

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

# STRIP 2013



Řízení letového provozu  
České republiky

ROČNÍK XIV

ČÍSLO 139

KVĚTEN

**FAB CE pod drobnohledem,  
tentokrát o organizační struktuře** (str. 6–7)

**Sponzorský program nejen  
z pohledu ŘLP** (str. 5)

**Zpovídali jsme Vladimíra Kubitu** (str. 3)



## Dětský den v IATCC

V pátek 31. května po čtvrté hodině odpolední bude venkovní areál IATCC patřit především těm nejmenším. Opět jsme pro naše malé princezny a raubíře přichystali množství atrakcí a představení, při kterých se zároveň bude bavit celá rodina. Sportovní nadšence čekají mimo jiné autíčka na kolečkách, skákací trampolína, řetízkový kolotoč, bungee jumping nebo koutek plný kuliček a prolézaček (tatínkové pozor – ne se vrátíte zpátky do klukovských let, ověřte si raději u obsluhy nosnost jednotlivých zaří-



zení). Chybět nebude ani velmi oblíbené malování barevných motivů na obličeje, vystoupení rozřtížených klaunů, pohádkové divadelní představení a velká bubenicová show! V rámci občerstvení budou v party stanu pro děti nachystány samé dobroty, ale myslíme i na maminky vyznávající zdravý životní styl, kterým nabídneme čerstvé ovoce, zeleninu i míchané saláty. Podrobnější informace o programu včetně časového rozvrhu naleznete na nástěnce v recepci IATCC a na podnikovém intranetu. **red**

## Open Sky Jeneč

Šestý ročník tohoto neformálního letního setkání zaměstnanců, které se bude konat 28. června, má jistě co nabídnout. Příznivce oldies hitovek od skupin ABBA či Boney M potěší hned dvě hudební vystoupení skupiny Jam & Bazar. Vzájemné vztahy mezi zaměstnanci se nejlépe utuží tancem, a proto je připravena diskotéka. Kdo touží po trochu jiném stylu zábavy, může využít laserovou střelnici nebo trenážer putting golfu. Součástí programu je i tradiční ochutnávka bílých a červených vín jihoafrické značky Phant.

Po celý den bude probíhat pátý ročník tenisového turnaje ve čtyřhrách. Dvojce se mohou hlásit na e-mail [knobloch@ans.cz](mailto:knobloch@ans.cz) do 25. června 2013. Harmonogram celé akce včas uveřejníme. **red**

## Nepřehlédněte

Vážení čtenáři, rádi bychom vás informovali, že podrobné informace ohledně nedávného výbuchu plynu v Divadelní ulici (příčiny, výše škody a další postup stavebních aktivit v budově ŘLP) připravujeme ve spolupráci s Centrem logistiky do příštího, červnového vydání našeho zpravodaje. Aktuální informace průběžně zveřejňujeme na podnikových webových stránkách a intranetu. **red**

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

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

Michal Ekart, Ing., vedoucí odd. KART, DPRO/LIS/KA **15 let**

Monika Kučerová, specialista LIS NOF, DPRO/LIS/NOF **15 let**

Zdeňka Polanecká, sřlp II, DPRO/SPLS/APP/TWR **15 let**

Helena Brzybohatá, řidič, DRSL/SCL/TPS **20 let**

Marie Pražáková, sociální pracovník, DPERFIN/SPER/PS **20 let**

Jana Škachová, supervizor service desk, DRSL/SCL/MIS **35 let**

Všem májovým jubilatům redakce srdečně blahopřeje!

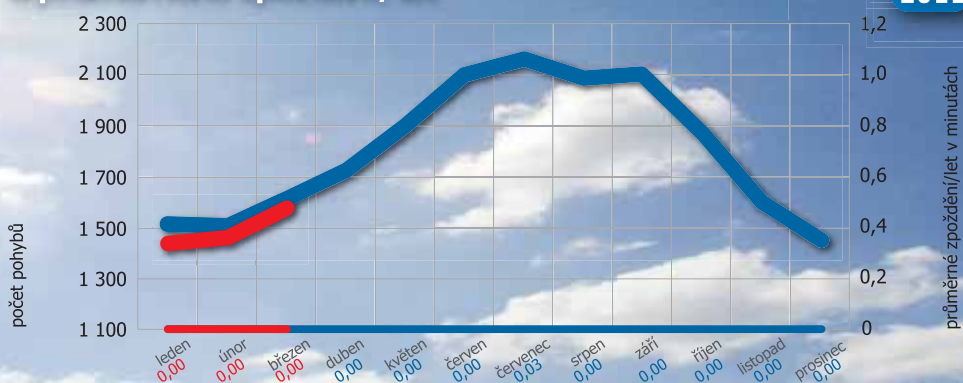
## Statistiky provozu

## březen 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 %   |
| březen | 10 732 | 9 567 | -10,9 | 3 074 | 1 873 | -39,1 | 1 045   | 737  | -29,5 | 597          | 355  | -40,5 |

### Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

|        | 2012   | 2013   | Nárůst provozu v % | Průměrné zpoždění na let v min. |
|--------|--------|--------|--------------------|---------------------------------|
| březen | 50 897 | 48 945 | 12/13              | 2012 0,00<br>2013 0,00          |

## Statistiky provozu

Počet pohybů na  
Letišti Václava Havla Praha  
**BŘEZEN 2012/2013**

Zdroj AI

**2012** **2013**

celkový počet

**10 732** **9 567**

nejvyšší počet/den

(23. 3.) (28. 3.)

