

STRIP 2012

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.



Řízení letového provozu
Česká republika

ROČNÍK XIII

ČÍSLO 132

ŘÍJEN



Foto JAN MIKYNA, DPRO

**Patrick Ky: SESAR
značně sníží náklady
a zvýší bezpečnost (str. 3)**

**Zeptali jsme se
generálního ředitele...
Akvizice CATC (str. 4)**

**CIAF 2012 –
Hradec Králové (str. 1, 8)**

Svět v pohybu, lidé v pohybu

Multimediální výstava architektonických a urbanistických projektů z celého světa **Architectureweek Praha 2012** v Letohrádku královny Anny a Tereziánském křídle Starého královského paláce na Pražském hradě se koná od 1. do 28. října 2012. Cílem výstavy je představit nejzajímavější dopravní a územněrozvojové projekty vybraných měst a krajů šesti zemí s přihlédnutím k celkové koncepci společného rozvoje a posilování územní soudržnosti Evropy. Exponáty prezentované na výstavě jsou zaměřeny na všechny druhy dopravy, tj. železniční, silniční, vodní a leteckou, a jsou vybírány na základě spolupráce s odborníky na danou problematiku. Na výstavě jsou k vidění modely, projekční dokumentace, fotografie doplněné o audiovizuální prezentace a filmy promítané na LCD obrazovkách. Prezentován je rovněž historický vývoj dopravy v časové ose, která je součástí expozice. Exponáty budou zapůjčeny od českých muzeí a galerií. Řízení letového provozu ČR, s. p., poskytlo této akci záštitu a podporu.

red

Personálie

Ve funkci náměstka SONS skončil na vlastní žádost **Lukáš Hegedůš**. Vedením sekce SONS je od 1. října 2012 prozatím pověřen vedoucí ACC Ing. **Marek Rom**. **DPERFIN**

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

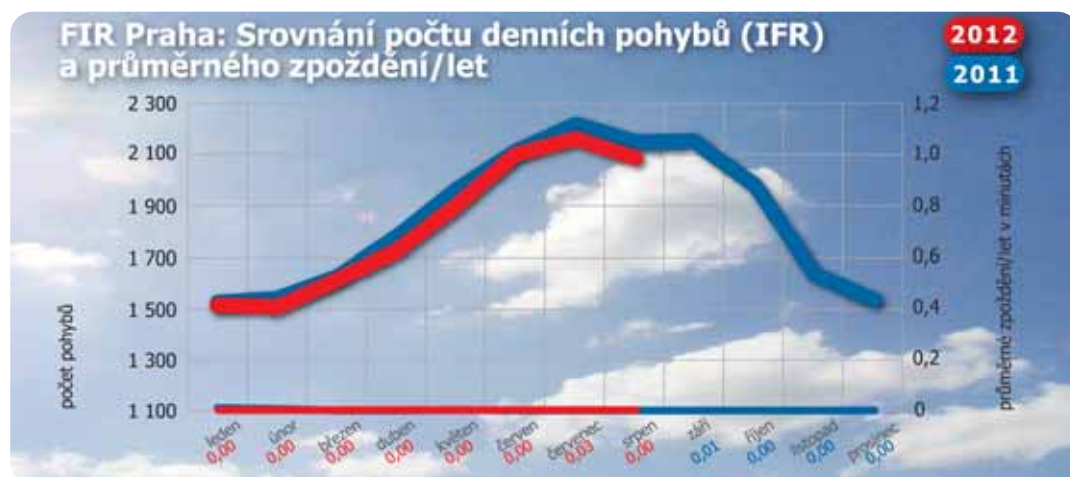
V říjnu 2012 oslaví kulaté výročí nepřetržitého pracovního poměru u Řízení letového provozu ČR, s. p.:

Buchtová Gabriela, KTP I – DRSL/SLRL/LKTB-LPS **20 let**
Krejčí Pavel, sřlp II – DPRO/SPLS/APP/TWR **20 let**
Krejnický Roman, vřlp II-WS – DPRO/SPLS/APP/TWR **20 let**
Nečas Lubomír, vřlp I – DRSL/SLRL/LKTB-LPS **20 let**
Kušnier Štefan, supervizor na TS I – DRSL/SLRL/LKMT-ZLT **25 let**
Fusek Jan, Ing., vedoucí oddělení simulátorových systémů – DPLR/SLŠ/OSS **30 let**
Šimandl Martin, supervizor na TS II – DPRO/ATMS/RIS **30 let**

Král Jan, instruktor LŠ – DPLR/SLŠ/OVLNS **35 let**
Toscani Richard, koordinátor výcviku – DPLR/S **35 let**
Dohnal Milan, MP LNS – DPLR/SMLNS/OPLNS **40 let**
Knoflíček Bohumil, KTP I – DRSL/SLRL/LKMT/LPS **40 let**
Škarpich Ladislav, Ing., zaměstnanec RCC – DPRO/RCC **40 let**
Šulcová Helena, specialista LIS NOF-VS – DPRO/LIS/NOF **45 let**
Všem srdečně blahopřejeme!
Redakce

Statistiky provozu

srpen 2012/2011



Chřipka

Preventivní **očkování** proti chřipce bude probíhat v roce 2012 u závodních lékařů Řízení letového provozu ČR, s. p. V Praze **od 1. října 2012** očkuje MUDr. Jiří Matoušek na Letišti Václava Havla Praha (ulice Jana Kašpara 1069/1):

Pondělí 7:00 – 15:00 hod.
 (polední přestávka 12:00 – 12:30 hod.)
Úterý 7:00 – 12:00 hod.
Středa 10:00 – 17:00 hod.
 (polední přestávka 12:30 – 13:00 hod.)
Čtvrtek 7:00 – 12:00 hod.
Pátek 7:00 – 12:00 hod.
DPERFIN

Statistiky provozu

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha SRPEN 2012/2011
 Zdroj AI

2011	2012
celkový počet	
14 397	12 148
nejvyšší počet/den	
(25. 8.) 521	(24. 8.) 455
nejvyšší počet/hod.	
(31. 8.) 49	(17. 8.) 40

Počet pohybů ve FIR Praha SRPEN 2012/2011 (IFR)
 Zdroj AI

2011	2012
celkový počet	
66 286	64 788
nejvyšší počet/den	
(5. 8.) 2 278	(31. 8.) 2 202
nejvyšší počet/hod.	
(5. 8.) 176	(10. 8.) 165

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2011	2012	v %	2011	2012	v %	2011	2012	v %	2011	2012	v %
srpen	14 397	12 148	-15,6	3 536	4 066	+15,0	1 830	1 813	-0,9	933	655	-29,8

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha			Nárůst provozu v %		Průměrné zpoždění na let v min.	
2011	2012		2011	2012	2011	2012
srpen	66 286	64 788	12/11	-2,3	0,00	0,00

