

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2013



Řízení letového provozu
Česká republika

ROČNÍK XIV

ČÍSLO 137

BŘEZEN

**Jak se řídí letový
provoz v Torontu** (str. 6–7)

**S Leteckou školou
do Madridu** (str. 8)

**Rozhovor o datových
sítích s Jaroslavem
Macháčkem** (str. 3)

**Výcvik palubních
průvodčích
v CATC** (str. 6)



Vyhodnocení vánoční sbírky - zapojme se společně do hlasování



Na konci měsíce února jsme opět uzavřeli charitativní vánoční sbírku realizovanou ve spolupráci s Nadací Divoké husy. Vybralo se téměř 40 tisíc Kč, což rozhodně není málo, a proto všem, kteří se letos v duchu hesla *Křídla pro vaše dary* přidali, upřímně děkujeme. Opět je přichystána anketa, ve které můžeme společnými silami rozhodnout, kterému sdružení letos peníze pošleme. Najdete ji, stejně jako podrobnější informace

o každé organizaci a účelech, pro které by finance využily, na **podnikovém intranetu**. Nyní si je v krátkosti představme:

Občanské sdružení Green doors se zabývá pracovní a sociální rehabilitací mladých lidí s duševním onemocněním.

www.greendoors.cz

Posláním **občanského sdružení Dlouhá cesta** je pomáhat rodičům, kterým předčasně odešlo z tohoto světa dítě.

www.dlouhacesta.cz

Sdružení „Piafa“ pomáhá zdravotně postiženým nebo sociálně znevýhodněným při jejich začleňování do společnosti.

www.piafa.cz

V občanském sdružení **Vrátka** zajišťují

pracovní uplatnění osobám se zdravotním postižením ve vlastních provozovnách.

www.vratka.cz

HESTIA, o.s., se již 20 let věnuje podpoře, rozvoji a propagaci dobrovolnictví.

www.hestia.cz

Eva Pelikánová, LIS-NOF

Organizační řád ŘLP ČR, s. p., od 1.3.2013

Od 1. března 2013 je účinný **Organizační řád ŘLP ČR, s. p., ve verzi 5.3**. Hlavním důvodem pro jeho aktualizaci byla potřeba dostat požadavku nařízení EK č. 1035/2011 (stanovení společných požadavků pro poskytování letových navi-

gačních služeb), které požaduje vyčlenit funkci „Safety Managera“ nezávisle na líniovém řízení a s odpovědností přímo nejvyššímu vedení organizace. **Vzniká tak nový útvar ředitele pro provozní bezpečnost (SD)**, díky kterému bylo potřeba upravit vazbu na oddělení auditu (vedoucí AI je přímo podřízen řediteli pro provozní bezpečnost), resp. oddělení bezpečnosti a kvality (OBK) z DRSL. Finální podoba nového útvaru vznikla též díky konzultacím s ÚCL během připomínkového řízení.

Další změny obsažené v nové verzi OŘ zahrnují novou formulaci činnosti bezpečnostní komise ŘLP ČR, dílčí specifikace činnosti OLO, oddělení security aj.

ÚSMP/MK

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

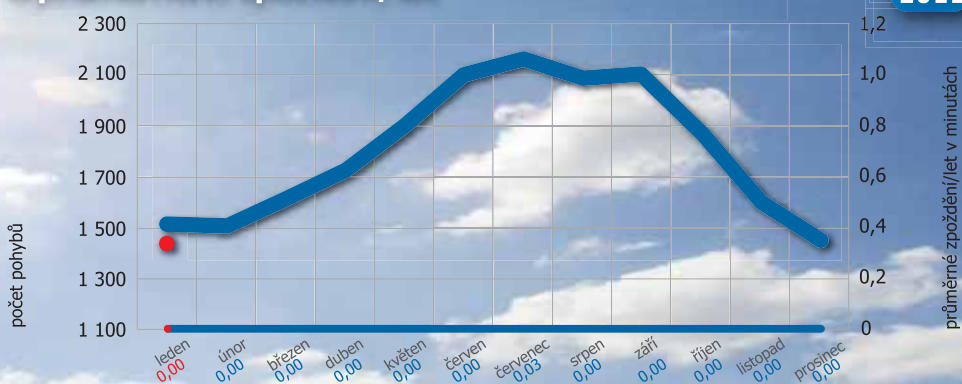
Statistiky provozu

leden 2013/2012

Letiště Václava Havla Praha: Srovnání počtu denních pohybů a průměrného zpoždění/let



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



Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2012	2013	v %	2012	2013	v %	2012	2013	v %	2012	2013	v %
leden	10 144	8724	-14,0	1 878	1 126	-40,0	565	486	-14,0	277	223	-19,5

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

	2012	2013	Nárůst provozu v %	Průměrné zpoždění na let v min.
			12/13	2012 2013
leden	47 057	44 795	-4,8	0,00 0,00

V březnu 2013 oslaví kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p.:

Jan Brožek, Ing., metodický pracovník LNS, DPLR/SMLNS/ORLNS **15 let**

Kateřina Sekyrová, samostatný odborný referent specialista, DPLR/S **15 let**

Petr Růžička, Ing., supervizor a TS II, DPRO/ATMS/RIS **20 let**

Rostislav Stoklasa, Ing., vřp I, DRSL/SLRL/LKMT-LPS **20 let**

Jubilantům srdečně blahopřejeme!
redakce

Statistiky provozu

Počet pohybů na
Letišti Václava Havla Praha
LEDEN 2012/2013

Zdroj AI

2012 2013

celkový počet

10 144 8 724

nejvyšší počet/den

(2. 1.) (2. 1.)

413 352

nejvyšší počet/hod.

(12. 1.) (6. 1.)

37 30

Počet pohybů ve FIR Praha

LEDEN 2012/2013 (IFR)

Zdroj AI

2012 2013

celkový počet

47 057 44 795

nejvyšší počet/den

(2. 1.) (2. 1.)

1 842 1 658

nejvyšší počet/hod.

(2. 1.) (3. 1.)

144 136

Bez papírování bych se klidně obešel,

říká Jaroslav Macháček, vedoucí oddělení datových sítí CADIN. Tento rozhovor bychom klidně mohli nazvat i oblíbeným klíší „Tak šel čas s ...“, jelikož měsíc před jeho odchodem do důchodu jsme nahlédli o více než čtyřicet let nazpět nejen do jeho osobní historie, ale i do celkového vývoje datových sítí od počátku až do jejich dnešní podoby. Pro obdivovatele zkratk se tento rozhovor stane doslova sběratelským kouskem a ty, kteří si pod pojmem datová síť představí nanejvýš tu internetovou, čeká zase velké překvapení...

Vzpomenete si na rok 1971, když jste nastoupil ke Správě dopravních letišť?