**407** **385**

nejvyšší počet/hod.

(16. 3.) (28. 3.)

**41** **34**

Počet pohybů ve FIR Praha  
**BŘEZEN 2012/2013 (IFR)**

Zdroj AI

**2012** **2013**

celkový počet

**50 897** **48 945**

nejvyšší počet/den

(30. 3.) (28. 3.)

**1 826** **1 740**

nejvyšší počet/hod.

(3. 3.) (18. 3.)

**137** **137**

# Rád bych ještě chvíli nasával atmosféru letiště

**Vladimír Kubita nastoupil 1. 10. 1971 jako radiomechanik ZLT k tehdy ještě České správě dopravních letišť. Od reorganizace a vyčlenění samostatného ŘLP v roce 1978 zde pracuje dosud, a to i přesto, že je již více než rok v důchodu. V oboru je tedy neuvěřitelných 42 let.**

## Jak jste se vlastně dostal k letectví?

K tehdy ČSDL jsem přišel v roce 1971 vlastně díky vojenské službě. Po absolvování střední školy a abiturientského kurzu programování a obsluhy počítačích strojů jsem nastoupil do výpočetního střediska Vojenských staveb, protože slibovali, že část vojny mohu odkroutit v jejich podniku, ale skutečnost byla poněkud jiná. Obrana vlasti byla důležitější, takže šup se mnou na Slovensko do ŠDZ (Škola důstojníků v záloze), kde jsem byl vyškolen na techniku radaru. Jak se nakonec ukázalo, všechno špatné je pro něco dobré. Vytušil jsem příležitost, že bych mohl získané znalosti uplatnit i v civilu a splnit si své dávné přání pracovat když ne přímo s letadly, tak alespoň v jejich blízkosti. Letadla asi zajímají skoro každého kluka včetně mě, a tak při každé návštěvě Prahy (prarodiče bydleli v Praze) jsem vždycky jezdil na letiště pozorovat letadla, tehdy např. fascinující B707. Když se blížil tolik vytoužený konec vojny, rozjel jsem se znovu na letiště, ovšem tentokrát s cílem vyhledat ty správné lidi zabývající se radiolokací. Měl jsem štěstí. Vedoucí radionavigací pan Pospíšil přislíbil, že mě vezme, ať po vojně přijdu. Po vojně jsem tedy přišel a skutečně slovo dodržel, a tak jsem se tedy začal zaškolovat na techniku radarů RL2 (přehledový radar) a RP2 (přesný přístávací radar) a s tím souvisejícího příslušenství na APP a ACC.

## Rok 1974 byl pro vás zlomový, co se týče vaší profese. Je to tak?

Ano, podařila se velice průlomová akce, a to nákup prvního sekundárního radaru

z USA od firmy AIL (to už tehdy zařizoval pan Uhlíř). Mně bylo nabídnuto přejít do této party *radarníků* (v které byl např. pan Krákora a původně i pan Uhlíř). Ti měli na starosti dosluhující oblastní radar OR2, který měl být nahrazen nově zakoupeným sekundárem. Tento první polovodičový SSR v Československu nám sloužil až do roku 1993, a dokonce přežil i dvojí stěhování. Stejným typem byly vybaveny např. letadlové lodě americké armády.

## Co následovalo dále?

Výstavba objektu pro nový oblastní primární radar Thomson v areálu letiště, potom radarového bodu Písek vybaveného polským primárním radarem AVIA a ruským sekundárem KOREŇ. Zobrazení radarové situace zajišťovalo tzv. UZJ od pardubické Tesly. Takže nám postupně přibývaly do údržby další radary a s tím spojené příslušenství.

Pražský primární radar Thomson a radar AIL nahradil nový zdokonalený sekundár tzv. monopuls RSM970. Po přestavbě bývalého domečku OR2 proběhla instalace nového primárního terminálového radaru TA10 MTD, ten byl uveden do provozu v roce 1995. V této době už jsem se více věnoval administrátorské činnosti v oddělení DPRO/RIS, a tak jsem měl u všech dalších radarů možnost zúčastnit se u výrobce FAT (Factory Acceptance Test), asistovat při instalacích, což mělo vždy velkou výhodu pro získání praktických informací, které jsme se třeba ani během školení nedozvěděli. Mým úkolem bylo takto získané zkušenosti předat ostatním kolegům, kteří se z provozních důvodů takových činností

zúčastnit nemohli, ale čekala je typová zkouška, což je podmínkou pro práci na zařízení. Po oživení radaru následuje SAT (Site Acceptance Test), letové ověření a získání OPZ (ověření provozní způsobilosti).

## Když se podíváme do nedávné minulosti, co byste vyzdvihl z vaší profesní kariéry?

Asi se nedá mluvit o nějaké kariéře, ale byl to postupný vývoj a zavádění nových funkcí administrátorů pro zdokonalování údržby stále přibývajících a složitějšího zařízení. Další zdokonalování naší radarové infrastruktury pokračovalo s novou TWR novým letištním radarem SMR, v roce 2005 instalace nového sekundárního radaru na radarovém bodě PÍSEK s módem S (selektivní dotazování, které umožňuje získat z paluby letadla více informací), protože už se plánovalo, že v blízké budoucnosti tento způsob komunikace bude potřeba. V roce 2008 byl přestěhován MSSR v Praze do domečku OR2 a proběhla přestavba objektu Thomson pro instalaci nového radaru STAR2000 & RSM970S taktéž s módem S včetně nové věže s červenobílým radarem, krásně viditelným z dálnice. Ještě asi dva roky jsme provozovali oba staré i oba nové radary současně. Zbývalo už jenom vyměnit radar BUKOP za S-módový, aby bylo dosaženo plného pokrytí módem S, což bylo uskutečněno v roce 2011. Do mojí kompetence patřil i systém A-SMGCS na TWR a pasivní radarové systémy P3D-AS a P3D-WS.