SESAR značně sníží náklady a zvýší bezpečnost

V rámci návštěvy generálního ředitele společného podniku SESAR (Single European Sky ATM Research Joint Undertaking) Patricka Ky v České republice se 9. 10. 2012 v Národním integrovaném středisku řízení letového provozu uskutečnil specializovaný workshop pro zástupce českého i vojenského civilního letectví. SESAR představuje základní technologický pilíř probíhající transformace služeb řízení letového provozu, který v letech 2007–2016 disponuje s rozpočtem téměř 9 miliard EUR. V současné době se na činnosti v rámci SESAR podílí více než 110 společností (poskytovatelé služeb řízení, provozovatelé letišť, letečtí dopravci a dodavatelský průmysl), které spolupracují na více než 300 rozvojových projektech. Cílem je průběžně zavádění nových postupů a technologií zvyšující bezpečnost, kvalitu a kapacitu služeb řízení letového provozu, které současně zajistí minimální dopad na životní prostředí. V současné době běží lhůta výzvy SESAR k podání dalších návrhů rozvojových projektů (rozpočet 9,8 milionu EUR) zejména v oblasti vyšší míry automatizace a budování systémové architektury v oblasti služeb řízení letového provozu. Více na www.atmmasterplan.eu. Při této příležitosti odpověděl Patrick Ky redakci STRIP na následující otázky:

Mezi našimi čtenáři je mnoho lidí, kteří nejsou přímo zapojeni do oblastí rozvoje výzkumu a vývoje systému uspořádání letového provozu (Air Traffic Management, ATM). Mohl byste nám říci, proč právě SESAR a proč je podle vás důležitý?

SESAR je prvním projektem, ve kterém se společně dohodli rozhodovací orgány a zástupci průmyslu na modernizaci evropského ATM systému. Představuje významné změny v procesech a provozu, které by měly zvýšit kapacitu a bezpečnost, snížit negativní vliv na životní prostředí a zlepšit výkonost jak pro uživatele vzdušného prostoru, tak pro poskytovatele letových navigačních služeb.

Počátky projektu SESAR sahají až do roku 2005 a během následujících deseti let se bude celý projekt nadále rozšiřovat. Můžete zmínit některé z hlavních milníků spojených s projektem SESAR?

SESAR rozvíjí požadavky provozních postupů a technických systémů a ověřuje je ve skutečném provozním prostředí, a to až do úrovně před zavedením v průmyslu. Minulý rok bylo provedeno 25 provozních zkoušek a dalších 35 bude provedeno tento rok.

Například: Základní koncepcí SESAR je optimalizace letových profilů pomocí technologie 4D trajektorie. Demonstrace prvních výsledků této technologie byla v letošním roce provedena pěti našimi partnery. Jedná se o zkušební provoz za pomoci 4D trajektorie, známé také jako i4D, která je založena na schopnosti letadla určit přesně svojí pozici v čase a prostoru a poskytovat tyto údaje ATM systémům. Organizace Airbus, Noracon, Thales, Maastricht Upper Airspace Centre a Honeywell ukázaly, jak na základě i4D byl uskutečněn let airbusu napříč evropským kontinentem. V rámci provedeného letu bylo průběžně zajišťováno spoje-

ní s různými středisky letového provozu a jejich systémy s využitím i4D postupů. Při tomto pokusu se prokázala funkčnost nové techniky datového spojení, poprvé byly zpřístupněny velmi komplexní letové údaje pro pozemní systémy zpracování letových dat, což přispělo k dosažení vysoké přesnosti predikce letu. Bylo to tedy vůbec poprvé, kdy takovéto systémy spolu navzájem komunikovaly, čímž se vytvořil dobrý základ pro další vývoj a implementaci v této oblasti.

SESAR zároveň vytvořil nástroje pro sdílení dat mezi řídicími na věži a na příbližovacím středisku řízení letového provozu, tzv. approachi. Během zkoušky v Southamptonu se ukázalo, že se zvýšila přesnost odhadovaného času odletu, informace řídicímu na approachi byly poskytnuty dříve a zlepšilo se plánování odletu v TMA a současně se o 5 % zlepšila předvídatelnost provozu. Když to shrnu, tak došlo ke zvýšení kapacity letiště, usnadnění práce řídicích a snížení potřeby používat letištní nástroje pro řízení toku letového provozu.

Když došlo k integraci těchto nových technologií SESAR s technologiemi pro řízení odletu (tzv. DMAN) ve složitém provozním prostředí na pařížském letišti Charles de Gaulle, byl provoz letiště lépe synchronizován a byla posílena výkonost prostřednictvím vyšší automatizace, včasnosti a předvídatelnosti, což vedlo k 10% snížení času potřebného na pojiždění letadel a téměř k 25% snížení výčkávací doby se spuštěnými motory na prahu dráhy.

Jeden z nejlepších příkladů je řízení přiletů do Londýna, kde nové technologie přispěly k lepší organizaci a řízení provozu již ve vzdálenosti 500 námořních mil od letiště. To mělo za následek 80% snížení čekací doby na přistání s průměrnou úsporou paliva o více než 900 kg na 1 let. Pro rušná a přetížená letiště, jako

je Heathrow, by mohly mít technologie vyvinuté v rámci projektu SESAR významný pozitivní dopad.

Jaké možnosti pro využití technologií SESAR mají menší poskytovatelé navigačních služeb, jakým je například i ŘLP ČR, s. p., a co očekáváte od workshopu pro zástupce ŘLP ČR, s. p.?

SESAR přinese další náklady jak pro poskytovatele letových navigačních služeb, tak pro uživatele vzdušného prostoru.

Jaké jsou největší výhody, které je vyvážejí?

Pro poskytovatele letových navigačních služeb nabízí SESAR úspory tím, že zavádí stejné technologie v celé řadě evropských zemí, čímž se značně sníží náklady a zvýší se bezpečnost. Dále mají nástroje SESAR pozitivní vliv na zpoždění, kapacitu letišť a vzdušného prostoru, znečištění, spotřebu paliva či pracovní vytížení všech pracovníků zapojených do systému ATM. A to je jen několik příkladů.

Jaké jsou podle Vás nejdůležitější rozdíly mezi evropským projektem SESAR a americkým NEXT GEN?

Oba systémy jsou zaměřené na modernizaci svých ATM systémů, ale různými způsoby. SESAR staví na integraci schopností palubních systémů letadel ve vzduchu se schopnostmi pozemních sys-

témů. V USA je to trochu jiné, jejich strategie je založena více na změně infrastruktury pozemních systémů. Značně se liší i naše rozhodovací mechanismy a politické cykly – pro srovnání SESAR zastřešuje 27 členských států, kdy každý stát má svůj systém, jazyk, postupy při rozhodování. USA je jedna země s jedním jazykem, jedním rozhodovacím procesem, jedním systémem, jednou obrannou jednotkou a jednou kulturou.

