nástrahami VV pere zbrusu nová skupina dvanácti studentů. Svoji cestu za získáním licence řlp současně zahájilo také 9 studentů nultého ročníku. Perné léto zažila i parta rakouských studentů, kterou nám na 5 měsíců svěřil rakouský Austrocontrol. Také se podařilo z pěti španělských vojáků vyrobit stejný počet civilních řidičů. Vystřídaly se tu

mátkou: v červnu byla uzavřena smlouva na sedmiměsíční výcvikový maraton pro albánské řlp (ANTA), jehož přípravami se LŠ zabývala prakticky celé léto a který začíná v polovině září. Dohodnuty byly kurzy pro Armádu ČR („Emergency“, OJTI, ARO), 4 kurzy pro Kazachy a Kyrgyzy, CCA kurz (hodnotící techniky) a instruktorský kurz pro Němce a udržovací kurz pro již funkční německé instruktory. Máme rozhozeny síť do tendrů v Kosovu (výcvik řidičů) a v Dánsku (výcvik techniků), a stejně jako loni se se dvěma výzkumnými projekty hlásíme do soutěže o granty Technologické agentury ČR, a to ve spolupráci s kolegy z DPLR a DPRO. Velmi slibně se vyvíjí i spolupráce se španělskými partnery. Pokud se bude ubírat našlápnutým směrem, brzy tu bude mít pár lidí velmi lehké spaní prokládané těžkými nočními můrami o kritickém nedostatku výcvikových kapacit ...

Ale abyste nemysleli, že léto ve Škole byla jen samá práce a žádná zábava, taky se tu kopalo. Ne, na plánovanou rekonstrukci ještě nedošlo. Zatím to byl jen tradiční mezinárodní fotbalový CANI Cup. Letos sešikoval kromě obvyklých instruktorů, studentů VV, pseudopilotů a kancelářských krys svůj tým úplně každý, kdo se tu zrovna školil (to si přečtete nahoře). S vlastním týmem navíc dorazil i podnikový top management (pro zmizení nepřítelů hráli pod názvem Asthma team). Trofej (CANI Cup, tj. hrnek s logem CANI přilepený k žulovému kvádru ulovenému v místním kamenictví) nakonec putovala do Rakouska. Doufejme, že naši přátelé nezapomenou, že je putovní!

Tak ať už máte za sebou vy sami, milí kolegové, pohodové nebo hektické léto, užijte si zábavný podzim. Ať už sedíte na Ruzyni, v Ostravě, Brně, Karlových Varech nebo v poli za Jenčí!

**MARIE BORTLÍKOVÁ**  
foto **OTA VÁCLAVÍK**

## Inspiromat

„Nové motory umožní Boeingu stát dále v čele s nabídkou letadel, která mají nejnižší spotřebu paliva, nejvyšší výkon a nejnižší provozní náklady na trhu letadel s jednou uličkou.“

*Jim Albaugh, prezident divize pro komerční letadla. Boeing představil plán na vývoj nového letounu řady 737*

„Aeromexico se stane první společností na světě, která k letům s cestujícími bude používat biopalivo.“

*Andres Conesa, generální ředitel mexických aerolinek*

„Dobrý den! Zvu vás k vaší odletové bráně. Pařížské letiště vám přeje šťastnou cestu.“

*Letiště Orly v Paříži experimentuje s virtuálními agenty u bran před vstupem na palubu letadla. Chce tak oživit své terminály ztělesněním lidských postav, které se vždy usmívají*

„Od začátku jsme věděli, že chceme pro naše klienty vymyslet něco originálního. Prostor našeho letiště je ohromující, ale řada lidí si myslí, že to je příliš anonymní prostředí. Napadlo nás oslovit spisovatele, aby ten prostor trochu oživil. Žádný konkurz jsme nedělali. Napadlo nás, že oslovíme Tonyho Parsonse. Umí si s lidmi nejen povídat, ale hlavně jim dokáže naslouchat a má cit pro příběhy.“

*Tulna Shahová, tiskové oddělení firmy BAA, o vzniku knihy letištních příběhů z Heathrow*