## Pojďte se trochu podívat do budoucnosti. Jak vidíte váš obor za 50 let?

Technický vývoj jde tak rychle, že si sko-

ro neumím představit, co bude za 10 let. Už nyní existují nové systémy a některé se začínají testovat i u nás, jako ADS-B nebo primární pasivní radiolokace, ale obávám se, že hlavní slovo bude mít ten systém, který se podaří prosadit těm silnějším.

## Jaký je váš názor na naši současnou radarovou infrastrukturu? Dá se říci, že jsme na špičkové úrovni?

Naše současná radarová infrastruktura je na špičkové úrovni a splňuje všechny požadavky i na několik let dopředu. Jak známo, všechny nové instalace zajišťuje DPLR včetně sledování vývoje do budoucna, za radarovou doménou pan Uhlíř, s kterým byla vždy výborná spolupráce a myslím, že doposud v ničem nezaváhal.

## Jaké máte profesní a osobní plány do budoucna?

Zatím úplně v ŘLP nekončím, rekvalifikoval jsem se na TO TEB (technická obsluha na Technickém bloku) a rád bych ještě chvíli nasával atmosféru letiště. Co se týká osobních plánů, raději moc neplánuju. Když nebudu nic očekávat, tak mě nic nezklame a nějaká činnost, aby člověk nezakrňel, se vždycky najde.

## Kde berete pořád elán do práce?

Už to není takový elán jako dříve, ale když všechno funguje tak, jak má, chuť do práce to podporí.

## Co byste doporučil svým mladším kolegům, jak zvládnout celý profesní život v jednom podniku?

Předpokládám, že alespoň trochu věděli, do čeho jdou, a tak bych jim raději jenom popřál, aby měli štěstí na šéfy, jako jsem měl já, a mohli obsluhovat jen zařízení, které bude nejlepší a ne nejlevnější. Pak budou mít z práce radost a vydrží jim to třeba celý profesní život.

text **Dominika Vrkotová**,  
foto **nwt**



## vizitka VLADIMÍR KUBITA

narozen: 25. 6. 1949

rodina: ženatý, 1 syn, 1 vnučka

vzdělání: SVVŠ + abiturientský kurs  
programování a obsluha počítačích  
strojů

volný čas: práce všeho druhu

co si rád přečtu: literaturu faktů

a záhady o vesmíru

životní krédo: Všechno špatné je pro  
něco dobré.

jako malý jsem chtěl být: čím jiným  
než pilotem, když jsem skoro denně  
sledoval MIGy kroužící nad našim do-  
mem, kde byl vojenský cvičný prostor.  
Tuto myšlenku jsem ale musel brzy  
opustit kvůli oční vadě. Ale zase,  
všechno špatné je pro něco dobré.

## Objektiv



Jedno slunné páteční odpoledne přivítali na Výcvikovém středisku CATC speciálního hosta, o kterém by si většina čtenářů jistě myslela, že spíše přišel zahrát na svůj cenný nástroj než se osobně usadit do pilotní kabiny simulátoru dopravního letadla Airbus 320. Náš slavný houslový virtuos Václav Hudeček však chová k oboru letectví, a především pak k pilotování velký obdiv a sám naší redakci prozradil, že se vždy toužil stát pilotem, ale osud mu určil kariéru hudební. Přesto se této své zálibě věnuje alespoň prostřednictvím simulací a nutno přiznat, že takového pilota by si jednoznačně přál každý cestující. Hladký vzlet i přistání vypadaly v jeho podání naprosto lehce a samozřejmě. A nesmíme zapomenout na fakt, že i paní Eva Hudečková se s bravurou sobě vlastní zhostila pilotování letounu a bezpečně dosedla s celou posádkou na pražské ruzyňské letiště.

text a foto nwt



Dne 9. dubna se v hotelu Pyramida uskutečnilo další diskuzní setkání pořádané pan-evropskou společností pro kulturu, vzdělávání a vědecko-technickou spolupráci Comenius, které ŘLP ČR, s. p., svým partnerstvím opět podpořilo. Hostem byl tentokrát ministr dopravy Ing. Zbyněk Stanjura a kromě ostatních vrcholových představitelů klíčových podniků působících v dopravní infrastrukturu v zemi a taktéž představitelů společností, které jsou dopravní situací v ČR bezprostředně ovlivňovány, se jako diskutující zúčastnili i zástupci vedení našeho podniku v čele s generálním ředitelem.

text nwt, foto Comenius



Slovincké řízení letového provozu se přestěhovalo do nové budovy na lublaňském letišti Jože Pučnika, která se tak stala jednou z nejmodernějších v celém regionu. Dodavatel technologií, společnost BARCO, zde pro říš naistalovala celkem 22 ISIS displejů a stejný počet displejů ADP-361. Nové řídicí středisko je součástí obřího projektu Aeropolis, díky kterému by do konce roku 2021

mělo kolem celého letiště vyrůst plnohodnotné město s vlastním zázemím včetně obchodního centra, logistického parku a hotelu.