Jaké jsou hlavní přínosy projektu SESAR z pohledu poskytovatelů letových navigačních služeb, uživatelů vzdušného prostoru a pasažérů?

Myslím, že přínosy pro poskytovatele jsem dostatečně popsal v předchozích odpovědích. Uživatelům vzdušného prostoru, zejména aeroliniím, přinese projekt SESAR možnost využívat optimalizované letové trajektorie, redukovat množství spotřebovaného paliva, snížit zátěž kladenou na letové posádky, a zejména vyšší předvídatelnost provozu. Tento efekt se následně promítne také k pasažérům – méně zpoždění, větší efektivita (kratší lety) a přesnější informace o časech přiletů a odletů letadel.

Děkujeme za rozhovor.

**MARTIN PODEŠVA,
RICHARD KLÍMA, ÚSMP**

curriculum vitae

PATRICK KY

narozen: 6. 10. 1967

rodina: ženatý, dvě děti 13 a 16 let

V říjnu 2007 byl jmenován výkonným ředitelem SESAR Joint Undertaking.

Před tím působil na různých manažerských pozicích na French Civil Aviation Authority, v privátní konzultační společnosti a v Eurocontrol. V letech 2001–2004 pracoval jako ATM zpravodaj

pro Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (ACARE). V roce 2004 se stal členem Evropské komise, kde pracoval na projektu SESAR. V civilním letectví pracuje Patrick Ky už přes 21 let. Studoval na Ecole Polytechnique a Civil Aviation Engineering School ve Francii, vystudoval ekonomii na univerzitě v Toulouse a na Institutu technologie v Massachusetts.



Foto MICHAEL SEDLÁČEK

Objektiv



Fotografie se váže k vedlejší rubrice Zeptali jsme se generálního ředitele. Zleva **Ing. Jan Klas**, **Philippe Moreels**, prezident Českých aerolinií, a **Marek Týbl**, viceprezident letového provozu Českých aerolinií, při podpisu dokumentu. *red, foto mis*



Ve druhé polovině listopadu budou prostřednictvím oddělení nákupu/MTZ připraveny k distribuci **podnikové kalendáře a diáře na rok 2013**. PF 2013 v tištěné podobě bude na jednotlivé útvary distribuovat oddělení vnějších vztahů, elektronická verze PF bude umístěna ke stažení na podnikovém intranetu. *rkl*



Dny NATO v Ostravě a Dny Vzdušných sil Armády České republiky navštívilo v sobotu 22. září 90 tisíc a v neděli 23. září dokonce 118 tisíc návštěvníků. Akce se konala tradičně na Letišti Leoše Janáčka v Mošnově. Partnerem bylo Řízení letového provozu ČR, s. p. *red, foto internet – 958060.rajce.idnes.cz*

Zeptali jsme se...

...generálního ředitele



Dne 27. září 2012 podepsal náš podnik dokument o koupi 100procentního podílu ve firmě Czech Airlines Training Centre, s. r. o. (CATC).

Jaký byl původní impuls k takovému rozhodnutí?

Již před dvěma roky, kdy se připravoval business plán naší Letecké školy, se ukázala jako komerčně výhodná strategie rozšířit činnosti v oblasti výcviku a nebýt vázáni pouze na kurzy v oblastech řízení letového provozu. Logicky v rozvíjení této myšlenky jsme dospěli k nápadu vybudovat „Aviation Academy“, tedy výcvikového zařízení na poskytování výuky a výcviku veškerého licencovaného personálu v civilním letectví.

Odkoupení 100procentního podílu firmy zní jednoduše. Jaký proces předcházeli realizaci této akvizice?

Akvizicí se zabývala skupina, kterou jsme pracovníky nazývali AA tým, složená ze zaměstnanců DPERFIN, DRSL a DPLR. Práce na akvizici byly zahájeny v červnu, po schválení záměru dozorčí radou podniku. Český aeroholding stanovil termín na provedení akvizice na konec září letošního roku. AA tým měl tedy tři měsíce, aby vypracoval business plán, vyřešil personální, ekonomické a technické parametry celé transakce. Samozřejmě že celé tři měsíce se vytrvale jednalo se zástupci Českého aeroholdingu o obchodních podmínkách. Jednání byla tvrdá, ale korektní. Dne 7. 9. byl dozorčí radě našeho podniku předložen business plán a podklady k rozhodnutí o realizaci celého záměru. Dozorčí rada na základě těchto podkladů přijala usnesení schvalující realizaci akvizice za podmínek vyjednaných týmem AA, jejichž dodržení včetně právních garancí bylo zásadní pro finalizaci koupě obchodního podílu. Dne 27. 9. zasedala valná hromada ČSA, a. s., která schválila dojednané podmínky, a téhož dne v odpoledních hodinách byla podepsána smlouva o převodu 100procentního podílu v CATC.

Jaké hlavní činnosti zajišťuje tato instituce?

Firma CATC, která do června letošního roku byla součástí organizační struktury ČSA, zajišťuje primárně typový výcvik pilotů na typy Boeing 737, ATR, Airbus 320/319. Samozřejmě, že neopomenutelnou činností této instituce je i výcvik palubních průvodčích a mechaniků. Tyto činnosti jsou zároveň obchodním artiklem společnosti pro komerční účely.

S jakou klientelou v budoucnosti počítáte?

V první řadě chceme navázat na dobré jméno CATC, která má již svoji klientelu. Jen pro zajímavost, v současné době má CATC podepsané smlouvy o spolupráci s 22 leteckými společnostmi. Náš cíl je samozřejmě tento seznam rozšiřovat se zaměřením na východní trhy. Asi nejvýznamnějším klientem budou dceřiné společnosti v rámci Českého aeroholdingu, jmenovitě ČSA, Holidays, Technics. Nově však chceme otevřít možnosti na domácím trhu. Naše představa je otevřít možnost výcviku a výuky pro budoucí piloty od základního výcviku až po typovou kvalifikaci. V současné době je takto ucelená nabídka výcviku jen na některých vysokých školách, a to bez typové kvalifikace. Počítáme i se spoluprací s vysokými školami se zaměřením na civilní letectví v oblasti výcviku, ale i výzkumných úkolů. V neposlední řadě bychom rádi využili i synergie v oblasti safety, kdy pro některé zákazníky může být důležité, aby jim vedle výcviku bylo nabídnuto poradenství a asistence s cílem celkového zvýšení úrovně bezpečnosti, a tím i důvěryhodnosti v oblasti letecké dopravy.