Před mým nástupem ke Správě dopravních letišť jsem pracoval u podniku Montáže Správy radiokomunikací Praha, který se zabýval výstavbou rozhlasových, radiotelegrafních anténních systémů (i tady v Jenči jsme jednu anténu opravovali). Vyučil jsem se jako spojový montér. Pak se ke mně dostala informace, že u *telefónáků* na letišti se uvolnilo místo a zkrátka jsem nastoupil ke klukům mechanikům na dílnu. V té době byl hotový Technický blok na novém letišti a začal se zabydlovat. Nejprve se montovala první dálkopisná ústředna AFTN (zkratka anglického názvu Aeronautical Fixed Telecommunication Network, česky Letecká pevná telekomunikační síť) a já tam byl přezáčen, abych se na montáži podílel. Když byla ústředna hotova a zprovozněna, čekal mě návrat zpět na dílnu. V té době byla v provozu telefonní ústředna P51 a naší povinností byla údržba a provozuschopnost této techniky, takže jsem v praxi běhal po letišti a opravoval telefony a tzv. „píchačky“, které byly součástí časové ústředny, kterou jsme měli také na starosti. Rád vzpomínám na kolektiv, s klukama jsme si vždycky rozuměli a myslím, že to samé mohu říci i dnes. **Zajímá mě ta první dálkopisná ústředna. Co si pod tím mám představit?**

Přesněji automatická tranzitní dálkopisná ústředna neboli ATDÚ. Když jsem

nastoupil k podniku, tak středisko AFTN byla jedna velká místnost a v ní se soustředily jen dálkopisy. Manipulantky neboli dálkopisky chodily s tzv. trhanou páskou a zajišťovaly distribuci informací mezi dálkopisy. Letištní dálkopisná síť byla něco jako telex – veřejná telegrafní síť. Pro letectví to však bylo nedostačující, a proto byl vymyšlen AFTN protokol (principy jsou dodnes platné a popsány v Leteckých předpisech ICAO Annex L10/II). Síť AFTN je privátní a zároveň celosvětová, zabezpečující propojení mezi letišti a organizacemi v leteckém průmyslu. Každý uživatel sítě byl připojen na středisko (AFTN ústřednu), kde měl protikus svého dálkopisného přístroje. Byla mu přidělena linková identita a AFTN adresa. Zprávu očísloval, doplnil adresu příjemce a odeslal. Příjemce pak odpovídal za to, že dostal všechny zprávy, což se kontrolovalo pořadovým číslem. Pokud pořadové číslo zprávy chybělo, napsal účastník tzv. služebku – informaci o tom, jaké pořadové číslo mu chybí, a odesílatel musel zprávu zopakovat. Princip AFTN garantuje 100% doručení zprávy.

Středisko AFTN je v každém státě pouze jedno a zároveň je vždy propojeno s těmi okolními, kupříkladu Praha je propojena s Frankfurtem, Vídní, Budapeští, Bratislavou, Kyjevem a Varšavou. Zprávy, které naši uživatelé sítě chtějí poslat, zašlou nejprve k nám, my zajistíme distribuci podle adresy dále, a tímto způsobem tak může zpráva oběhnout celý svět. Prakticky jsme takový letečtí pošťáci.

Naše první dálkopisná ústředna byla pouze mechanická, další už sice fungovala na základě výpočetní techniky, ale byl to jeden obrovský sálový počítač a stále na něj ještě byly napojeny klasické dálkopisy. Až postupem času s rozvojem techniky se objevila nutnost kompletního

přechodu z dálkopisů na počítače. Třetí generace ústředny s sebou zároveň přinesla i zakoupení datové sítě s protokolem X.25, vůbec první datové sítě u ŘLP, kterou jsme museli pořídit, aby se uživatelé sítě AFTN mohli připojit. Začali jsme provozovat datovou síť CADIN-X.25 včetně propojení regionů, což znamenalo vznik dnešního střediska CADIN (zkratka z anglického Czech Aeronautical Data Interchange Network). Nicméně pokrok jde stále kupředu, počítačová technika se neustále rozšiřuje a zdokonaluje a jsou čím dál tím větší požadavky na přenos dat. V současnosti provozujeme čtvrtou generaci AFTN ústředny, která využívá datové sítě založené na principech protokolu TCP/IP.

Tomu říkám pořádné okno do historie. A jak byste vysvětlil nám laikům, co to tedy je ta datová síť?

Datová síť CADIN IP je síť umožňující propojení všech počítačů a systémů v rámci ŘLP a spojení se světem (internet). Prakticky ji využívají všichni zaměstnanci ŘLP ke každodenní práci. U ŘLP je rozdělena na několik částí, z nichž nejznámější pro běžné uživatele jsou dvě. CADIN-MIS používaná v kancelářském prostředí umožňující přístup k elektronické poště, k internetu a všem kancelářským aplikacím (intranet, EUS, ODYSEA atd.) a telefonování. Druhá CADIN-ATC je vyčleněna pro systémy zajišťující řízení letového provozu a přenos informací mezi nimi a jednotlivými ATC středisky.

Prakticky lze říci, že naše systémy jsou roztroušené po celém ŘLP a jsou pro běžného uživatele neviditelné. Pokud datová síť funguje tak, jak má, nikdo o nás neví. Avšak pokud tomu tak není, pak o nás vědí všichni.

Dokážete mi říct, co je pro vás jako pro „starou školu“ lepší?

Znáte Šimka s Grossmanem a jejich fyzikální zákon tvrdící, že trpaslíka v bedně není vidět? Tak to je přesně ono. Tenkrát jsme šli na rozvod,

kde byla spousta kabelů a propojených drátů a stačilo si jen šáhnout prstem. Když jsme dostali velkou ránu, tak tam byl zapojený telefon a zrovna vyzváněl, když byla malá, tak to byl dálkopis. Dnes už to tak jednoduché není...

Jako vedoucí oddělení datových sítí jste začal pracovat v lednu 2001.

Ve skutečnosti jsem se stal vedoucím týmu ZLT už v roce 1997 a může za to Honza Štindl. Pravdou je, že já jsem po funkci vedoucího nikdy netoužil. Honza u nás začínal na ústředně, po čase se stal vedoucím, a když odešel výš, tak mě doslova umluvil, abych to zkusil. Mě střídání nočních a denních směn bavilo, bylo to aktivnější, kdežto přechod do klasických osmiček a vstávání každý den ráno, to jsem si hodně dlouho promýšlel.

Nakonec jste učinil dobré rozhodnutí. Jak tedy vypadá CADIN dnes pod vaším vedením?

Z doby, kdy jsem u podniku začínal, se mnou stále pracuje jeden kolega a dvě kolegyně. Jinak máme v současnosti 6 supervizorů, kteří vykonávají přímý dohled na technickém sále, 4 techniky a 4 administrátory zajišťující provozuschopnost systému a zařízení, celkem nás je 17. Dříve na ústředně AFTN byla operátorka pro nepřetržitý dohled, po zrušení tohoto pracoviště převzal dohled technici, kteří se starají jak o samotnou ústřednu, tak i o ostatní systémy na středisku. Můj odchod do důchodu znamená zároveň změny v personálním obsazení hned na několika místech najednou, a proto tu máme také nové žáky v zácvičku.

V současné době středisko CADIN provozuje systémy AFTN, NOTAM/OPMET (databáze NOTAM a METEO informací), IBS, ATIS, VOLMET, AMS.2, datové sítě CADIN X25 a CADIN IP a mým úkolem je pak zajistit, aby to všechno fungovalo. Tím, že tu nemáme technika, který by se staral o administrativu, vedu kupříkladu i kompletní evidenci všech majetků a systémů, rozmístěných po celé republice. Je to hodně o papírování. Bez toho bych se ale klidně obešel.