„Je to dobrá zpráva, že Tel Aviv v letovém řádu Českých aerolinií zůstává. Velmi nás těší, že jej svým cestujícím můžeme nabízet i v nadcházejících sezonách.“

*Hana Hejsová, mluvčí skupiny ČSA*

„Množí se také případy, kdy manželský pár přilétne například z Anglie, zastaví letadlo a několik dní následně cestuje po regionu. S podobným úmyslem pak odlétá do Polska nebo Maďarska. Taková turistika je mezi movitými Evropany velmi populární.“

*Ladislav Ondřích, ředitel společnosti Jihočeské letiště České Budějovice, a s. Areál odbavuje především ultralehká nebo malá sportovní letadla*

„Nic jsem neviděl. Ani Francii, ani Anglii. Byl jsem sám, byl jsem ztracen. Pak jsem ale spatřil Doverské útesy a věděl jsem, že se to povede.“

*Louis Blériot, francouzský aviatik, který 25. července 1909 přelétl kanál La Manche*

*Připravila DV*

## Výstava nejlepších fotografií z letošní soutěže „3L“

V listopadu budou na jubilejní, desáté putovní výstavě, jejíž zahájení se uskuteční v IATCC, kromě oceněných fotografií uvedených v minulém vydání Stripu vystaveny snímky následujících autorů.

**Černý Stanislav, DPER:**

Letiště Brussels Zaventem; Trio BU-131, **Jehlička Tomáš, DPRO:** Poklona, **Jílková Simona, LIS:** Křídla; Kalamity Jane na horách,

**Macurová Miroslava, LIS:** Horské ráno, **Mikyna Jan, CADIN:** Foxtrot,

**Pokorný Jan, DPRO:** Duha, **Russ Vladimír, APP/TWR:**

Ema-má-mámu, Lindsey-má-monokl; Provrtávání pohledem – zde, **Vlasák Jaroslav, DPLR:** Madeira – květinová slavnost (série čtyř fotografií),



**Pokorný Jan, DPRO:** Duha

**Volena Vlastimil, APP/TWR:** Jeneč – Pythagoras v praxi,

**Wowesná Trhlínová Nicole, KGŘ:** Z očí do očí; TU-144 – ptakojestř z SSSR. **red**

## Co se děje na ruzyňském letišti?

### Z historie Collaborative Decision Making

**K počátkům myšlenky CDM** je nutné se vrátit do doby 80. a začátku 90. let minulého století do Spojených států. Zatímco v Evropě byly největší obavy z nedostatku kapacity na letových cestách, americké letecké společnosti se stále více potýkaly s problémy na zemi. Pokud letecká společnost na zatíženém letišti včas neinformovala provozovatele letiště a řízení letového provozu o zrušeném letu, byl cenný letištní slot ztracen a nemohl být využit jiným dopravcem. Pokud provozovatel letecké společnosti uzlového letiště musí vytlačovat svá letadla v různých směrech v závislosti na dráze v používání pro vzlet, ale není informován o změnách dráhy a nemá své vlastní prostředky pro odbavení, jeho letadla budou často vytlačena špatným směrem a doba pojiždění bude delší, než se předpokládalo. Existovalo několik podobných ale stejně jednoduchých příkladů problémů, ovlivňujících všechna letiště v USA. Letecké společnosti a Federální letecký úřad (FAA) vytvořily skupinu k rychlému nalezení řešení. FAA doporučil použít zdravý rozum. Řekněte pravdu o zrušených letech, pracujte společně, podělte se o to, co znáte, a použijte zdravý rozum. Myšlenku se podařilo zavést a byla to dvě letiště, z nichž pocházejí výše uvedené příklady, Philadelphia a Atlanta, kde zažili téměř zázračné zlepšení přesnosti a předvídatelnosti. Vznikla spolupráce při rozhodování, čili ve zkratce CDM! Přestože Evropa měla většinou problémy s tratěmi, pár vizionářských duší jasně vidělo, že evropská letiště by mohla čelit v blízké budoucnosti přetížení podobnému jako v USA. Byly to letecké společnosti a jejich celosvětový zástupce, International Air Transport Association (IATA), které přivedly koncept CDM do Evropy, a po jakémisi počátečním odporu bylo CDM přijato také na této straně Atlantiku.