Na začátku jste hovořil o Aviation Academy. Jak se tedy bude tato myšlenka dále prohlubovat, když odkoupením 100procentního podílu CATC byl první, ale významný krok již učiněn?

CATC bude i nadále samostatnou společností (ve vlastnictví ŘLP ČR, s. p.) se svým rozpočtem. Tedy jednoduše řečeno si bude muset na svoji činnost vydělávat prováděním výcviku a výuky. To ale neznamená, že již nemůžeme nabízet konsolidovaný výcvik a společný marketing s naší Leteckou školou. Budeme využívat i synergie obou výcvikových zařízení za účelem snížení nákladů a zvýšení atraktivnosti na trhu.

Chcete dodat něco na závěr?

Na závěr bych rád veřejně poděkoval všem zaměstnancům, kteří se na akvizici podíleli. Jejich práce v AA týmu znamenala zrušení naplánovaných dovolených a mimo své každodenní pracovní povinnosti veliké úsilí s vysokou mírou osobní odpovědnosti za činnosti v rámci přípravy akvizice. Dlužno dodat, že podepsáním smlouvy o převodu práce nekončí. Musí se do konce roku dorešit převod účetnictví, personalistiky, IT a v neposlední řadě nastavit spolupráce s naším výcvikovým střediskem. Rád bych poděkoval i za korektní přístup našim partnerům z Českého aeroholdingu a přivítal zaměstnance CATC. Ačkoli, jak jsem uvedl, se jedná o samostatně hospodařící společnost, neznamená to, že na CATC pohlížíme jako my a oni, ale od 1. 10. 2012 patří CATC do definice MY.

Velký putovní pohár pro Libora Škodu

Poslední zářijový týden se odehrál první ročník golfového turnaje ŘLP GOLF CUP 2012. Do členitých Cihelien nedaleko Karlových Varů se sjeli golfoví nadšenci jak z řad zaměstnanců, tak z řad obchodních partnerů našeho podniku. Zahajovací ceremonií v leteckém duchu byl dopad parašutisty na prostranství vedle klubovny.

Za vydařeného slunečného počasí se odehrál klasický golfový turnaj a k tomu navíc finále jamkovky „O pohár generálního ředitele“, která probíhala po celé léto. Finálový souboj se odehrál mezi Liborem Škodou (DPRO/ATMS) a Martinem Hudcem (DPRO/SONS/ACC). Po vyrovnaném souboji vyhrál pan Libor Škoda a odnesl si velký putovní pohár, na kterém bude zvěčněno jeho jméno jako vítěze pro tento rok. Ostatní se zúčastnili již zmíněného klasického turnaje na snížení handicapu, kde byly pro každou kategorii připravené krásné ceny. V klubovně byl pro zájemce k dispozici stánek Letecké školy s prezentacemi produktů CANI a 3D simulátoru. Hodiny na simulátoru byly zařazeny i jako jedna z cen pro vítěze v jednotlivých kategoriích.

Atmosféra byla po celý den příjemná díky dokonalému počasí a kvalitní organizaci pořadající agentury. Premiéra ŘLP GOLF CUPU a celé jamkovky dopadla úspěšně a nezbyvá než začít po-



malu připravovat a pilovat další ročník, který, jak všichni doufáme, bude minimálně stejně úspěšný a přitáhne více golfistů z řad ŘLP do podnikového klání o pohár.

Na fotografii je Libor Škoda (druhý zprava) při přebírání ceny.

TEREZA BERNATOVÁ, KGR, foto Vinland

Inspiromat

„Brazílská letecká společnost Gol Linhas Aéreas si objednala u firmy Boeing 60 letadel připravovaného Modelu 737 MAX v katalogové ceně šest miliard amerických dolarů, tedy přibližně 116,5 miliardy korun. Objednávka je pro Boeing zatím největší, jakou kdy získal od firmy v Latinské Americe. Dodávky nových úzkotrupých letadel mají začít v roce 2018.“

Informovali BBC a Reuters.

„Chtěli bychom mít z Mošnova minimálně jednu pravidelnou linku do celého světa přes velké evropské letiště, to může být například Vídeň, a pak pár přímých spojů do evropských metropolí, které by obsluhovali nízkokladoví dopravci.“

Pavel Schneider, ředitel Letiště Leoše Janáčka Ostrava.

„Jedná se vlastně o simulování řízení letového provozu, což je volnočasová aktivita, kterou se naši členové zabývají po večerech. V tuzemsku máme asi sto padesát členů, většinou se jedná o piloty, jsou na to potřeba nejen speciální počítačové programy, ale i znalosti, které uchazeč musí doložit zkouškami.“

řekl Matěj Guarda; potřetí se v Kolíně sešli tuzemští členové organizace IVAO – International Virtual Aviation Organisation – sdružující milovníky letového provozu.

„Naopak výpadek související s ukončením činnosti společnosti Czech Connect Airlines, která loni v letním období provozovala linku do Jekatěrinburgu, částečně kompenzovaly linky ČSA do Samary a Rossija do Petrohradu.“

Radek Zábranský, obchodní manažer, mezinárodního letiště v Karlových Varech, které za červenec a srpen odbavilo celkem 17 711 cestujících.

„Firma Inform dodává tyto systémy a s tím související služby řadě dalších mezinárodních letišť, například Frankfurtu.“

informovala Michaela Lagronová, mluvčí aeroholdingu. Řídící systém pro pražské letiště dodá firma Inform.

„V českém vzdušném prostoru sice mírně klesl počet přeletů, na druhé straně letecký prostor využívají větší letadla a nalétají více kilometrů.“

Richard Klíma, mluvčí ŘLP ČR, s. p.

„Byli jsme hrdí na to, že létáme pod značkou OK. Letěli jsme kdykoli, kamkoli s čímkoli, bez otázky: „Za co?““

Miloš Kvapil, z knižky Dálkovky. Připravila DV

Personální změny v CANSO a European CANSO CEO Committee



Nový generální ředitel CANSO

Jeff Poole byl s platností od 1. ledna 2013 jmenován novým generálním ředitelem CANSO. Pan Poole

naváže na práci bývalého generálního ředitele Grahama Lakea, který odstoupil z této funkce v březnu 2012. Zároveň také nahradí Samantha Sharif působící v současnosti jako prozatímní generální ředitelka organizace CANSO.

Jeff Poole v současné době zastává post ředitele organizace IATA pro vládní a prů-

myslové záležitosti. Dříve také působil více než 7 let na pozici ředitele pro oblast poplatků, daní a paliv, a to rovněž v rámci organizace IATA, ke které se připojil již v roce 2004. Během své profesní kariéry pracoval např. i pro Airbus ve francouzském Toulouse či pro BAESYSTEMS zabývající se obrannými systémy.