Končíte k poslednímu březnu, doléhá na vás nostalgie nebo se naopak těšíte na novou etapu svého života? Opustíte nadobro prostředí letectví?

Občas se sem přijdu na kluky podívat, ale jinak mě čeká práce na domku a na zahradě a taky musím připravit dřevo na zimu. Vidím to na takový aktivní odpočinek. Můj běžný život se kolem počítačů a techniky netočí, využívám je, když je potřeba, ale třeba díky e-mailům pak člověk zjistí, že už se neumí sám ani podepsat.

text a foto nwt

vizitka

JAROSLAV MACHÁČKA

narozen: 13. 1. 1950

rodina: ženatý, 2 děti, 2 vnoučata

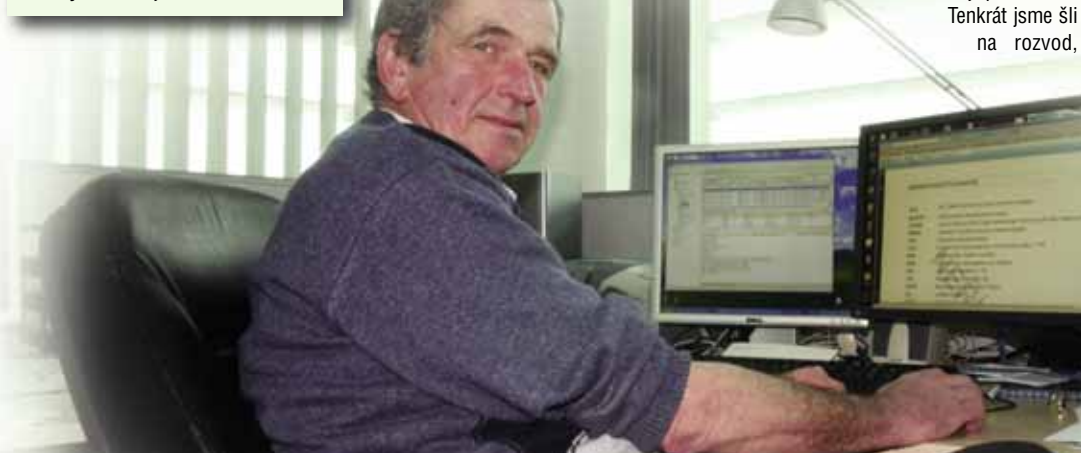
vzdělání: SPŠE Praha

volný čas: práce kolem domu a zahrady

oblíbený film: Vratné lahve

oblíbený spisovatel: Agatha Christie

oblíbený citát: Mají se hůř a chválí si.



Objektiv



Třetí únorová sobota patřila v Paláci Lucerna účastníkům jedné z největších kulturních událostí v našem oboru, Leteckému plesu, jehož generálním partnerem se stal právě náš podnik. Programem po celý večer provázel Alexandr Hemala, který ples zahájil za účasti generála Štandery a plukovníka Rampuly. Aby si taneční páry mohly oddychnout a nabrat síly pro další kreace na hudbu orchestru Karla Vlacha, bylo v přestávkách k vidění například vystoupení Žateckých mažoretek, ukázky připravené leteckými modeláři nebo světelná show taneční skupiny PYROTERRA. Vrcholem se pak stalo slosování o ceny, účastníci mohli vyhrát třeba let vrtulníkem nebo zájezd do Anglie či na Kanárské ostrovy.

Jak sám říká Petr Tuček, spoluorganizátor plesu ze společnosti Aviatik, s.r.o., v dnešní době plné změn a nejistoty se potřebujeme obracet k tradicím, což tanečtí letecká obec naplňuje beze zbytku. Letošní Letecký ples se totiž konal již po dvacáté.

nwt, foto Kamil Večeřa



A plesalo se nejen v centru našeho hlavního města. V pátek 15. února se sál kulturního domu ve Frýdlantě nad Ostravicí zaplnil nejen mladými lidmi, kteří se přišli bavit na již třetí ročník Adrenalin bálu. Jak již název plesu napovídá, téma je zaměřeno na adrenalinové sporty – organizátoři bálu v průběhu večera pomocí velkoplošné projekce představují nejružnější letecké sporty, kterým zpravidla vévodí plachtění. Otcem myšlenky tohoto bálu je totiž mladý plachtař z Aeroklubu Frýdlant nad Ostravicí. Atmosféra večera byla zpestřena celou řadou netradičních vystoupení, ať již ukázkou bojového umění Muay Thai, tanečního vystoupení skupiny Street Dance nebo ukázkou dovednosti mistra republiky v halovém létání modelů Martina Hauka. Samozřejmě nemohla chybět bohatá tombola, na které se věcnými dary v podobě stylových kalendářů podílelo i Řízení letového provozu České republiky.

Jiří Pělucha z AK Frýdlant nad Ostravicí
foto Veronika Bílková

GŘ hostem pořadu Hyde Park Civilizace

Dne 23. února byl hostem interaktivního pořadu České televize s názvem Hyde Park Civilizace generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Jan Klas. V pořadu zazněly základní informace o povolání řídicího letového provozu, o samotném procesu řízení a na historické počátky ŘLP zavzpomínal i Ing. Petr Materna. Podstatná část byla věnována někdy i dosti podrobným otázkám zvědavých diváků, kteří tak zjistili, že i v letovém provozu někdy platí pravidlo pravé ruky, že pilot kluzáku se vždy vyhýbá balonu nebo jak se řídí letový provoz nad mezinárodními vodami. I díky těmto pořadům se povědomí o činnosti našeho podniku dostává mezi širokou veřejnost, což je mimochodem i jeden z důležitých úkolů našeho zpravodaje. Celý pořad můžete zhlédnout ve videoarchivu České televize na www.ceskatelevize.cz/specialy/hydepark-civilizace/23.2.2013.

redakce

Historie řízení letového provozu v ČR 1990 – 2010 v nové knižní podobě

Do prvního měsíce roku 1993 vstoupilo Řízení letového provozu jako podnik, který vrcholně odpovídá za poskytování letových provozních služeb ve vzdušném prostoru České republiky a na letištích Karlovy Vary, Ostrava a Brno. Letos tedy slavíme dvacáté výročí od vzniku samostatného ŘLP ČR. Za takovou řádku let každý prožije spoustu událostí, které stojí za oslavu, ale i těch, které se zrovna nepovedly. Takové věci ale k životu patří a při bilančování si na ně vzpomeneme stejně jako na chvíle slávy a úspěchu. **Vedení ŘLP ČR, s. p., se při této příležitosti rozhodlo vydat reedici knihy o historii řízení letového provozu v České republice.** Kniha se stejným názvem byla vy-



dána již v roce 1998. Jeden z autorů, Ing. Karel Závodský, v této publikaci poutavou formou popsal počátky zabezpečování letového provozu v Československu od dvacátých let minulého století až do roku 1990. Právě období po roce 1989 bylo však doslova nabitě událostmi, které zcela zásadně změnilly postavení ŘLP v prostředí České republiky a významně zasáhly do vazby podniku na evropské struktury civilního letectví. Obměna klíčových systémů pro poskytování letových provozních služeb byla hned počátkem devadesátých let výsledkem několika projektů, na jejichž řešení se podílela řada podnikových specialistů. Letový provoz ve vzdušném prostoru ČR a na letišti Praha-Ruzyně po změně politického systému zvyšoval rychle svůj objem a tomuto vývoji bylo nutno přizpůsobit systém poskytování letových provozních služeb a rozdělení vzdušného prostoru. Postupná transformace podniku z ŘLP ČSFR na ŘLP ČR, s. p., byla zajímavá jak z hlediska ekonomického, tak i vývoje organizační struktury podniku. Z těchto důvodů se vedení podniku rozhodlo původní publikaci s názvem Historie řízení letového provozu v České republice vydat na podzim tohoto roku jako reedici a doplnit její původní obsah o zcela subjektivní pohled čtyř zástupců podniku na uplynulých dvacet let. Druhá část knihy nebude mít ambici přesného faktografického textu, bude naopak cenným svědectvím toho, jak vnímaly oči bývalého ředitele podniku, radarového technika, podnikového ekonoma a řídicího APP/TWR Praha důležité okamžiky našeho vývoje.