### Na letadla zblízka

**Zajímavou akci** připravilo OC Šestka ve spolupráci s letištěm na čtrnáct zářijových dní (12.–26. 9. 2011), kdy bude letový provoz přesunut na vedlejší přistávací a vzletovou dráhu. Na střeše obchodního centra budou zdarma k zapůjčení dalekohledy ke sledování letadel a pro snadnější identifikaci letounů budou k dispozici informační panely s obrázky nejběžnějších typů.

Přitažlivý je rovněž program ve vnitřních prostorách OC Šestka, kde budou připraveny zajímavé atrakce. Větší návštěvníci si budou moci vyzkoušet práci pilota na leteckém simulátoru, ti menší se mohou těšit na interaktivní hry, modelaření a kreativní dílny s leteckou tematikou. K vidění bude zajímavá expozice popisující vývoj Letiště Praha od minulosti až po plánovanou budoucnost, kterou doplní projekce krátkých filmů a výstava modelů letadel. V neděli 25. 9. si budou moci návštěvníci sami vyzkoušet novou technologii pojiždění letadel na ploše Wheel Tug, kterou Letiště Praha podporuje.

V rámci akce mohou děti i dospělí v zajímavých soutěžích vyhrát například exkurzi do neveřejných prostor Letiště Praha nebo model letadla od firmy Pecka modelář. Všechny aktivity spojené s touto akcí jsou volně přístupné veřejnosti a jsou pro všechny ZDARMA.

### Speciální trávník

Trávník, který **odpuzuje ptáky**, se právě zkouší na Novém Zélandu. Tráva je nakažena endofytickými houbami. Ty mohou v rostlině přežít skoro celý její život. Přesto, že produkují toxiny, nejsou pro ni téměř vůbec škodlivé. Tráva obsahuje přírodní drogu. Jakmile ji jednou ptáci ochutnají, už se jí budou vyhýbat. Tráva navíc odpuzuje i hmyz a tím pádem se letiště zbaví i hmyzožravých ptáků. Ptáci nálety stojí letecký průmysl téměř 24 miliard korun ročně. Když ptáci nebudou mít co hledat na letištních zelených plochách, očekává se tam dramatický pokles jejich výskytu.

Stejnou technologii je možno použít i ve sportovních a rekreačních areálech nebo třeba na obyčejné zahrádce u domu.

Vědci do budoucna plánují pomocí houby chránit i zemědělské plodiny. Pěstitelé by je tak nemuseli zatěžovat množstvím chemických postřiků.

*Z tiskových materiálů Letiště Praha, ČTK a zpravodajství TV Nova připravil + foto OLDŘICH STANĚK, AI*

# Airport Co

Při diskusích o navyšování kapacity letiště Praha-Ruzyně, které následovaly po ukončení studie agentury EUROCONTROL zaměřené na vyhodnocení dráhové kapacity letiště Praha-Ruzyně v letech 2005–2006, byly identifikovány oblasti ke zlepšení vzájemné spolupráce jednotlivých partnerů i částí systému. Během posledního jednání pracovní skupiny v květnu 2006 bylo na návrh zástupců EUROCONTROL dohodnuto zavázat zahájení projektu „**Koncept sdílení provozních dat a společného rozhodování**“ – **Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)** na letišti Praha-Ruzyně. V té době na zavedení postupů A-CDM intenzivně pracovaly týmy v Mnichově, Bruselu, Paříži, Frankfurtu a Amsterdamu.

Snahou EUROCONTROL je zapracovat povinnost zavedení postupů A-CDM na všech evropských letištích se střední a vysokou zátěží do evropské legislativy. Cílem je zapojení těchto letišť do společné sítě a zajištění vyšší propustnosti vzdušného prostoru. Postupně byl do dnešní doby tento projekt zahájen na dalších evropských letištích (např. ostatní větší letiště v Německu, Helsinky, Stockholm, Athény, Oslo, Londýn, Vídeň, Milano, Řím, Barcelona a další).