nwt

## Legislativa SES II+ schválena

Vážené kolegyně, kolegové, dovoluji mi vás informovat o schválení novelizovaného znění významných částí legislativy Single European Sky (SES). Výbor pro Jednotné evropské nebe (SSC), který je na ministerské úrovni tvořen zástupci členských států EU, schválil na svém 49. zasedání konaném ve dnech 7. – 8. března novelizované znění nařízení o sledování výkonnosti (tzv. Performance regulation - nařízení EK č. 390/2013) a nařízení o systému poplatků (tzv. Charging regulation - nařízení EK č. 391/2013). Krátká informace o schválení SES II+ již byla publikována na podnikovém intranetu.

**SES obecně.** Projekt SES (Jednotné evropské nebe) je jedním z nejvýznamnějších projektů Evropské komise (EK) v oblasti letecké dopravy. Jedná se o regulační rámec pro činnost poskytovatelů LPS. Záměrem SES je reformovat současnou podobu poskytování letových provozních služeb v evropském prostředí, a to s cílem zvýšit celkovou výkonnost systému uspořádání letového provozu při zachování vysoké míry bezpečnosti a maximální kvality poskytovaných služeb. Hlavním nástrojem regulace jsou Plány výkonnosti sestavované na úrovni států a nově i FAB. Tyto plány popisují hlavní závazné (KPI) a sledované (PI) cíle v jednotlivých oblastech výkonnosti, jimiž jsou nákladová efektivita, bezpečnost, životní prostředí a kapacita. Základními parametry pro přípravu Plánů výkonnosti jsou očekávaná úroveň provozu a výše nákladů. Tyto parametry společně s cíli jsou po schválení ze strany EK závazné na celé referenční období (nyní 3 roky, od roku 2014 na 5 let).

V říjnu 2012 uspořádala Evropská komise v kyperském Limassolu konferenci na vysoké úrovni, kde byla ze strany Komise vyjádřena značná nespokojenost s dosavadním naplňováním původních cílů Jednotného evropského nebe. Vzhledem k tomuto faktu oznámil místopředseda Evropské komise Siim Kallas, odpovědný za dopravu, svůj záměr předložit nové legislativní návrhy s cílem urychlit realizaci projektu SES. Při vytváření legislativy Jednotného evropského nebe byly hlavními milníky: Rok 2004, kdy byla schválena původní legislativa SES; Rok 2009, kdy byla přijata novelizovaná verze SES II, která zavedla například nový přístup k vytváření FAB, zavedení systému sdílení rizik mezi dopravci a poskytovateli LPS, vytvoření funkce národních dozorových orgánů, správce sítě a plán výkonnosti včetně celoevropských cílů; Rok 2012 jakožto první rok prvního referenčního období. Posledním milníkem je březen 2013, kdy bylo přijato znění SES II+.

**SES II+ je kompromisem.** Výsledná podoba uvedených nařízení je průsečíkem zájmů jednotlivých zúčastněných organizací. Zejména EK, uživatelů vzdušného prostoru, poskytovatelů LPS, národních dozorových orgánů a členských států EU. Prvotní návrh zpracovaný v loňském roce EK silně akcentoval zájmy uživatelů vzdušného prostoru a byl nepřijatelný pro poskytovatele letových provozních služeb i pro členské státy. V zájmu dosažení konsensu došlo k několikanásobnému odložení termínu pro schválení. Finální znění, do kterého se podařilo zapracovat mnoho připomínek poskytovatelů LPS, bylo ze strany států akceptováno (žádný stát nebyl proti, pouze dva státy se zdržely hlasování). Z pohledu podniku i celé České republiky představuje schválené znění dobrý kompromis. Ze strany uživatelů však i nadále přetrvává nesouhlas, který byl shrnut v dokumentu „A Blueprint for the Single European Sky“ společně vytvořeném organizacemi IATA, AEA a ERA.

**Novinky SES II+.** Novelizovaná nařízení pokrývají druhou referenční periodu, tedy roky 2015 až 2019. Pro toto období nám uvedená legislativa přináší následující zásadní změny:

- Plány výkonnosti musí být zpracovány na úrovni jednotlivých FAB;
- Do systému výkonnosti jsou zahrnuty letištní a přiblížovací služby řízení (ukazatel nákladové efektivitivy může být stanoven rozhodnutím Komise od r. 2017);
- Nové ukazatele výkonnosti ve všech klíčových oblastech výkonnosti (KPA);
- Povinné finanční bonusy/malusy na vybrané KPI, ve výši až 1 % z obrátu;
- Omezení oprávněných investic;
- Širší definice nekontrolovatelných nákladů.

**Celoevropské cíle.** Aktualizované nařízení o sledování výkonnosti definuje KPI ve všech klíčových oblastech výkonnosti (bezpečnost, životní prostředí, kapacita a nákladová efektivita). V současné době probíhá proces stanovení konkrétních hodnot celoevropských cílů, jejichž dosažení bude Komisí vyžadováno. Z důvodu návaznosti povinných finančních bonusů/malusů na plnění ukazatelů KPI je pro ŘLP ČR, s. p., zásadním úkolem monitorovat a ovlivňovat proces stanovení těchto celoevropských cílů.