Jaroslav Vlasák

Budova Letecké školy znovu ožije

Po roční rekonstrukci proběhla ve čtvrtek 21. 2. kolaudace Letecké školy za účasti stavebního úřadu Prahy 6, hasičů, hygienické služby a dopravní policie. Kolaudační komise

prověřila všechny provedené práce a vyslovila souhlas s užíváním stavby. Tím byla završena komplexní rekonstrukce,

kteřou na základě veřejné zakázky provedla brněnská firma Unistav podle projektu Techniservu. Uživatelé LŠ do- stávají objekt, který ve svém areálu nabídne nové parkoviště pro 26 vozidel, uvnitř pak najdou 31 příjemných pokojů pro ubytování, nové učebny a zajímavě ře-

šenou restauraci. Zcela nové jsou prostory simulátoru, který je umístěn v suterénu objektu. Přestavbou vznikl velký prosvětlený prostor s kvalitní akustikou. Rád bych

tímto poděkoval Unistavu

s hlavním stavbyvedou-

cím Ing. Poulikem,

Techniservu s hlav-

ním projektantem

Ing. Jarošem,

arch. Drobnému

za interiér, koor-

dinátorovi BOZP

Ing. Smržovi za

bezpečnostní dohled

a za nás TDI Ing. Hourvi

a všem ostatním, kteří nám

průběžně pomáhali a umožnili tak stihnout

rekonstrukci za pouhých 12 měsíců.

Jan Sedlák DPLR/SRPI/OPM

foto Jiří Hora



EUROCONTROL zhodnotil evropský letový provoz za rok 2012

V roce 2012 bylo ve vzdušném prostoru nad evropským kontinentem provedeno v denním průměru celkem 26 100 letů. V porovnání s rokem 2011 to znamená snížení o 2,67 %. Tento pokles je však spíše relativní hodnotou, jelikož jeho dopad byl napříč evropskými státy a tržními segmenty nerovnoměrný. Počet provedených letů u nízkonákladových a charterových společností spolu s východní částí Evropy narostl, kdežto u západní Evropy se celkově snížil.

Pro nízkonákladové a charterové letecké společnosti byl rok 2012 veskrze pozitivní, v porovnání s rokem 2011 znamenaly nárůst o 1,4 % a 2,6 % na rozdíl od pravidelné letecké dopravy, která představuje až polovinu celkových

letů, obchodní a nákladní letecké dopravy, kde došlo k meziročnímu poklesu o 4-5 %.

U některých zemí, zejména ve východní Evropě, se v průběhu roku provoz zvýšil. Turecko, Norsko, Polsko, Ukrajina a Estonsko uskutečnily dohromady o 240 letů denně navíc (kromě přeletů). Tento nárůst byl vyvážen poklesem v zemích s nejrušnějším provozem. Španělsko bylo hlavním přispěvatelem s denním poklesem o 290 letů méně. Itálie a Německo zaznamenaly zhruba poloviční pokles, denně asi o 140 letů méně. Dopady takového rozdělení se promítají i do tabulky průměrných denních odletů na nejrušnějších letištích - mezi těmi nejvytíženějšími byly pouze dvě s klad-

nou hodnotou. Madrid Barajas zaznamenal pokles o 13,3 %. Další hlavní letiště, jako je Paris CDG, Frankfurt nad Mohanem, Heathrow, Mnichov a Řím Fiumicino, byla taktéž v negativních číslech, od -1,3 % do téměř -5 %. Jediná dvě letiště s nárůstem byla Istanbul-Atatürk, které se stává stále důležitějším letovým uzlem na východě, se silným zvýšením o 12,2 %, a letiště Amsterdam Schiphol, které zůstává stabilní se svými 0,3 %.

Vzhledem k neklesajícím cenám pohonných hmot a stále ještě negativnímu hospodářskému vývoji, předvídá organizace EUROCONTROL mírný pokles letového provozu i v roce 2013.

nwt

Přehled provozu podle tržních segmentů

Segment	Počet letů	Podíl na trhu	Vývoj 2012
Pravidelné lety	14 355	55 %	-4.1 %
Nízkonákladové lety	6 537	25 %	1.4 %
Obchodní lety	1 870	7 %	-4.0 %
Charterové lety	1 414	5 %	2.6 %
Nákladní lety	918	4 %	-4.6 %
Ostatní	995	4 %	-9.6 %
CELKEM	26 089	100 %	-2.67 %

Přehled letišť podle průměrných denních odletů

Letiště	Odlety v denním průměru	Vývoj 2012
Paříž CDG	680	-3.4 %
Frankfurt FRA	659	-1.3 %
Londýn LHR	649	-1.5 %
Amsterdam Schiphol	593	0.3 %
Mnichov	540	-3.2 %
Madrid Barajas	510	-13.3 %
Istanbul-Atatürk	482	12.2 %

Plán ŘLP ČR, s. p., pro rok 2013

Dne 26. února byl schválen roční plán našeho podniku pro rok 2013. Proto bychom se s vámi rádi podělili o informace vztahující se k jeho obsahu i k samotné přípravě dokumentu.

Roční plán ŘLP ČR, s. p., pro rok 2013 je druhou reinkarnací tohoto dokumentu a je každoročně zpracováváným prováděcím dokumentem, který upřesňuje a rozpracovává cíle stanovené v Obchodním plánu a v Plánu výkonnosti ČR na konkrétní rok referenčního období. Roční plány jednotlivých poskytovatelů jsou součástí celoevropského systému sledování výkonnosti, který by měl přispět k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy zvýšením celkové efektivnosti letových navigačních služeb v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících bezpečnost, životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů. Požadavky na strukturu a obsah uvedených plánovacích dokumentů vyplývají z evropské legislativy SES (konkrétně jde o nařízení EK 691/2010, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě, a nařízení EK 1035/2011, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb).

V případě Ročního plánu ŘLP ČR, s. p., pro rok 2013 je obsahem první kapitoly popis současného stavu a očekávaných trendů ve vývoji letecké dopravy a hodnocení plnění cílů stanovených pro loňský rok. Druhá až pátá kapitola popisují hlavní cíle podniku ve všech klíčových oblastech výkonnosti (SAF, CAP, ENV, CEF). Tyto kapitoly představují klíčovou

součást, když definují způsob plnění cílů stanovených v Obchodním plánu ŘLP ČR, s. p., a příspěvek podniku k plnění cílů ze schváleného Plánu výkonnosti ČR. Šestá kapitola popisuje nejdůležitější investiční projekty plánované pro letošní rok, a to včetně hodnocení jejich příspěvků k plnění cílů v klíčových oblastech výkonnosti. Poslední, sedmá kapitola je věnována významným celopodnikovým cílům, které přímo nepřispívají ke konkrétním oblastem výkonnosti, ale jejich splnění je podmínkou dalšího rozvoje podniku.