EUROCONTROL rovněž nabídl bezplatné zpracování tzv. „GAP analýzy“ („Rozdílové analýzy“), která měla za cíl vyhodnotit toky vzájemně vyměňovaných dat, po-

### Projekt A-CDM byl v Praze oficiálně zahájen 1. února 2008 a byl rozdělen do několika fází

soudit dosavadní praxi využívání předávaných dat a doporučit další postup. Zástupci Letiště Praha, s. p., i ŘLP ČR, s. p., s nabídkou souhlasili a během roku 2007 ji agentura EUROCONTROL vypracovala a prezentovala.

Souběžně s těmito aktivitami EUROCONTROL byla definována struktura řízení projektu. Jeho vedením bylo pověřeno Letiště Praha, s. p., které přizvalo partnery – Řízení letového provozu ČR, s. p., ČSA, a. s., a MENZIES AVIATION (Czech), s. r. o. Řízení projektu bylo zvoleno dvoustupňové – Řídící výbor a Projektový tým.

Do Řídícího výboru byli za náš podnik delegováni ŘDPRO J. Štindl a NDPLR M. Smola (po jeho převedení na jinou funkci nahrazen Z. Nohavou), vedením pracovního týmu ŘLP byl pověřen Ladislav Čermák. Členy pracovního týmu byli nominováni zaměstnanci jak DPLR, tak i DPRO.

Projekt A-CDM byl v Praze oficiálně zahájen 1. února 2008 a byl rozdělen do několika fází.

V první fázi, která se zabývala sběrem provozních dat, byl položen důraz především na společnosti poskytující pozemní odbavení (dále GHA – Ground Handling Agency). Do této doby měly tyto společnosti rozdílné způsoby předávání dat a cílem této fáze bylo nastavit jednotná pravidla pro předávání provozních údajů nutných pro zvýšení efektivity řízení letištního provozu. Partneři projektu, Letiště Praha a ČSA, přijali řešení pomocí bezdrátového přenosu dat mezi svými databázemi a jednotlivými agenty GHA. Bylo zakoupeno několik desítek zařízení PDA, která umožňují práci ve zhoršených povětrnostních podmínkách, a byl pro ně vyvinut speciální software. Aby se informace z těchto přenosných zařízení dostaly do výše zmíněných databází, bylo nutné zrekonstruovat pokrytí pro bezdrátový přenos na odbavovací ploše Sever.

Další subjekty, poskytující pozemní odbavení, jako jsou MENZIES AVIATION (Czech), GHA působící na odbavovací ploše Jih (ABS Jet, Aviation Service, Time Air atd.), ale v tomto případě i ČSA a Letiště Praha, předávají provozní údaje radiotelefonicky do svých dispečinků, kde jsou vkládány do systému.

# Collaborative Decision Making

Druhá fáze projektu A-CDM byla zaměřena na efektivní zpracování těchto provozních dat, zejména za účelem snížení ekologické zátěže, harmonizace provozu a efektivnější využívání pozemních prostředků. Z pohledu ŘLP ČR, s. p., jsou hlavními cíli snížení provozní a komunikační zátěže řídicího, optimalizace pořadí na vzlet a snížení rizika překročení kapacity pojezdového systému. Z tohoto důvodu byly zahájeny práce na specifikaci a vývoji nástroje pro plánování pořadí na vzlet – Start Up Manager (SUM). Do tohoto softwarového nástroje, který je součástí ESUP-IDP, bylo nutné vložit velké množství parametrů, jako jsou například doby pojiždění z každého definovaného místa stání na letišti na vyčkávací místo každé ze čtyř drah. Dále bylo nutné akceptovat všechna pravidla, která jsou definována pro spolupráci s CFMU. Rovněž byly vytvořeny nástroje, které ovlivňují výpočet doby optimálního spouštění motorů, např. vzhledem k nepříznivým povětrnostním podmínkám (nízká dohlednost, odmrazování apod.). Cílem činnosti SUM je usnadnit řídicímu rozhodování a zlepšit přehled o stavu pozemního odbavení letadel.