Martin Podešva ÚSMP MK



## Zmizelá Praha: Letiště a letadla

Přestože první letadlo těžší vzduchu vzlétlo v Praze již v prosinci 1909, první oficiální letiště bylo v Praze založeno až v roce 1919. Do té doby nejčastěji aviatci využívali chuchelské závodistiště, pouze Ing. Jan Kašpar vzlétl z polí u tehdejšího Proseku. Nepříliš daleko odtud vzniklo první oficiální letiště Praha, dnes známé jako Praha-Kbely. Až do roku 1937 se jednalo o největší pražské letiště, které plnilo jak vojenskou, tak civilní roli.

Pokud vás zajímá letecká historie, pátrejte na pultech knižkupectví po novém titulu z edice *Zmizelá Praha: Michal Plavec - Letiště a letadla*. Autor, kurátor letecké sbírky Národního technického muzea v Praze, se na 144 stranách věnuje rozvoji letectví v našem hlavním městě a text doprovází i 161 černobílých fotografií.

red

# Sponzorský program 2012 nejen z pohledu ŘLP

V druhé polovině roku 2012 probíhalo v našem podniku opět sponzorské řízení. V tomto kole realizovaném v září byla neziskovým a charitativním organizacím přerozdělena částka ve výši 1 175 000,- Kč. A koho jsme podpořili? Tradičně Nadaci Charty 77, která z darované částky přispěla Lindě Hrabákové, Ivo Krájkovi a Janu Bláhovi na osobní automobil a Kateřině Petrunkové na osobního asistenta. Fakultní nemocnice v Motole zakoupila díky našemu daru vyšetřovací křeslo a notebook pro vyšetřovací jednotku na dětském středisku ORL. Občanské sdružení Letní dům koupilo osobní automobil pro 9 osob. Občanské sdružení Na dlani využilo dar na financování hipoterapie a podzimního

ozdravného pobytu pro zdravotně handicapované děti. Organizaci Canisterapie Kladno finanční dar pomohl pokrýt náklady spojené s výcvikem psů a péčí o ně. Nadace Leontinka použila věnované finance na podporu odborných pedagogických asistentů pro zrakově postižené děti. Sdružení dobrovolných hasičů Čim si dovybavilo výzbroj své zásahové jednotky. Společně s Letištěm Praha, a. s., jsme přispěli také městu Unhošť na pořízení osobního automobilu typu van, který je využíván pečovatelskou službou.

V oblasti školství, vědy a péče o mládež jsme podpořili sportovní akce pořádané Občanským sdružením SC Xaverov Horní Počernice a taktéž ženský hokejový tým HC

2001 Kladno. Dalším obdarovaným subjektem byla Letecká amatérská asociace ČR, která připravuje mladé piloty pro současnou ultralehké létání. Podpořili jsme také trénování členů klubu sportovního plavání při Tělovýchovné jednotě LaRS Kladno a Basketbalový klub Kladno si za náš finanční dar koupil nové míče.

V oblasti kultury jsme podpořili novou inscenaci divadla Viola o Boženě Němcové – „Neumím jinak než láskou“. Radioklubu lázeňského města Karlovy Vary OK1KVK jsme darovali 15 počítačových sestav, které klub nyní využívá v rámci pravidelných kroužků pro děti a mládež.

Kromě výše zmíněných organizací jsme však do oblasti charity začlenili i pilotní te-

rapeutický projekt Tancem proti drogám, který z námi darované částky zafinancovala Psychiatrická léčebna Červený Dvůr specializující se na léčbu závislostí. Ředitel léčebny MUDr. Jiří Dvořáček nám poslal osobní dopis, ve kterém shrnuje specifika realizace takového projektu a zároveň ukazuje, jak vnímají takovou pomoc lidé, jimž je bezprostředně určena.

Pro naše čtenáře je mnohdy složité vytvořit si konkrétní představu o tom, jakým způsobem může peněžitý dar od našeho podniku reálně pomoci. Rozhodli jsme se proto tento dopis uveřejnit jako připomnutí, že sponzorská podpora má smysl a ve světle následujících řádků tak dostává zcela nový rozměr. **LH**

Vážení,

dovoluji si vám poděkovat za podporu projektu Tancem proti drogám v Psychiatrické léčebně Červený Dvůr v roce 2012 a poskytnout vám základní informace o výsledku tohoto projektu.

Celý projekt, který jsme v našem terapeutickém programu vnímali jako pilotní, přinesl výrazně pozitivní výsledky v míře vyšší, než jsme původně očekávali. Pacienti naší léčebny jsou lidé v životních debaklech v důsledku užívání návykových látek, pacienti s negativním sebehodnocením, s minimální vnitřní důvěrou v možnost změny života, v naprosté většině případů společensky již vyloučení z původního prostředí. Náš terapeutický program je zaměřen z větší části na stabilizaci závislosti, na prevenci relapsu a na dosažení kontemplace a rozhodnutí k životní změně. Terapeutický program se skládá ze dvou skupin aktivit, jednak z aktivit psychoterapeutických (vesměs postavených na slovu a vesměs se věnujících negativním tématům v životě pacienta) a z aktivit zodpovědnostních a činnostních (které zase nesou určitou tenzi z důsledků konkrétní zodpovědnosti či činnosti). Pilotní projekt, rozšíření programu o společenský tanec, přinesl pro nás výrazné výsledky:

- učí pacienty navzájem k sobě přistupovat velmi vlídnou a bezpečnou formou - zejména pro mnoho pacientů obou pohlaví je překvapivé zjištění, že muži a ženy se k sobě nemusí chovat jen v různě kultivované/nekultivované formě sexuálních objektů, ale že existují bezpečné podoby blízkého kontaktování se obou pohlaví (toto je mimořádně důležité zejména pro naše pacientky s kariérami sexuálního násilí či zneužívání),
- učí obecně všechny přítomné větší kultivovanosti chování - zřetelně to pak cítíme na celkové atmosféře oddělení i léčebny,
- ukazuje mnoha pacientům, jak by mohli po léčbě získávat libé pocity a jakou životní cestou by se mohli dát,
- mnoha původně nesmělým pacientům tance dodaly sebevědomí a odvahu, která se pozitivně může projevit v dalších terapeutických aktivitách a rozhodnutích,
- tance daly možnost pacientům zakusit nedrogové uvolnění, způsob, jak lze dosáhnout odstupu od aktuálně naléhajících problémů bez návykových látek,
- kontakty a vztahy vznikající během projektů přinášejí spolu mnoho významných témat, která pacienti dále zpracovávají v psychoterapeutických aktivitách,
- tance jako protiklad verbální a „smutné“ psychoterapii dávají možnost plně prožít své možnosti, emoce, všechny vnitřní tísně a lépe probudit svůj sebezdravný potenciál.

Projekt Tancem proti drogám probíhal formou půldenních či celodenních lekcí v poslední čtvrtině roku 2012 s Taneční školou AD Praha. Spolupráce byla výborná, všichni jejich lidé přistupovali k projektu s nadšením, které velmi zřetelně přenášeli na naše pacienty. Jednoznačný úspěch projektu byl výsledkem jejich způsobu práce s našimi pacienty a jejich přístupu k celé akci.

Ještě jednou děkuji za celý projekt a přeji vše dobré!

PS: Na dokreslení několik výřádků z deníků pacientů:

MUDr. Jiří Dvořáček  
ředitel PL Červený Dvůr

„Dnešní tance byly fakt úžasné, moc jsem se na nich uvolnil a těším se na další...ty tance mi připomněly čas, kdy jsem tancoval jako malej a dostal jsem touhu se do těch časů vrátit...“

„...u toho tance jsem zapomněla úplně na své problémy, vzteky, křivdy, strachy. Vůbec jsem si nepřipadala, že jsem v léčebně, ani jsem nemyslela na fety.“

„Dnes jsem zjistila, že znovu dokážu překonat svůj stud a pak jsem uvolněná a jde mi to! A to i bez chlastu! Takže dnes byl pro mě dost zásadní a úspěšný!“

„Dnešní den byl zdaleka nejlepší, který jsem zde zažil. Ráno i odpoledne taneční hodiny a jsem úplně nadšený. Jednu chvíli je vůbec možný, že před měsícem jsem se doma utápal v depresích a teď tady tanču na skvělou hudbu a lidi kolem mě se perfektně baví. Už dlouho jsem se necítil tak dobře, jako dneska. Byl jsem téměř šťastný. Pociť, který jsem už dlouho neokusil.“

## Inspiromat

„Odbavení přes internet zvyšuje efektivitu a snižuje čas, který stráví cestující ve frontách na letišti.“  
Letecká společnost easyJet zrušila od 30. dubna klasické odbavení do letadla na letišti, lidé si budou tisknout palubní lístek doma či v kanceláři.

„Cítím shodu, že je třeba letiště rozvíjet. Teď je nutné hledat cesty, jak modernizaci financovat. My jsme připraveni. Naprosto zásadní je pro nás investice do navigačního systému a odbavovací haly pro cestující. Bez nich se už jen těžko pohneme dál k lepšimu.“

**Ladislav Ondřík**, ředitel Letiště České Budějovice

„Máme absolutní důvěru v management Českých aerolinií. Mají zkušenosti a know-how, jak řídit dopravce efektivně. Proto necítíme potřebu se aktivně podílet na managementu firmy. Jako jeden z největších leteckých přepravců v Asii máme hluboké znalosti z této oblasti, stejně tak ČSA mají zkušenosti s evropským trhem. Díky tomu si můžeme vzájemně pomoci a je to oboustranně výhodná spolupráce zejména v oblasti marketingu.“

**Chang Hoon Chi**, prezident Korean Air

„Musíme reagovat na růst inflace, také nákladů na energie, opravy a investice. V posledních letech jsme pokrývali cenový růst v těchto položkách ze svých výnosů, což už dál není možné. Například letištní poplatky včetně odletové taxy na jednoho odletajícího lokálního cestujícího letadlem typu Airbus 320 činí v Praze 28 eur, ve Vídni 40, v Mnichově 37 eur.“

**Jozef Sinčák**, výkonný ředitel Letiště Praha pro obchod a korporátní služby; poplatky se na ruzyňském letišti zvyšují poprvé od roku 2008.

Připravila NWT

# CATC se představuje

## Jak se naučit rozebrat a možná i složit letadlo?

dokončení z minulého čísla

Po absolvování teoretické části typového výcviku na letadlo zbývá vykonat písemnou zkoušku. Zkouška je vedená formou otázek s možností výběru z více odpovědí. Celková délka zkoušky je dána celkovým počtem otázek a čas na jejich zodpovězení vychází z nominálního průměru 90 vteřin na otázku. Minimální známka pro úspěšné složení zkoušky je 75 %.