Ve své nové pozici bude Jeff Poole úzce spolupracovat s výkonným výborem a sekretariátem CANSO a zároveň převzeme hlavní odpovědnost za vedení celé organizace včetně dalšího rozšiřování členské základny a naplňování strategie a vize této organizace.

Původní tisková zpráva CANSO

Nový předseda a místopředseda EC3

Pan **Maurice Georges** (DSNA/France) a pan **Diyan Dinev** (BULATSA/Bulgaria) byli jednomyslně zvoleni předsedou a místopředsedou výboru EC3 (European CANSO CEO Committee).

EC3 má na starost vedení evropského regionu CANSO včetně definování hlavní strategie v kontextu globálních aktivit CANSO.

Nově zvolení předsedající tak navážou na několikaletou práci svých předchůdců, pana Massima Garbinioho (ENAV/Italy) a pana Richarda Deakina (NATS/UK).

Více viz tiskovou zprávu ŘLP

Zápisník z cest (tentokrát) Jaroslava Vlasáka

Každý, koho někdy bolela záda, dobře ví, co to je ischias. Ne každý ale ví, že stejné jméno má nádherný italský ostrov v Tyrhénském moři.

Ostrov Ischia je svou rozlohou 47 km² největším ostrovem v Neapolském zálivu, leží 33 km od Neapole i od dalšího známého ostrova Capri. Ischia má sopečný původ a z archeologických nálezů je zřejmé, že byl obydlen již v období neolitu 3500 let př. n. l. Sopečný původ ostrova se postaral o existenci mnoha termálních a minerálních pramenů. Na ostrově jich vyvěrá více než 100 a je z nich zásobována celá řada lázeňských zařízení a termálních parků. Největším termálním komplexem jsou Poseidonovy zahrady, rozkládající se v zálivu Baia di Citara na ploše 4500 m². Na této ploše je rozmnášeno 25 bazénů s různě teplou vodou od 15 do 45 °C, sauna vytesaná do skály i zdravotnické a terapeutické centrum, kde je možno využít řadu léčebných procedur, masáží nebo inhalací. Součástí komplexu je i soukromá písčná pláž, a tak může návštěvník střídát bazény s termální vodou s koupáním



v průzračném Tyrhénském moři. Celý areál je velkou zahradou plnou ibišků, oleandrů, palm a záhonů barevných květin. Celodenní vstupné 30 € je sice dost, ale nakonec, kdo by šetřil na vlastním zdraví, ne?

Termálních pramenů a vývěrů páry (fumarol) je na ostrově tolik, že každý dru-

hý hotel tady má svůj termální bazén. Spolu s příjemným středomořským podnebím je tedy ostrov rájem pro všechny turisty, a to nejen pro ty, kteří mají problémy se zády. Na ostrově se daří vinné révy, a tak několik vinařství produkuje skvělá bílá vína, která vám dají zapomenout i na ta záda...

Co se děje na Letišti Václava Havla Praha?

Letiště Václava Havla Praha

Nový název pražského letiště **Václav Havel Airport Prague** se jako první objevil na třetím terminálu, který je určený pro odbavování soukromých letů. Na zbylých dvou terminálech byl nový název instalován na přelomu září a října. Kromě panelů nesoucích název se musí změnit i podoba oficiálních tiskovin pražského letiště, měnit se budou i názvy zastávek městské dopravy a hlášení v autobusech. Celkové náklady dosáhnou podle mluvčí letiště Evy Krejčí tři milionů korun, zhruba o milion méně, než kolik původně odhadovalo ministerstvo dopravy.

Definitivní přejmenování letiště se uskutečnilo v pátek 5. října, v den Havlových nedožitých 76. narozenin. Součástí bylo také odhalení uměleckého díla věnovaného bývalému prezidentu, jehož autorem je Bořek Šípek. Ministr zahraničních věcí Karel Schwarzenberg prohlásil, že nový název letiště považuje za nesmírně symbolický vzhledem k zásluhám bývalého prezidenta. „*Byl to on, který otevřel českému národu možnost vycestovat z této země,*“ uvedl. O hudební program se během ceremoniálu postarala Hudba Hradní stráže a Policie České republiky.

Výběr citátů v Šípkově uměleckém díle má Havla představit jako prezidenta, filozofa, dramatika a občana. Podle autora expozice, s nímž Havel spolupracoval během svého působení na Hradě, má v příletové hale letiště vzniknout prostor připomínající několik malých divadelních lóží, ze kterých si budou návštěvníci Havlovy citáty prohlížet.

Na akci byla také otevřena výstava fotografií Václava Havla z produkce ČTK, která vychází z expozice prezentované na Staroměstské radnici. Panely jsou situovány v Terminálu 2 a zůstanou zde do konce roku. Osobnost bývalého prezidenta připomene i řada filmů, které budou v letištním kině zdarma promítány od 5. do 31. října.

Nápad na změnu názvu pražského letiště má svoje příznivce i odpůrce. Podle nedávného průzkumu CVVM mezi lidmi převažovali kritici.

Nejen Václav Havel má letiště. V Dillí, hlavním městě Indie, nese letiště jméno bývalé ministerské předsedkyně **Indiry Ghándiové**, v Istanbulu zakladatele moderního tureckého státu **Atatürka**, v Janově je pojmenované po mořeplavci **Kryštofu Kolumbovi**, který v tomto městě žil a vyplouval odtud na své výpravy, v Paříži je letiště **Charlese de Gaulla**, bývalého francouzského prezidenta, v Lyonu pojmenovali vzdušný přístav po autorovi legendárního Malého prince – **Antoinu de Saint-Exupérym**, americký prezident **John Fitzgerald Kennedy**, zavražděný v roce 1963, má letiště v New Yorku, v Římě najdeme letiště pojmenované podle renesančního člověka, mimo jiné autora Mony Lisy nebo Poslední večeře – **Leonarda da Vinciho**, Varšava si zvolila jméno polského skladatele vážné hudby a klavírního virtuosa období romantismu – **Frédérica Chopina**. Když se vrátíme domů, v Ostravě máme letiště **Leoše Janáčka**.

Největší duty free obchod v ČR

Společnost AELIA Duty Free 12. září 2012 slavnostně otevřela na Terminálu 2 Letiště Václava Havla Praha největší duty free obchod **na letišti v České republice**.

Nový obchod nabízí rozšířený sortiment zboží za výhodné ceny až o 40 % nižší než v kamenných obchodech. Základní sortiment prodejen Aelia Duty Free tvoří čtyři základní kategorie výrobků – parfémy a kosmetika, cukrovinky, alkohol a cigarety. Nový obchod nabízí zejména širokou škálu parfémů a kosmetiky. Zákazníci se mohou těšit i na značky, které obvykle naleznou jen v opravdu luxusních parfumeriích, jako například Sisley, LaPrairie, Shiseido, Helena Rubenstein nebo Clinique.