Další částí Ročního plánu podniku je neveřejná příloha, která sumarizuje vnitropodnikové cíle pro rok 2013 směřující k dosažení plánovaných hodnot nejen v klíčových oblastech výkonnosti (původní cíle bezpečnosti a kvality BaK). Tato integrace nám umožňuje mít všechny podnikové cíle agregované v jediném dokumentu, což přináší větší přehled a usnadňuje zpracování hodnocení těchto cílů. Zahrnutí cílů BaK reaguje i na podnět z auditu DNV v loňském roce.

Aby mohl Roční plán plnit svou funkci v systému řízení / sledování výkonnosti, je plnění cílů v něm stanovených předmětem čtvrtletního monitoringu, jehož výstupy jsou projednávány PGR a ve zkráceném rozsahu i poskytovány Úřadu pro civilní letectví jakožto národnímu dozorovému orgánu. Kromě průběžného monitoringu je zpracováváno i roční hodnocení, které je od letošního roku povinnou součástí Výroční zprávy podniku.

Po seznámení s obsahem Ročního plánu mi dovolu je ještě několik slov k vlastnímu procesu jeho sestavení. Konfigurační manuál přisuzuje odpovědnost za přípravu Ročního plánu ÚSMP, i když tato funkce je zejména koordinací. Jednotlivé cíle, které reprezentují meritum Ročního plánu, byly stanoveny základními organizačními útvary podniku, a to nově prostřednictvím připravených šablon na podnikovém intranetu v rámci pracovního prostoru projektu Roční plán. Tuto formu jsme zvolili pro seznámení kolegů s terminologií použitou v projektu Registru cílů a možnosti získání zpětné vazby pro další specifikaci Registru cílů (který bude po svém dokončení mimo ostatní funkcionality zajišťovat i podporu přípravy Ročního plánu). Mezi dalšími výhodami jmenujme možnost implicitně provázat základní cíle na cíle střednědobé (z databáze Obchodního plánu), přednahrání základních výkonostních cílů (u nich jde většinou pouze o meziroční změnu plánované hodnoty indikátoru), snazší zpracování na straně ZOÚ a v neposlední řadě i na straně ÚSMP. V tomto článku představený Roční plán byl následně poslán do připomínkového řízení a po projednání únorovou PGR schválen GŘ. Nyní si již jen můžeme popřát úspěšné plnění našich závazků přijatých v Ročním plánu. Záměrem tohoto článku bylo kromě sdílení informací i poděkování všem zúčastněným, bez jejichž podpory bychom nedokázali Roční plán kvalitně připravit.

Martin Podešva ÚSMP/MK

Inspiromat

„Hlavní podíl na prodaných letenkách mají zájezdy a cesty za byznysem, velcí prodejci letenek však zaznamenávají i růst individuálního cestování a klientskou ochotu sestavovat si vlastní cestovní itinerář.“

Josef Trejbal, ředitel Letušky.cz; ta patří spolu se Student Agency k lídrům letenkového trhu.

„V prvním roce očekáváme, že z ostravského letiště převezeme okolo čtyřiceti tisíc cestujících a v dalších letech by se jejich počet měl zvyšovat.“

Henrike Schmidt, marketingová manažerka společnosti Ryanair; v červnu 2013 by měla být spuštěna nová nízkonákladová linka a výhodné ceny letenek do Londýna by se měly pohybovat už od pěti set korun.

„Obecně ceny letenek srovnává mezinárodní renomovaný průzkum, jehož výstupem jsou tzv. MIDT data a z něhož vyplývá, že ve srovnání s konkurencí jsou ceny letenek z Letiště Václava Havla Praha nižší.“

Eva Krejčí, mluvčí pražského letiště

„Od konce listopadu je spuštěn systém předprodeje, ve kterém je možné zakoupit jak početně velmi omezenou Zlatou vstupenku k sezení na místě s dokonalým výhledem a nezbytným servisem, tak všechny typy klasických vstupenek, vše s finančním bonusem.“

Josef Hadinec z organizačního týmu Aviatcké pouti, která se uskuteční ve dnech 1. a 2. června 2013 na letišti v Pardubicích.

„Manuál nazvaný Příručka pro rozvoj leteckých linek na regionálních letištích vznikl jako součást projektu Champions. Zúčastnilo se ho 13 subjektů z oblasti letecké přepravy, ale i veřejné správy a obchodu. Jsme svým způsobem unikátem. Se sto tisíci odbavenými pasažéry ročně jsme v zisku a ještě dokážeme investovat. Ostatní by na to potřebovali několikrát více odbavení. Zpracovaný manuál zjednodušeně řečeno ukazuje jak postupovat, aby bylo letiště ekonomicky úspěšné.“

Radek Zábranský, obchodní manažer karlovarského letiště; unikátní „kuchařku“ připravilo pro své kolegy z několika evropských zemí Mezinárodní letiště v Karlových Varech.

„Zemi nedědíme po předcích, nýbrž si ji jen vypůjčujeme od našich dětí.“

Antoine de Saint-Exupéry, francouzský spisovatel a letec

„Vzdušný prostor je důležitým zdrojem národního bohatství.“

John Fitzgerald Kennedy, prezident USA (1961-1963)

Připravila DV

CATC se představuje

Výcvik palubních průvodčích

Palubní průvodčí jsou vizitkou každé letecké společnosti. Veřejnost mnohdy jejich úlohu vnímá pouze z pohledu zajištění pohodlí a servisu v průběhu letu. Netřeba připomínat, že skutečnost je odlišná a hlavní náplní této práce je zajištění bezpečnosti cestujících.

Jejich výcvik se provádí v rozsahu stanoveném výcvikovým manuálem CATC, který podléhá schvalovacímu procesu ÚCL. Témata a tréninkové postupy jsou definovány příslušnou evropskou legislativou.

V současné době je kvalifikace palubních průvodčích v EU garantována tzv. Attestation of Safety Training. Její vydání zajišťuje výcviková organizace, přičemž podmínkou je úspěšné zakončení Počátečního výcviku, jehož délka je v našem případě výcvikovým manuálem stanovena na minimálně 122 hodin. V případě požadavku zákazníka na zkrácení některých výukových lekcí je nutné žádat ÚCL o schválení změny.



Počáteční výcvik neboli Initial Training je vždy sestaven minimálně z následujících témat: přežití ve vodě a na souši, nouzové a záchranné prostředky, hašení požáru na palubě, zdravotní péče, ochrana před protiprávními činy, přeprava nebezpečného zboží, evakuace a nouzové postupy, stowing, přepravní předpisy, legislativa EU, limity doby letové služby, meteorologie, nauka o letadle, Crew Resource Management (CRM), anglický jazyk a v neposlední řadě také výkon služby na palubě.

Koncepce výuky reflektuje nejmodernější trendy, a proto se maximální důraz klade rovněž na praktickou stránku výcviku. Tým lektorů je tvořen instruktory, kteří mají potřebnou kvalifikaci v oboru a dlouholeté zkušenosti v oblasti civilního letectví.