Během testování postupů A-CDM bylo indikováno několik vážných komplikací, například **dlouhá doba výměny** provozních dat ke zpracování. Jako základ celé komunikační soustavy byla zvolena centrální databáze letiště Praha (dále CAODB). Do této databáze (jejíž architektura byla vytvořena již před několika lety) jsou předávány provozní údaje od GHA přímo, v případě ČSA jsou však nejdříve zpracovány v jejich vlastních systémech (ATHOS, AVES). Již během prvních testování průběhu přenosu provozních dat mezi agenty všech GHA a jejich příjmem do CAODB byly pozorovány velmi dlouhé přenosové časy v řádu minut. Tento stav byl vyhodnocen jako kritický a byla přijata opatření, která postupně přenosovou rychlost zvyšují. I tak v současné době trvá tento přenos 1–2 minuty a ŘLP ČR stále požaduje další technické úpravy, které zajistí rychlost přenosu informací v řádu sekund, jakou jsou tyto informace předávány z CAODB do ESUP.

**změna pracovních postupů** agentů pozemního odbavení a letových posádek. Postupy A-CDM je položen daleko vyšší důraz na činnost agentů GHA, kdy musí s větší přesností odhadovat čas ukončení jednotlivých fází procesu odbavování (nástup posledního cestujícího, odpojení nástupního mostu, zavření dveří letadla, připojení

**Poslední termín, který byl akceptován všemi partnery projektu a potvrzen Řídicím výborem CDM, byl 25. srpen 2011**

„push-back“ apod.). U letových posádek se především požaduje důsledné dodržování postupů A-CDM spočívajících mj. i ve zvýšené úrovni spolupráce s GHA a ve změně organizace procesu odmrazování.

Vývoj SUM probíhal ve spolupráci s dodavateli (CS Soft, ICC) postupně. Nejprve dle zadávací dokumentace, později na základě zjištěných nedostatků a poznatků získaných jak z integračních, tak provozních testování a ověřování.

Díky přispění a velké podpoře projektu, kdy bylo nutné v některých případech přijmout nestandardní způsob řešení některých požadavků na vývoj SUM – a to jak ze strany ŘLP ČR, s. p. (jmenovitě vedení obou zainteresovaných divizí DPLR a DPRO, dále V. Čížek, V. Boháč,

A. Keršnerová, R. Hodač), tak i ze strany dodavatelů (CS Soft a ICC – opět alespoň několik jmen – L. Janda, Z. Dvořák, Z. Fidler, P. Chalupa), projekt výrazně pokročil.

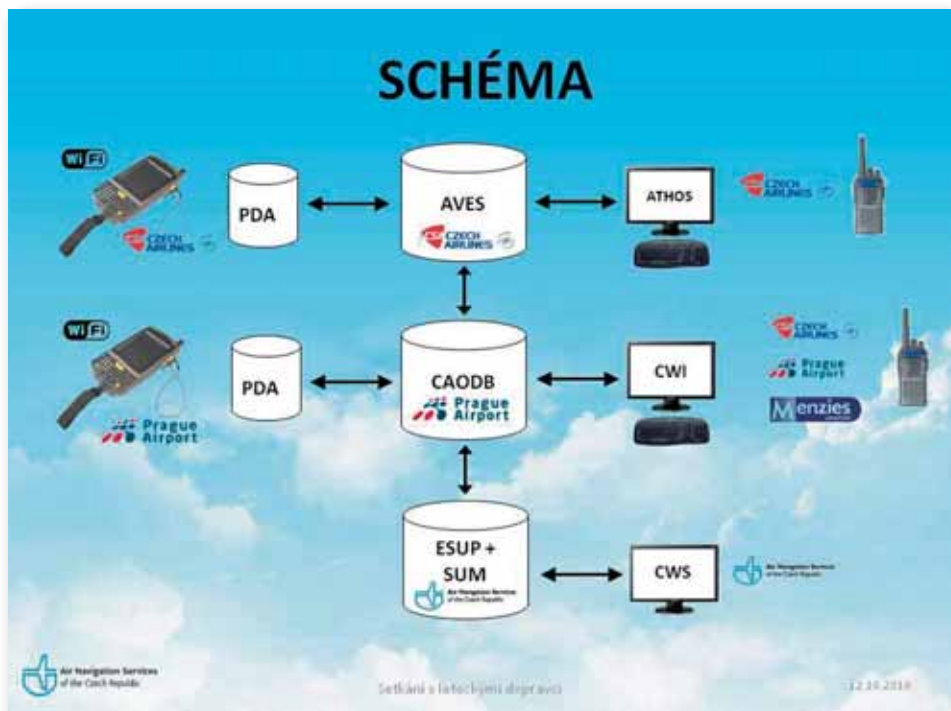
Termín zahájení uplatňování postupů A-CDM v Praze byl několikrát z provozních důvodů posunut, bránil tomu stav SUM, kdy nebyly splněny některé provozní požadavky DPRO, které byly definovány dodatečně na základě výsledků ověřovacího provozu. Poslední termín, který byl akceptován všemi partnery projektu a potvrzen Řídicím výborem CDM, byl 25. srpen 2011, kdy byly postupy CDM zahájeny v režimu „zkušební provoz s pro-