Nejen cestující z ciziny, ale také každého, kdo shání originální dárek pro své přátele a obchodní partnery ze zahraničí, potěší oddělení Local Specialities s rozsáhlou nabídkou výrobků tradičních českých značek, od alkoholu po cukrovinky.

Obchod o rozloze 430 m² se nachází přímo u vstupu do tranzitního prostoru Terminálu 2.

Výhodná zpáteční jízdenka RegioJet

Odlétáte z Letiště Václava Havla Praha do zahraničí? **Využijte výhodnou nabídku** RegioJet + Letiště Václava Havla Praha. Na letiště cestujte pohodlně vlakem IC RegioJet a návazným autobusem Airport Express.

Jízdenka zahrnuje zpáteční cestu vlakem IC RegioJet z/do Prahy a zpět a zpáteční cestu návazným autobusem Airport Express z hlavního nádraží v Praze na Letiště Václava Havla Praha a zpět. Dvě jízdenky na návazný spoj Airport Express vám vydá palubní personál ve vlaku a jsou zahrnuty v ceně jízdného. V případě, že vaše cesta začíná na letišti, jízdenky na Airport Express si vyzvednete na pobočce STUDENT AGENCY přímo v odletové hale Terminálu 1. Přímý expresní autobus Airport Express, který spojuje pražské hlavní nádraží a Letiště Václava Havla Praha, je provozován ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy a ČD. Výhodnou jízdenku RegioJet + Letiště Václava Havla Praha koupíte online na www.regiojet.cz, na prodejních místech RegioJet a STUDENT AGENCY a u smluvních prodejců.

Exkurze

Letiště Václava Havla Praha připravilo exkurze **do neveřejných prostor letiště** pro jednotlivce i organizované skupiny zájemců. V rámci prohlídek se dostanete do míst, kam se cestující běžně nedostanou, poznáte pracovní zázemí mnoha zajímavých profesí, uvidíte provoz na odbavovacích plochách, seznámíte se s dráhovým systémem, dostanete se do těsné blízkosti letadel, do terminálů, salónků a zázemí pro cestující a poznáte nejmodernější stanici Hasičské záchranné služby v České republice, dále také hangár F, opravárenské centrum pro letadla. Můžete si vybrat z pěti prohlídkových tras, které jsou vhodné pro různé věkové kategorie a vždy přizpůsobené zájmům a věku účastníků. Speciální exkurze nabízíme pro fotografy amatéry, kteří mohou fotografovat nejen z autobusu, ale hlavně venku poblíž dráhy.

Další informace najdete na <http://www.prg.aero/cs/sluzby-cestujicim/exkurze-letiste-praha/10.2012/>.

Připravil mis

Strakonice on Air

Sobota 8. září 2012 patřila ve Strakonici letadlům a leteckému umění. Na letišti se totiž konal Letecký den Strakonice on Air, jehož partnerem se stalo i Řízení letového provozu ČR, s. p. Touto akcí se letos obnovila tradice pořádání leteckých dnů, naposledy se tu konal v roce 1973.

Dopoledne mohli návštěvníci vidět vojenskou techniku i dobové tábory z druhé světové války, které na letišti



Aktuální informace k v

V dalším díle seriálu článků věnovaných problematice, na které spolupracují pracovníci Úřadu pro civilní letectví s podnikem Řízení letového provozu ČR, s. p., se budeme věnovat aktuálním otázkám přípravy regulace s dopadem na bezpečnost i plynulost letecké dopravy, a to v různých oborech fungování obou institucí.

Začneme aktuálními informacemi o změnách procesu přípravy regulačních materiálů zpracovávaných Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA), ke kterým došlo na základě doporučení správní rady EASA z prosince roku 2011. Jelikož je agenda přípravy regulačních dokumentů rozsáhlá a prochází neustálým vývojem, budeme se této problematice blíže věnovat v některém z příštích článků. Nyní můžeme jen krátce zmínit, že v průběhu září a října byla zorganizována první jednání nově vzniklých poradních skupin, samozřejmě se zastoupením České republiky.

Obecně lze konstatovat, že v těch oblastech, které nejsou plně v kompetenci EASA nebo jsou nové, složité nebo kontroverzní, je na základě nového systému nyní mnohem více prostoru pro zapojení leteckých úřadů i veřejnosti v různých fázích procesu přípravy návrhu předpisu. Vlastní příprava předpisu neboli realizace dílčího předpisového úkolu představuje proces trvající 8 až 33 měsíců, podle složitosti úkolu. Míra zapojení členů poradních skupin je v této fázi variabilní, stejně jako možnost ovlivňování celého procesu regulace. V případě potřeby odborné konzultace s veřejností může tato probíhat také formou specializovaných pracovních skupin, seminářů a jednání. Snahou nového systému je potom zajistit transparentnost a co největší otevřenost celého procesu přípravy nového předpisu.

Aktuálně projednáváný 4letý program EASA na období let 2013-2016 týkající se v rámci předpisové činnosti oblasti ATM/ANS a řídicích letového provozu zahrnuje cca 25 úkolů. Podrobněji v tuto chvíli zmíníme tři z nich, jejichž výstupem budou prováděcí pravidla (IR) a přijatelné způsoby průkazu spolu s poradním materiálem (AMC a GM).

Prvním jsou **pravidla týkající se jednotné evropské převodní nadmořské výšky (HETA)**. V návaznosti na za-

vyrostly u příležitosti křtu knihy Dušana Vávry Muži na správné straně. Bylo možné sledovat příjezd kolony vojenských vozidel a oblékání pilotů do originální výstroje britského stíhače a pilota amerického bombardéru.

V odpoledním bohatém programu se představily zejména letouny Tiger Moth DH-82 a PT17 Stearman z období II. světové války a také AT-6 Harvard, se kterým provedl nádhernou akrobatickou sestavu pilot Radim Vojta. Při akrobacii se předvedly letouny Zlín Z-50 a Z-142 a nezapomenutelné bylo i akrobatické vystoupení s historickým dvojplánem Bucker 131.

Kromě akrobatických letounů byly k vidění stroje všech kategorií – vrtulníky, ultralighty, větroně – i seskoky parašutistů na historických padácích. Program leteckého dne rozhodně vyšperkoval průlet stíhacího letounu L-39. Celým dnem provázal Michal Beran, šéfredaktor časopisu Flying Revue, u něhož se skloubily značné znalosti letadel a letectví se schopností zajímavě vyprávět.

Na akci se přišlo podívat 950 diváků.