Důležité je vždy při výcviku nastavit správný poměr teorie a praxe. Příkladem může být předmět Přežití ve vodě a na souši. Dvouhodinová teoretická část na učebně je doplněna o tzv. „Water Survival Training“. Bazén v areálu České zemědělské univerzity v Praze se na jeden večer změnil v prostředí, které umožňuje prakticky využít potřebné záchranné prostředky v případě přistání letadla na vodní hladině. Účastníci kurzu se naučí manipulovat se záchranným raftem, plovací vestou a rovněž si sáhnou na pomyslné „dno vlastních sil“ při simulaci fyzické zátěže, kterou tzv. ditching (přistání na vodě) obnáší. Nutno konstatovat, že právě tato část výcviku bývá pro většinu účastníků nejatraktivnější.

Efektivní a kvalitní komunikace v posádce je jedním ze základních pilířů bezpečnosti. Znalosti meteorologie a nauky o letadle umožňují palubním průvodčím odborně komunikovat s letovou posádkou v průběhu služby. Přestože letecká doprava zaznamenala v posledních letech výrazný nástup moderní techniky, bezpečné provedení letu je stále limitováno také povětrnostními situacemi.

Mluvíme-li o komunikaci, nesmíme zapomenout na Crew Resource Management (CRM). Pro tento předmět jsou vyčleněny celé 2 dny výuky a jedná se o jeden ze stěžejních bloků v počátečním výcviku – filozofie CRM se totiž promítá prakticky do celého rozsahu výkonu služby palubních průvodčích.

Letecká doprava doznala také zásadních změn v oblasti bezpečnosti po útocích 11. září 2001. Výuka ochrany civilního letectví před protiprávními činy má svoje nezastupitelné místo ve všech typech výcviků, počáteční nevyjímaje. Délka vstupního školení trvá nejméně 8, maximálně pak 14 hodin v závislosti na požadavcích, jež jsou definovány Národním programem bezpečnostního výcviku v ČR (NPBV).

Po ukončení počátečního školení následuje vždy Typový výcvik. Ten je ve výcvikovém manuálu označován obecně jako Conversion and Differences Training. Například pro typ A320 trvá výuka minimálně 29 hodin. Využívá se znalostí z počátečního výcviku a účastníci se detailně naučí manipulovat se všemi nouzovými a záchrannými prostředky, které k danému typu letadla náleží.

Opakovací výcvik (Recurrent Training) patří co do počtu frekvencí v roce mezi nejčastější školení poskytovaná CATC. Legislativa stanovuje palubním průvodčím absolvovat opakovací výcvik 1x za rok. Délka výuky je minimálně 2 dny a časově největší hodinová dotace připadá na výcvik nouzových a záchranných postupů, kdy se v maximální možné míře realizuje praktická výuka.

Výše zmíněné výcviky zdaleka nepředstavují konečný počet nabízených kurzů. Podle přání zákazníka lze zvolit různé kombinace tak, aby výuka odpovídala jeho představám a rovněž legislativním požadavkům.

CATC disponuje širokou řadou výukových pomůcek od běžných nouzových prostředků až po nejmodernější kabinový тренаžér CEET A320. Výuka tak vždy probíhá s důrazem na praktické osvojení získaných znalostí. K příjemné atmosféře při výcviku přispívá nejen moderní prostředí, ale také tým lektorů, kteří se na výuce palubních průvodčích podílejí. Patří jim za to velké poděkování!

RICHARD KUBELKA, Chief Cabin Crew Instructor, Aviation Security Instructor
foto CATC

„This is Toronto“ aneb Jak s

Na úvod stručné vysvětlení čtenářům Stripu, kteří nevyužili čtyřpísmenné ICAO kódy letišť. LKPR je kód letiště Václava Havla v Praze, CYYZ je Toronto Lester B. Pearson International Airport v Kanadě. Letiště Lester B. Pearson poskytuje své služby obyvatelům města Toronto v provincii Ontario a je nejzatíženějším kanadským letišťem.

Ve dvou číslech Stripu, prosincovém 2007 a v lednovém roku 2008, byl uveřejněn rozhovor s Lukášem Novákem, rodákem ze Soběslavi a bývalým řídicím letového provozu na stanovišti APP/TWR Praha. Hned na počátku třetího tisíciletí se Lukáš rozhodl vyslechnout vnitřní hlas vyzývající k zásadní profesní i životní změně a opustil mateřskou náruč Řízení letového provozu. Po svých zkušenostech v Luxemburgu a Maastrichtu opustil nakonec ale i kontinent Evropy a vydal se do západní Kanady, na letiště v Calgary. Učarovalo mu letiště s provozem 800 pohybů za den, důležitý pro jeho rozhodování byl také záměr na vybudování paralelní dráhy. Mimo letiště mu ale učarovala také nádherná příroda provincie Alberta. Ani silný letový provoz a tlak leteckých dopravců ale výstavbu paralelní dráhy na letišti v Calgary neurychlil, - a tak se Lukáš, stejně jako ten Mohamed ke své hoře, vydal ke svým paralelním dráhám...

Našel je na mezinárodním letišti v Torontu a byly hned tři! Než ale mohl Lukáš v Torontu na věži vydat v létě 2012 své první letové povolení, musel se doslova prokousat téměř dvouletým náročným výcvikem. No, a protože českých řídicích, kteří si zkusili řídit provoz na některém exponovaném zahraničním stanovišti řízení letového provozu, zase tak moc není, požádal jsem Lukáše o několik základních informací, které určitě budou zajímat všechny čtenáře Stripu.



Toronto Pearson

International Airport | Aéroport International

Toronto je páté největší město severoamerického kontinentu, které se rozkládá na břehu jezera Ontario v Kanadě. Společně s přilehlým okolím tvoří aglomeraci, která je domovem pro 8,7 milionu lidí, což je přibližně celá čtvrtina kanadské populace. I přes to, že Kanada je známou zemí severu, výlet z Prahy do Toronta je ve své podstatě cesta na jih. Toronto se nachází na stejné zeměpisné šířce jako například Monako, Florencie nebo Split.

Letiště Toronto Lester B. Pearson (IATA: YYZ, ICAO: CYYZ) je největším a nejzatíženějším kanadským

Onto Tower, How Do You Read? e řídí letový provoz v Torontu

na základě zvědavých dotazů Jardy Vlasáka z LKPR zpracoval Lukáš Novák z CYYZ

letištěm, za kterým následují Vancouver, Calgary a Montreal. Se svým ročním počtem pohybů okolo 430 tisíc letadel se tak řadí na 18. místo světového pořadí. V roce 2011 letiště odbavilo 33,5 milionu cestujících a poskytlo pravidelné spoje do více než 155 destinací. Letiště Pearson využívá přes 65 leteckých společností a funguje jako *hub* pro přepravce, mezi které patří například Air Canada, WestJet, Air Transat, Air Canada Express, Sunwing Airlines nebo FedEx Express.