Cílem praktického výcviku je získat požadovanou způsobilost k bezpečnému provádění údržby, prohlídek a běžných prací v souladu s příručkou údržby, například odstraňování poruch, opravy, výměna, nastavení a funkční



kontroly. Patří sem schopnost používat technickou literaturu a dokumentaci k letadlu, odborné nářadí, zkušební vybavení pro výměny letadlových celků, včetně jakékoliv činnosti údržby na křídle. Prováděné úkoly musí být pro letadlo a systémy reprezenta-

tivní jak z hlediska složitosti, tak z hlediska technických dovedností a znalostí, jež jsou nutné k provedení i složitějších úkolů týkajících se konkrétního typu letadla.

Po absolvování praktické části typového výcviku na letadlo musí instruktor-examinátor zhodnotit znalosti a dovednosti účastníka výcviku.

Vlajkovou lodí CATC je typový výcvik na letadlo A320. Výcvik údržby je postaven na filozofii aktivního vzdělávání a na výcviku zaměřeném na schopnosti (Airbus Active Learning and Competence focused Training, AACT). CATC organizuje standardní kurzy Airbus ve třídě plně vybavené touto společností.

Třída je schválena na výcvik v souladu s Annex IV, Regulation (EC) No. 2042/2003 (Part 147) českým Úřadem pro civilní letectví a výcvik ve třídě je prováděn instruktory kvalifikovanými pro výcvik AACT.

Nejnovejší simulační technologie Airbusu používané ve třídě: Maintenance and Flight Training Device (MFTD, kopírující reálné systémy letadla) a virtuální letadlo (Virtual Aircraft) umožňují účastníkům vykonat kompletní úlohu operativně orientovaným způsobem a získat praktické dovednosti před praxí na skutečném letadle.

Virtual Aircraft simuluje celek letadla (nikoliv pouze pilotní kabinu) a umožňuje vykonání všech kroků u úloh údržby (např. zpráva o závadě, odstranění závady, demontáž a montáž součástek, BITE test v pilotní kabině atd.). Kurzy odpovídající C, B1 a B2 kategorii definované v Part 66 jsou schváleny v souladu s Regulation (EC) No. 2042/2003 českým Úřadem civilního letectví.

Kromě typových výcviků CATC organizuje speciální kurzy, které jsou určeny pro nejzkušenější část techniků, jako je boroskopie motoru, práce s kompozity a také oprávnění k provedení motorové zkoušky.

Po každém typovém výcviku musí technik získat nezbytné zkušenosti na letadle. Cílem závěrečného výcviku na pracovišti je získat požadovanou způsobilost a praxi k bezpečnému provádění údržby samozřejmě s následným závěrečným přezkoušením.

Hotovo! Hurá! A jdeme na to!

Jiří JAHODA, foto ilustrační

## Druhá etapa generální opravy hlavní dráhy



# FAB CE

V minulém článku o projektu FAB CE jsme se zaměřili na podání základních informací a popsali jsme si procesy vedoucí k jeho zprovoznění. Základním stavebním kamenem této iniciativy, stejně jako všech ostatních, jsou zejména úsilí a práce konkrétních lidí ze zúčastněných zemí. Proto se pokusíme v tomto článku nastínit vztahy a principy spolupráce mezi jednotlivými složkami a úrovněmi projektu. Pojďme se tedy společně podívat na organizační uspořádání projektu FAB CE a zapojení zástupců České republiky a našeho podniku do jeho struktury.

Organizační uspořádání projektu FAB CE lze rozdělit do dvou základních úrovní – úroveň státní a úroveň poskytovatelů letových navigačních služeb. Nejvyšším rozhodovacím orgánem na úrovni států je **Rada FAB CE** (FAB CE Council) složená z ředitelů pro civilní letectví příslušných ministerstev nebo jimi zvolených zástupců. Posílám ji především naplňovat principy a cíle stanovené Dohodou FAB CE. To zahrnuje strategické vedení projektu, rozhodování o zásadních otázkách na úrovni států a schvalování nejdůležitějších výstupů.

Záležitostmi civilně-vojenské spolupráce, jakož i spolupráce jednotlivých armád mezi sebou je pověřen společný **Výbor pro civilně-vojenskou spolupráci** (Joint Civil-Military Airspace Coordination Committee). Členy tohoto výboru jsou zástupci civilních i vojenských složek letectví v jednotlivých zemích, jejichž úkolem je řešit otázky uspořádání a plánování vzdušného prostoru, aplikaci konceptu jeho flexibilního využívání, kapacitní plánování, přeshraniční spolupráce civilních a armádních složek a samozřejmě také problematika spojenou s obranou a ochranou vzdušného prostoru.

Koordinací záležitostí spadajících do působnosti úřadů civilního letectví se v projektu FAB CE zabývá **Výbor pro spolupráci dozorových orgánů** (NSA Coordination Committee). Úlohou výboru je spolupracovat a harmonizovat oblasti jejich působnosti, tedy zejména oblast bezpečnosti, regulace, dohledu a dozoru. Jednotlivé úřady jsou rovněž zodpovědné za předkládání výkonnostních plánů. Zatímco pro první referenční období byly výkonnostní plány zpracovány na úrovni jednotlivých států, pro druhé období 2015 – 2019 se počítá s dodáním plánu na úrovni celého projektu FAB. K naplnění tohoto cíle má napomoci nově vzniklý **Orgán pro výkonnost FAB CE** (FAB CE Performance Body).