ZDENĚK NOVÁČEK
DPRO/SONS/ACC/IFR
foto **JAROSLAV MAN**

Program Divadla Na Fidlovačce pro dobu vydání říjnového Stripu

12. 10.	PÁ	19.30	Shapira
13. 10.	SO	15.00	Hostinec U kamenného stolu
15. 10.	PO	10.30	Hostinec U kamenného stolu
		19.30	Řeči, řeči
16. 10.	ÚT	19.30	Hotel mezi dvěma světy
17. 10.	ST	19.30	Proutník pod pantoflem
18. 10.	ČT	19.30	Jen žádný sex prosím, jsme přece Britové!
			aneb Všichni v tom jedou
19. 10.	PÁ	19.30	Techtle mechtle aneb Když to jde, je to super... když ne, je to ještě lepší
20. 10.	SO	19.30	Poslední doutník (předplatné B)
22. 10.	PO	19.30	Jeptišky
23. 10.	ÚT	19.30	Nerušit, prosím
24. 10.	ST	19.30	Řeči, řeči
25. 10.	ČT	19.30	Šumař na střeše
26. 10.	PÁ	19.30	Techtle mechtle aneb Když to jde, je to super... když ne, je to ještě lepší
27. 10.	SO	15.00	My Fair Lady
		19.30	My Fair Lady (předplatné A)
29. 10.	PO	19.30	Julie, ty jsi kuzelná!
30. 10.	ÚT	19.30	Shapira

31. 10.	ST	19.30	Proutník pod pantoflem
1. 11.	ČT	19.30	Habaďůra
2. 11.	PÁ	19.30	Techtle mechtle aneb Když to jde, je to super... když ne, je to ještě lepší
3. 11.	SO	15.00	Dívtovný hrnec
5. 11.	PO	19.30	My Fair Lady
6. 11.	ÚT	10.30	Balada pro banditu
		19.30	Řeči, řeči
7. 11.	ST	19.30	Jeptišky
8. 11.	ČT	19.30	Proutník pod pantoflem
9. 11.	PÁ	19.30	Poslední doutník

Připravovaná premiéra

JOHANN NEPOMUK NESTROY: DŮM ČTYŘ LETOR

Smíškové, klidasové, trpitelé i křiklouni – ti všichni v bláznivé komedii, ve které se každý najde.

Režie: Pavel Šimák, překlad: Josef Balvín, hudba: Jaroslav Uhlíř, texty písní: Zdeněk Svěrák.

Hrají: Iva Pazderková, Václav Svoboda, Ondřej Brousek, Pavel Nečas, Ladislav Trojan, Barbora Mošnová, Zdeněk Maryška, Miloš Vávra, Matěj Kužel, Lukáš Pečenka, Lukáš Rous, Nina Horáková, Ondřej Malý, Dalimil Klapka, Marie Doležalová, Břetislav Slováček, Ctirad Gotz, Vanda Chaloupková, Denny Ratajský.

Premiéra bude 6. prosince 2012

Úvoji vybraných mezinárodních i národních regulačních dokumentů

sedání Single Sky Committee (SSC) vznikla pracovní skupina EUROCONTROL HETA TF, na jejíž výstup v roce 2011 navázalo předběžné vyhodnocení dopadu předpisu (pre-RIA). Následně v rámci veřejného připomínkového řízení byly na počátku letošního roku zveřejněny předběžné návrhy, ve kterých byly navrženy tři možnosti stanovení HETA v rámci evropského prostoru. První možností je setrvání HETA v současné podobě, druhou je převodní nadmořská výška v 18 000 ft a třetí možností je převodní nadmořská výška v 10 000 ft. V rámci připomínkového řízení EASA obdržela přes 100 připomínek od více než dvaceti subjektů. Jako příští krok byla stanovena aktualizace RIA společně s organizací EUROCONTROL a výstup pak bude předán k dalšímu projednání na zasedání SSC.

Druhým úkolem jsou **požadavky standardizovaných evropských pravidel létání (SERA)**, část C, které budou obsahovat a doplňovat dokumenty ICAO (Doc 4444, 8168, Annex 10, aj.). Očekávané návrhy, připravované pracovní skupinou EASA za účasti EUROCONTROL, budou zveřejněny na stránkách EASA ve 4. čtvrtletí roku 2012. Finální dokument, kterým by mělo být rozhodnutí a výkladové materiály, by měl být publikován na přelomu let 2013–14. V nynější době, zejména vzhledem k dlouhodobému časovému rozvržení všech částí, je současně zapotřebí, aby docházelo k průběžným aktualizacím a údržbě již přijatých částí, které probíhají v rámci změn SERA část A a B (ICAO Annex 2 a Annex 11). Pro zjednodušení implementace částí A a B členskými státy byly zveřejněny návrhy doprovodných materiálů (NPA 2012-14), které jsou dostupné na webových stránkách EASA a termín ukončení veřejného připomínkového řízení k nim je koncem tohoto roku.

Třetím úkolem je pak hodnocení bezpečnosti v rámci změn funkčních systémů ATM/ANS. Návrhy regulace k této

problematice budou k dispozici ve 3. čtvrtletí následujícího roku. Jejich cílem bude rozšíření požadavků na hodnocení bezpečnosti v rámci změn funkčních systémů ATM/ANS, požadavků na dozor těchto změn a stanovení zodpovědností jednotlivých poskytovatelů letových navigačních služeb. Prováděcí pravidla a příslušné výkladové materiály by měly být k dispozici na konci roku 2014. Ještě znovu dodejme, že kompletní seznam všech úkolů je k nalezení na webových stránkách EASA.

Pokud se týká aktuálního vývoje na úrovni národní, jednou z významných oblastí je problematika regulace bezpilotních systémů. V březnu tohoto roku nabyla účinnosti zásadní změna leteckého předpisu L 2, Pravidla létání, kterou byl uveden národní regulační rámec nejen umožňující provoz v České republice, ale především další řízený vývoj bezpilotních systémů za přesné stanovených podmínek. Tato společná pravidla se vztahují na zahraniční i domácí bezpilotní systémy, které nepodléhají evropskému regulačnímu rámci stanovenému nařízení (ES) č. 216/2008.

Schválením a uveřejněním uvedeného rámce však aktivity pochopitelně nekončí. V současné době má letecká veřejnost k dispozici již také výkladové materiály, prováděcí směrnice a formuláře a internetovou prezentaci informací k problematice bezpilotních systémů. Úřad řeší jak profesionální sofistikované systémy, tak letadla, se kterými se veřejnost setkává v běžném životě mnohem častěji – totiž modely letadel, volně i upoutané balóny s užitečným zatížením i bez něj, včetně například hromadného vypouštění tzv. lampiónů štěstí. Prakticky všechny kategorie bezpilotních systémů všech hmotností mohou za určitých okolností představovat bezpečnostní problém. Příkladem může být nedávný incident sblížení modelu letadla s klasickým provozem v ochranném pásmu letišť. Při po-

volování uvedených činností je pak stanovisko nebo názor podniku ŘLP jedním z důležitých vstupů pro rozhodovací řízení.