úspora 279 minut pojiždění, což činí cca 3 tuny paliva ve prospěch postupů A-CDM.

EUROCONTROL projekt podporuje a jeho vývoj na jednotlivých letištích, jakož i v Praze, pozorně sleduje.

Philippe Joppart, zástupce vedoucího oddělení – letiště, EUROCONTROL:

„Dnes jsou do sítě A-CDM zapojena čtyři letiště. Z dosavadních zkušeností vyplývá, že uplatňováním postupů A-CDM se snižuje zátěž na některých sektorech. Je-li do programu A-CDM zapojeno 42 letiště, je předpoklad snížení ATFM zpoždění o 18 % až 23 %. Na mni-



vozním využitím“ denně v době mezi 7 a 22 hodinou. Plnému nepřetržitému nasazení brání několik provozních důvodů, jejichž odstranění je plánováno v blízké budoucnosti (1–2 roky). Jedná se především o dokončení úprav SUM souvisejících s plánováním procesu odmrazování, které je možné ověřit pouze v reálném zimním provozu. Dále jsou to současné možnosti umístění zobrazení ESUP-IDP, které nejsou v nočních hodinách pro řídicího optimální. Odstranění konkrétní této překážky se plánuje až s nasazením elektronického prostředí na TWR Ruzyně.

Před zahájením využívání postupů A-CDM bylo provedeno 3týdenní ověření postupů na TWR simulátoru, více než 10 integračních testování mezi partnery projektu a několik desítek etap ověřovacího provozu (cca 300 hodin) v reálných provozních podmínkách. Každé testování a ověřování bylo následně podrobeno důkladnému vyhodnocení a vyvozeny závěry, které byly zdrojem dalších úprav pracovních postupů a SUM.

Rovněž bylo provedeno předběžné vyhodnocení vlivu postupů A-CDM na ekonomiku provozu letadel. Bylo porovnáno dvakrát stejných šest dnů v týdnu při stejné konfiguraci drah v používání, kdy nejprve byly shromážděny doby pojiždění mezi místy stání a časem vzletu bez postupů A-CDM a podruhé při jejich aplikaci. Během 60 hodin sledovaného období byla vypočítána

chovském letišti jsme sami měli možnost se přesvědčit, že roční úspora nákladů leteckých pohonných hmot činí 3,6 milionu dolarů.“

Frank Brenner, FABEC generální ředitel operací, DFS: „Z naší analýzy nákladů a výnosů z programu A-CDM odhadujeme, že obecné letištní úspory mohou být kolem 90 000 000 dolarů – rozložené mezi poskytovatele ATS, letiště a letecké společnosti.“

Nasazením SUM a zahájením uplatňování postupů A-CDM 25. srpna 2011 práce na projektu nekončí. Bude následovat fáze 3, podmíněná důsledným dodržováním postupů CDM jak GHA a letových posádek, tak i dalším vývojem SUM. Je zaměřena na produkci zpráv DPI (Departure Planning Information) a jejího předávání do CFMU. Předpokládá se, že využíváním této zprávy se ještě více zvýší pružnost využívání plánování letového provozu.