Letiště Pearson se rozkládá 22 km severozápadně od



centra města a poskytuje zaměstnání 106 tisícům lidí. Za zmínku stojí také to, že na přilehlém ostrově přímo v centru města leží letiště Toronto City Center (Billy Bishop), které operuje na třech křižujících se drahách a s ročním pohybem okolo 112 tisíc letadel přináší do ekonomiky zhruba 2 biliony kanadských dolarů. Vzhledem k hluku a délce drah je provoz omezen pouze na turbopropulovou dopravu.

Letové navigační služby v Kanadě poskytuje privátní nezisková organizace Nav Canada. Zaměstnává přibližně 2000 řídících letového provozu, spravuje okolo 1400 pozemních navigačních zařízení, 46 radarů a 5 ADS-B stanic. Organizace byla založena v listopadu 1996, kdy došlo k zprivatizování letových provozních služeb ze státní společnosti Trans Canada na soukromou společnost Nav Canada za cenu 1,5 bilionu kanadských dolarů.

Kanadský vzdušný prostor je rozdělen do sedmi oblastních středisek ACC - Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montreal, Moncton a Gander.

ACC Edmonton odpovídá za největší kanadský FIR, který zahrnuje vzdušný prostor od severního pólu až

k hranici USA a pokrývá zhruba území Alberta, Yukonu, Nunavutu a Severozápadních teritorií. Velká část vzdušného prostoru severně od 58. rovnoběžky je stále řízena procedurálně. Pro hrubé srovnání, Edmonton FIR představuje rozlohu více než 70 Českých republik.

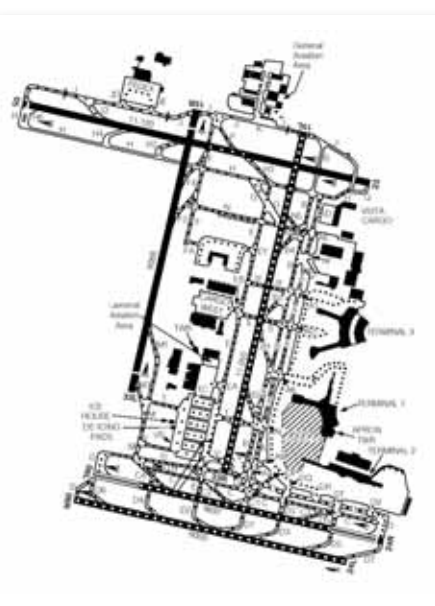
Letištní služba řízení se v Kanadě poskytuje na 42 letištích. Zbytek letišť je buď neřízený, anebo jsou letové služby poskytovány prostřednictvím tzv. Flight Service Stations (FSS). Nav Canada provozuje celkem 57 FSS. Podle nejnovějších zdrojů statistického úřadu Kanady uskutečnilo letiště Toronto Pearson v minulém roce 435 596 pohybů, tj. v průměru 1200 pohybů denně. Maximální denní pohyb dosažený v roce 2012 byl 1384 a maximální hodinový počet činil 110 letadel.

YYZ má největší kapacitu při západní/východní konfiguraci, kdy se používají všechny tři paralelní dráhy. Typická západní situace nastává ve chvíli, kdy se přistává na dráhu 24L, startuje z dráhy 24R a severní dráha 23 se využívá pro smíšený provoz startů a přistání. V této konfiguraci je letiště Pearson schopné odbavit 120 pohybů za hodinu, a tak je snaha využít tyto dráhy jak nejdéle počasí dovolí, zhruba 85 % času. Na suchých drahách je povolen maximální boční vítr 25 knotů a na mokřích 15 knotů. Jestliže jsou dráhy kontaminované, musí se vybrat nevhodnější konfigurace proti větru.

Jestliže jsme nuceni používat severo-jívní paralelní dráhy, potom přistáváme na dráhu 33L a startujeme z dráhy 33R. V době, kdy přiletí hodně převažují nad odlety, operativně přistáváme i na dráze 33R, aby se snížila doba vyčkávání. Kapacita letiště se sníží na přibližně 70 pohybů za hodinu a to vyžaduje razantní brzdění a vyčkávání. Není výjimkou, že se vytvoří kolona startů s pořadím 15 až 20. Používat pouze dvě paralelní dráhy je pro Pearson ve špičkách nedostačující.

Jednotlivá pracoviště na TWR jsou rozdělena na Clearance Delivery, GND North, GND South, Tower North, Tower South, Monitor a Supervisor.

Clearance Delivery je otevřeno vždy, pouze na noční se sloučí. Náplní práce je vydávání povolení a přijímání telefonátů v době nepřítomnosti supervizora. V Calgary do tohoto pracoviště také spadaly povinnosti informační služby na odbavovacích plochách. V Torontu je pohyb na odbavovacích plochách řízený, ale tuto službu si zabezpečuje správa letiště. Ve skutečnosti to znamená, že se letadlo ozve řidičům na GND na výstupním bodě z odbavovací plochy a GND předává letadlo „řidičům



stojánek“ na vstupním bodě na odbavovací plochu. NAV CANADA poskytla systém elektronických stripů správy letišť, a tak předávání letadel ve formě elektronických stripů funguje bezvadně i přes to, že to je úplně jiná organizace.

Pracoviště GND South a GND North jsou otevřena vždy, slučují se pouze při lehkém nočním provozu. Tato dvě pracoviště jsou jednoznačně nejnáročnější. Ve výjimečných případech, kdy se situace stává nevladatelnou, a pokud je to proveditelné, otvírá se ještě GND Center. Kromě řízení letadel na pojezdových plochách řídící na GND také operativně žádá o sloty pro letadla startující na letiště v New Yorku (KEWR, KLGA, JFK), Chicagu (KORD, KMDW), Clevelandu, Detroitu a Philadelphii. Okno slotu je 6 minut (-3/+3) s výjimkou letiště KORD, kde je tento interval snížen pouze na 3 minuty (-3/+0). Aby bylo možné tyto intervaly dodržet, všechny lety, které jsou předmětem Flow, musí být občas vyřazeny ze sledu, případně zaparkovány někde na pojezdové dráze, a potom opět vřazeny do sledu letadel pojíždějící na start tak, aby věžní řidiči mohli dodržet stanovený slot bez zdržení jiných letadel.

Dokončení článku najdete v příštím čísle.

S Leteckou školou do Madridu

Tradiční celosvětové, a především v Evropě doposud svého druhu jediné konferenci a výstavě ATC Global, která se v posledních letech přesunula z Maastrichtu do Amsterdamu, letos vyrostl konkurent. CAN-SO se rozhodla postavit na startovní čáru vlastního koně – uspořádat světový ATM kongres v Madridu. Přesně na den o měsíc dříve, s téměř totožným programem, nicméně několika vcelku osobitými charakteristikami.

ŘLP, jakožto oddanému členovi CAN-SO, tedy nezbylo než se v polovině února se svým výstavním stánkem vydat do Španělska. Výstavní části se v podstatě nedalo nic vytknout. Menší návštěvnost než u již zmiňované, zavedené akce se dala očekávat, ale až na několik drobných a místy i vtipných zádrhelů při stavbě expozic vše probíhalo podle plánu – lidé z nejrůznějších oblastí souvisejících s řízením letového provozu a letectvím jako takovým, ať už poskytovatelů letových navigačních služeb, výcvikových organizací, dodavatelů technologií, nebo konzultačních firem, se setkávali, navazovali kontakty, diskutovali a sjednávali další spolupráci. Poněkud „uživatelsky náročnější“ a, řekněme, poměrně překvapivá byla ovšem samotná konference. Mnoho příspěvků bylo přednášeno ve španělštině, a to s dovětkem, že ve Španělsku je zvykem i na mezinárodních konferencích hovořit španělsky. Což by rozhodně nebyl problém, nebýt toho, že na tomto celosvětovém setkání, a doslova

z celého světa se vystavovatelé i návštěvníci opravdu sjeli, bohužel chyběli tlumočníci... Takže pokud byste tento jazyk náhodou potřebovali procvičit, nezapomeňte si příští rok v únoru zajistit účast na této akci, španělštiny se vám zaručeně dostane vrchovatě!