Poslední oblastí, jejíž vývoj bude dnes komentován, je **problematika laserových útoků na letadla**. Na řešení tohoto palčivého problému, který však může mít velký vliv na bezpečnost leteckého provozu, Úřad již několik let spolupracuje nejen s podnikem ŘLP, ale i s Univerzitou obrany a složkami Policie ČR. V současnosti jsou v okolí letišť vyhlášována ochranná pásma se zákazem laserových zařízení a prakticky fungují pravidla a postupy pro posádky letadel a složky řízení provozu v případě zásahu letadla laserovým paprskem. Neustálý vývoj regulačních dokumentů se také snaží průběžně reagovat na technologický pokrok a nabídku trhu, která bohužel umožňuje větší dostupnost a případné zneužití laserů např. právě na letecký provoz. Z uvedených důvodů Úřad v tuto chvíli pracuje na dokumentu, který by vysvětlil a stanovil možnosti použití různých zařízení, jejichž součástí jsou lasery, v blízkosti letišť. S ohledem na skutečnost, kdy již byly zaznamenány útoky i na letadla letící v cestovních hladinách, je třeba brát v úvahu i regulaci těchto situací. S vědomím informací prezentovaných na mezinárodní úrovni na konferenci pořádané EUROCONTROL však můžeme říci, že spolupráce nastavená v České republice a postupy, které jsou využívány při laserovém útoku v praxi, jsou i v porovnání s ostatními evropskými státy nadstandardní a plně funkční.

To je alespoň stručný přehled o některých aktuálně řešených otázkách vývoje regulačních materiálů. Předpokládáme, že ke každé z uvedených oblastí se v průběhu následujících dílů našeho seriálu budeme moci detailněji vrátit.

Zpracovali

**pracovníci sekce letových standardů
Úřad pro civilní letectví**

CIAF 2012 – Hradec Králové



Fotografie na titulní straně zachycuje pět strojů **L-39 Albatros**, které tvoří Baltic Bees jet team, při akrobatickém vystoupení na mezinárodním leteckém festivalu CIAF, který se konal 8.–9. září 2012 v Hradci Králové. Tým „Baltské včely“ vznikl v roce 2008 za účelem prezentace na různých leteckých přehlídkách a výstavách, organizovaných po celém světě. Neobvyklé jméno získal podle původní kamufláže letounů. Do týmu byli přijati piloti s tisíci nalétanými hodinami na vojenských nadzvukových letunech.

Na horním snímku na této straně jsou dva stroje **F-16**, což jsou víceúčelové, kompaktní letouny s velkou manévrovatelností. Konstrukteři F-16 vyšli z nejnovějších poznatků aerodynamiky i ze zkušeností z předchozích typů, jako F-15 nebo F-111. F-16 snese přetížení až 9 G, a předčí tak schopnosti jiných současných stíhačů. Pilot má k dispozici radarový výstražný systém (RWS) a elektronické rušení průzkumných i zbraňových systémů nepřítele. Ovládání letadla je metodou „fly-by-wire“ (elektroimpulzivní počítačové řízení), kdy řídicí páka je umístěna na pravém bočním panelu.

Fotografie na výšku přináší zajímavý pohled na **F-16** zezadu.

Na spodním snímku je **Mig-29**. V roce 1969 byl v tehdejší SSSR vyhlášen konkurz na nový bojový letoun, který by byl rovnocenným soupeřem vyvíjeného amerického stíhače F-15. Vývojem lehkého stíhače byla pověřena vítězná konstrukční kancelář Mikojan-Gurevič. Práce začaly v roce 1974 a o tři roky později 6. října 1977 absolvoval prototyp známý jako Produkt 9 svůj první zkušební let.

mis

foto **JAN MIKYNA**, DPRO
IVAN HOLOBRADÝ, DPRO



English Corner

Dream flying planes

Sue and Bob, a pair of tight wads, lived in the mid west, and had been married for years.

Bob had always wanted to go flying. The desire deepened each time a barnstormer flew into the town to offer rides. Bob would ask, and Sue would say, "No way, ten dollars is ten dollars."

The years went by and Bob figured out he didn't have much time longer, so he got Sue out to the show, explaining, it's free to watch, let's at least watch.

And once he got there, the feeling become real strong. Sue and Bob started an argument.

The Pilot, between flights, overheard, listened to their problem, and said, "I'll tell you what, I'll take you up flying, and if you don't say a word, the ride is on me, but if you say a single word, you pay ten dollars. So off they flew. The Pilot doing as many rolls, and dives as he could. Heading to the ground as fast as the plane could go, and pulling out of the dive at just the very last second. Not a word. Finally he admitted defeat and went back the airport.

"I'm surprised, why didn't you say anything?"

"Well I almost said something when Sue fell out, but ten dollars is ten dollars."

I deserve a first class seat

A blonde gets on an airplane and sits down in the first class section of the plane. The stewardess rushes over to her and tells her she must move to coach because she doesn't have a first class ticket. The blonde replies, "I'm blonde, I'm smart, I have a good job, and I'm staying in first class until we reach Jamaica."

The disgusted stewardess gets the head stewardess who asks the blonde to leave. The blonde yet again repeats "I'm blonde, I'm smart, I have a good job and I'm staying in first class until we reach Jamaica." The head stewardesses doesn't even know what to do at this point because they still have to get the rest of the passengers seated to take off; the blonde is causing a problem with boarding now, so the stewardess gets the copilot. The copilot goes up to the blonde and whispers in her ear. She immediately gets up and goes to her seat in the coach section. The head stewardess asks the copilot in amazement what he said to get her to move to her correct seat. The copilot replies, "I told her the front half of the airplane wasn't going to Jamaica."

Připravila LH

SUDOKU: Za správné řešení ze zájmového Stripu bude odměněn **TOMÁŠ KVASNICA**, DPERFIN/SFIN/LP.

red

6	7	9	1	5	4	3	8	2
2	4	3	6	9	8	1	7	5
8	1	5	7	2	3	4	9	6
1	2	6	8	3	7	5	4	9
3	5	8	4	6	9	2	1	7
7	9	4	5	1	2	6	3	8
4	8	1	2	7	6	9	5	3
5	3	2	9	8	1	7	6	4
9	6	7	3	4	5	8	2	1

6	5	1	7	2	9	4	8	3
2	4	7	1	3	8	9	5	6
8	9	3	4	5	6	7	1	2
5	1	6	2	7	4	8	3	9
9	2	4	5	8	3	6	7	1
3	7	8	9	6	1	5	2	4
4	3	5	6	1	7	2	9	8
7	8	9	3	4	2	1	6	5
1	6	2	8	9	5	3	4	7