LADISLAV ČERMÁK, OPLNS

**Poznámka:**

Vzhledem k většímu rozsahu článku Airport Collaborative Decision Making přineseme druhý díl malého seriálu o letectví v Perském zálivu až v říjnovém vydání Strípu.

red

# The Golden Times

Vydává měsíční rada Golden Bay City

LEDEČSKÝ NEZÁVISLÝ VĚSTNÍK

Předplatná 92 ročně, úplnou předem

ROČNÍK III.

Golden Bay City, Ledec County, 24.července 1861

ČÍSLO 8.

## Divoká řeka pokořena!

Včerejší počasí konečně dovolilo osadníkům podniknout výpravu po proudu divoké Sázava river, což mělo u místních vodáků veliký úspěch. Vzhledem k náročnosti této

že o koupání tentokrát nemohla být řeč. Po celou cestu však probíhala mezi členy výpravy malá nevyhlášená válka, jejímž cílem bylo umožnit jiné posádce



CÍLEM VÝPRAVY BYL SLAVNÝ POSÁZAVSKÝ HOMBRE SALOON.

výpravy zatím z bezpečí Golden Bay City vyrazila pouze polovina osadníků, kteří tak měli jako první vyzkoušet splavnost divoké řeky a tím i možnost vybudování pravidelného lodního spojení do našeho města. Vodáci se tohoto úkolu zhostili se ctí a obrátně zdolávali jednu překážku za druhou. Na cestě je čekaly celkem čtyři jezy, z nichž na třetím proběhl polní oběd, kterým bylo mleté hovězí v housce neboli, jak říkají na východním pobřeží, tzv. hamburger. Bohužel voda byla natolik nevlídná,

dosáhnout té cti se jako první tzv. „cvaknout“. I když na tuto metu nakonec nikdo nedosáhl, přesto už díky těmto pokusům někteří členové výpravy alespoň částečně teplotu vody na vlastní kůži okusili. Nakonec všichni bez újmý dorazili k cíli, jímž byl slavný posázavský Hombre Saloon, odkud se po zaslouženém občerstvení navrátili za pomoci povozů zpět do našeho města. Věříme, že se nikdo nevrátil nespokojen a že se i další výprava setká s podobným úspěchem.

### INZERCE:

Koňské maso koupím, dobře platím. K doprání u kuchaře Golden Bay City Saloonu.

### GOLDEN BAY CITY SALOON

- 1<sup>o</sup> snídaně
- 2<sup>o</sup> obědy
- 3<sup>o</sup> večeře
- 4<sup>o</sup> oslavy
- 5<sup>o</sup> taneční zábavy

Ceny mírné! Nečetlým líhoviny nenaléváme!

### ŠAMANOVO VIDĚNÍ:

Šaman na dnešní den opět předpovídá ochlazení s teplotami do 18 stupňů a možnost četných dešťů. Vhod tedy nejspíš opět přijdou pevné boty a kabáty z bizoní kůže.



### Návštěva divokých jezdkyň.

Obyvatele Golden Bay City včera překvapila návštěva dvou divokých kovbojek z prérí. Díky jejich dramatickému příjezdu šerif dokonce chvíli váhal, zda není potřeba zasáhnout a zjednat ve městě pořádek, ale pak se ukázalo, že návštěva má ryze přátelské úmysly a kolty tak mohly i nadále odpočívat. Jezdkyně dokonce na stvrzení svých poctivých záměrů nechaly obyvatele města nasednout na své oře, což je, jak každý ví, důkazem nejhlubšího přátelství. Nakonec podnikly spolu s osadníky i výpravu po okolí, do které se opět zapojili i jejich čtyřnozí přátelé. Na náš dotaz obě dámy uvedly, že je pohostinnost našeho města natolik zaujala, že zde svůj pobyt prodlouží až do dalšího dne.