Naši vlastní strategií naopak bylo k zákazníkům se co nejvíce přiblížit, a tak jsme ochotně vysvětlovali, proč na našem stánku vidí hned vedle sebe tři loga – CANI, Czech Airlines Training Centre (CATC) a Aviation Academy Group. Možná uvítáte totéž. Obě již dobře zavedené značky, totiž CANI a CATC, zatím na svých vlastních trzích (výcvik zejména řídicích letového provozu, techniků a dalších leteckých profesí, včetně provádění letových ověřovacích služeb v případě CANI a výcvik profesionálních pilotů v případě CATC) vystupují samostatně a jejich náhlé převedení pod jednotnou hlavičku Aviation Academy by zdaleka nebylo jen krokem k takzvanému „zmatení nepřítele“, úplně stejně bychom nejspíš rozhodli i své stávající zákazníky. Nicméně, nabídka kompletního portfolia služeb pod jednou střechou Aviation Academy je cesta, na kterou jsme již vykročili.

Pokud jde o zajímavost akce z hlediska obchodních příležitostí, měli jsme možnost se setkat jak se stávajícími (např. Gruzie, Makedonie, Dánsko), tak i novými zákazníky (SAE), a také trochu popostrčit pod světla reflektorů našeho benjamínka na poli



nabízených služeb – kalibrační letku. Díky získaným informacím a kontaktům jsme se již stačili zúčastnit zajímavého (z hlediska délky trvání kontraktu i jeho rozsahu) předvýběru do tendru ve Švédsku. Nezbyvá než pevně věřit, že tímto kolem v nejbližších dnech úspěšně projdeme. Z dalších kontaktů by např. mohla vzejít spolupráce s Rumunskem a Indií. Poměrně často se také řeč stočila na kurzy pro techniky, ATSEP. Tady bych ráda vyzdvihla, že všeobecné uznání a zájem vzbudily učebnice pro tento kurz vytvořené lektory CANI, které byly hodnoceny jako nadstandardně ucelené a přehledné.

Z logistického hlediska je namístě říct, že proti Amsterdamu, který je z pohledu dojezdu autem s naloženým výstavním stánkem se zhruba 9 hodinami doslova „za rohem“, o Madridu se to tak docela říct nedá. Cesta jedním směrem o délce asi 2300 km se za jeden den opravdu neuježdí, i když jsme se za volantem střídali dva. Když se k tomu přidá sněhová kalamita napříč Evropou přesně v den, kdy jsme potřebovali projet Německem a Francií, čas strávený na cestě se sice protáhne, ale na druhou stranu, jak často se vám naskytne pohled na lidi vylézající z aut a klouzající se po dálnici pokryté slušnou vrstvou ledu a sněhu? Francouzi malíčko zaspali s úklidem. Poučení pro příště: jezdit tam, kde nejen mají sůl a sněžné pluhy, ale dokonce je na silnicích používají. Tj. Španělsko, Švýcarsko, Německo (perfektně upravené silnice na trase domů, a to nejen dálnice). Například Němci nás zkrátka při očekávaných problémech vyhodili z dálnice na nejbližším sjezdu a místo hodin postávání v koloně jsme mohli ocenit krásu místních „okresek“. A to doslova ocenit – sen českého řidiče: silnice bez děr a dálnice nepřipomínající tankodrom. Taky bych chtěla poděkovat svému šéfovi, že nezneužil své služebně vyšší šarže k nadměrnému okupování volantu, protože jsme cestou zjistili, že oba výrazně tíhne k pozici vlevo, ale ta je v tranzitu bohužel jen jedna. A velký dík samozřejmě patří našemu autoprovodu za zapůjčení nového modrého krasavce, šlapal jako Švýcarské hodinky. I když zrovna na to Švýcarsko možná i příliš rychle, nezbyvá doufat, že za námi ještě časem nedorazí nějaká upomínková momentka z radaru... **MARIE BORTLÍKOVÁ, SLŠ**



Za USMP se zúčastnili Pavel Janda a Lukáš Řezníček

Language corner

🇬🇧 A river

A man was walking along a river bank when he saw a man walking along the opposite bank.

He called across, "Hey, how do I get to the other side of the river?"

The other man looked confused and shouted back, "You're on the other side of the river already."

🇬🇧 A woman on the highway

A woman is driving 1st time on the highway. Her husband calls and says: „Be careful love, it's just been on the radio that someone is driving wrong way on the highway.“

She replies: „Someone ???...these idiots are in hundreds.“

🇬🇧 A diet

A woman goes to a pharmacy and buys some slimming products for 300 Euros. She asks the pharmacist: „How much do you think I will be losing with this?“ The pharmacist responds icily: „Well, 300 Euros.“

🇫🇷 Une myopie

Un homme très myope va chez son opticien: „Bonjour! Si je viens, c'est parce que j'ai des problèmes de vue.“ „Certes mon ami, mais ici c'est une banque!“

🇫🇷 Une machine puissante

Quel est le seul appareil qui fait ses huit heures par jour dans les administrations? La machine à café.

🇫🇷 Chez le dentiste

Un homme va chez le dentiste. Il s'installe sur le fauteuil, puis ouvre la bouche: „Mais, toutes vos dents sont en or!“ „S'exclame le dentiste.

„Oui, justement, je viens vous demander de poser une alarme...“



Připravily LH, nwt

Program

Divadlo
Na Fidlovačce

15. 3. PÁ 19.30 Jeptišky
16. 3. SO 15.00 Nerušit, prosím
18. 3. PO 19.30 Řeči, řeči
19. 3. ÚT 19.30 Proutník pod pantoflem
20. 3. ST 10.30 Babička (**veřejná generálka**)
19.30 Dům čtyř letor
21. 3. ČT 19.30 Babička (**premiéra**)
23. 3. SO 15.00 Babička
26. 3. ÚT 19.30 My Fair Lady
27. 3. ST 19.30 Hotel mezi dvěma světy
28. 3. ČT 19.30 Techtle mechtle aneb Když to jde, je to super... když ne, je to ještě lepší

29. 3. PÁ 19.30 Jen žádný sex prosím, jsme přeci Britové! aneb Všichni v tom jedou
2. 4. ÚT 19.30 Nerušit, prosím
3. 4. ST 19.30 Řeči, řeči
4. 4. ČT 19.30 My Fair Lady
5. 4. PÁ 19.30 Proutník pod pantoflem
6. 4. SO 15.00 Lucerna
19.30 Můj báječný rozvod
8. 4. PO 10.30 Babička
9. 4. ÚT 19.30 Babička
10. 4. ST 19.30 Šumař na střeše
11. 4. ČT 10.30 Hostinec „U kamenného stolu“