KOVBOJKY SE S OBYVATELI GOLDEN BAY CITY VYDÁVAJÍ NA SPOLEČNOU VÝPRAVU PO OKOLÍ.

## English Corner

### Joke / Speeding Ticket

A driver is pulled over by a policeman. The police man approaches the driver's door. "Is there a problem Officer?" The policeman says, "Sir, you were speeding. Can I see your licence please?" The driver responds, "I'd give it to you but I don't have one." "You don't have one?" The man responds, "I lost it four times for drink driving." The policeman is shocked. "I see. Can I see your vehicle registration papers please?" "I'm sorry, I can't do that." The policeman says, "Why not?" "I stole this car." The officer says, "Stole it?" The man says, "Yes, and I killed the owner."

At this point the officer is getting irate. "You what!?" "She's in the boot if you want to see." The Officer looks at the man and slowly backs away to his car and calls for back up. Within minutes, five police cars show up, surrounding the car. A senior officer slowly approaches the car, clasping his half drawn gun. The senior officer says "Sir, could you step out of your vehicle please!" The man steps out of his vehicle. "Is there a problem sir?" "One of my officers told me that you have stolen this car and murdered the owner."

"Murdered the owner?" The officer responds, "Yes, could you please open the boot of your car please?" The man opens the boot, revealing nothing but an empty boot. The officer says, "Is this your car sir?" The man says "Yes," and hands over the registration papers. The officer, understandably, is quite stunned. "One of my officers claims that you do not have a driving licence."

The man digs in his pocket revealing a wallet and hands it to the officer. The officer opens the wallet and examines the licence. He looks quite puzzled. "Thank you sir, one of my officers told me you didn't have a licence, stole this car, and murdered the owner." The man replies, "I bet you the lying guy told you I was speeding, too!"

### Tongue Twisters

Mud bug, mud bug, mud bug, ...

Cracker rapper, cracker rapper, cracker rapper, ...

Připravila NWT

## The Golden Times

I letos se během letních prázdnin na dětském táboře Řízení letového provozu ČR, s. p., ve Zlaté zátoce v Ledči nad Sázavou vystřídal ve čtyřech bžích téměř 200 dětí. Druhý turnus se tentokrát celý nesl v duchu dobývání Divokého západu a westernovou atmosféru pomáhal dotvářet i list „The Golden Times“, který dětem i jejich rodičům přinášel každodenní zprávy o dění na táboře. Jedno z jeho čísel, na jejichž přípravě se podíleli vedoucí i samotné děti, otiskujeme v horní části stránky.

Text a foto MICHAL DVOŘÁK, šéfredaktor „The Golden Times“

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| D | L | M | B | O |   |   |   |   |    | S  | Ž  | A  | D  | V  |    |    |    |    |    |
| R | Í | L | A | P |   |   |   |   |    | P  | O  | K  | Ů  | I  |    |    |    |    |    |
| U | Z | Á | R | A |   |   |   |   |    | L  | K  | C  | R  | K  |    |    |    |    |    |
| I | A | Z | E | T |   |   |   |   |    | A  | E  | I  | A  | Ý  |    |    |    |    |    |
| D | A | Š | Í | S | T | R | I | P |    | V  | J  | D  | E  | V  | Z  | Á  | Ř  | Í  |    |
| U | A | Á | Á | Á | A |   |   |   |    | L  | A  | E  | T  | D  |    |    |    |    |    |
| T | R | D | D | Š |   |   |   |   |    | A  | T  | Č  | M  | A  |    |    |    |    |    |
| O | Ž | L | L | Í |   |   |   |   |    | N  | I  | E  | A  | I  |    |    |    |    |    |
| R | E | O | O | K |   |   |   |   |    | G  | V  | R  | N  | A  |    |    |    |    |    |

**HŘEBENOVKY.** Správné řešení poslalo do redakce více luštitelů. Losem připadla výhra na Marii Vanickou, BPS. Blahopřejeme!

REDAKCE