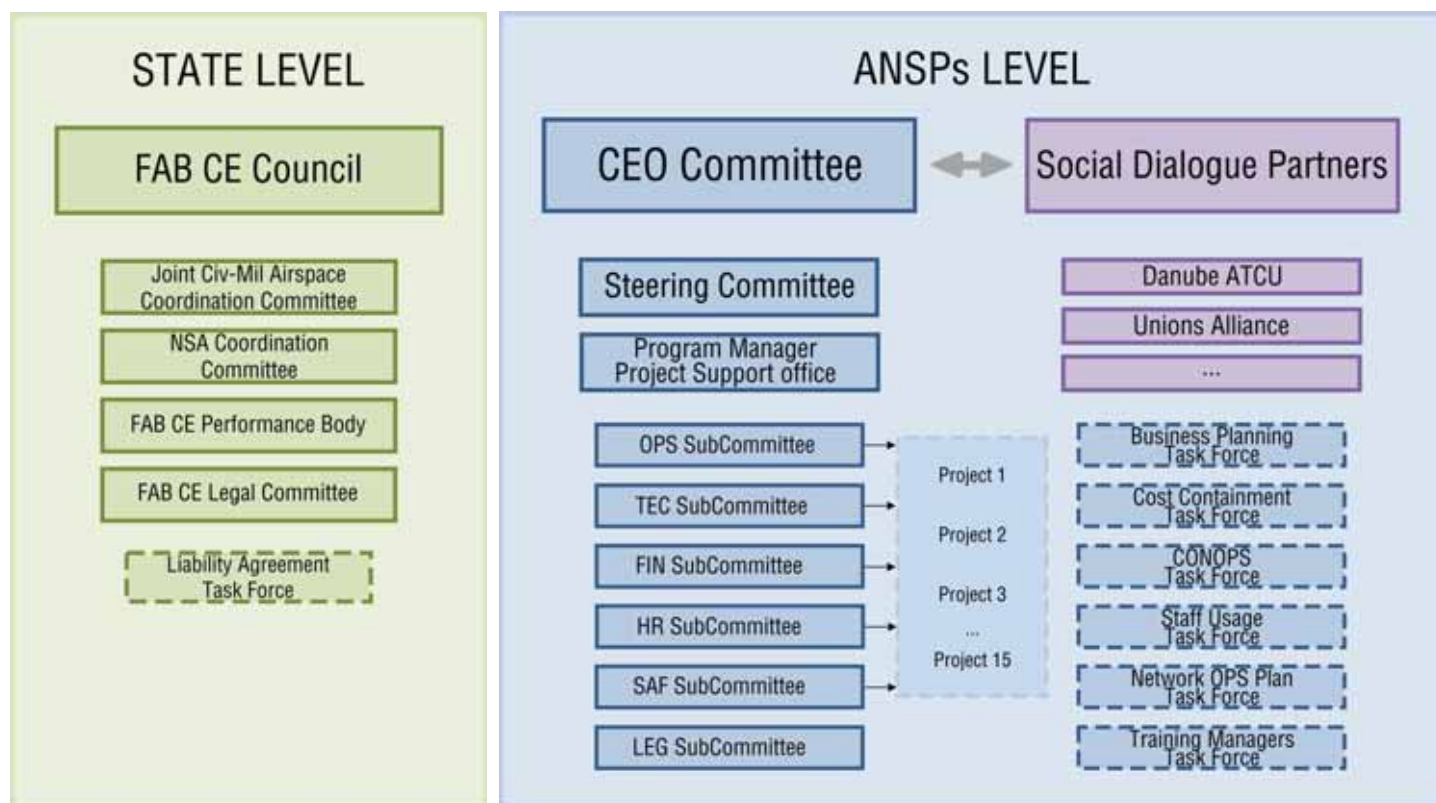
Poradním a podpůrným orgánem Rady FAB CE pro záležitosti právní a legislativní povahy je **Právní výbor FAB CE** (FAB CE Legal Committee). Pod ním funguje i Pracovní skupina pro otázky odpovědnosti vůči třetím stranám (Liability Task Force).

Na úrovni poskytovatelů letových navigačních služeb je nejvyšším rozhodovacím orgánem **Výbor generálních ředitelů** (CEO Committee), který stanovuje cíle projektu FAB CE a zároveň odpovídá za zajištění potřebných zdrojů – lidských, finančních a dalších. Výbor dále dohlíží na vývoj projektu a v případě potřeby koriguje jeho směřování, schvaluje výstupy a řeší ty záležitosti, které nebylo možno rozhodnout na nižších rozhodovacích úrovních. Výbor ředitelů je také zodpovědný za vedení sociálního dialogu s odborovými a profesními organizacemi sdružených v projektu FAB CE.

Cílem sociálního dialogu je především zajištění rámce a potřebných mechanismů pro spolupráci a otevřené a včasné předávání informací, které souvisejí s otázkami zaměstnanosti a dalšími sociálními oblastmi. Největšími odborovými a profesními sdruženími v projektu jsou **Unie řídících letového provozu ve FAB CE** s názvem Danube ATCU a **Aliance unií ostatních zaměstnanců** (Unions Alliance).

Výboru ředitelů je v organizační struktuře podřízen **Řídící**

# pod drobnohledem



**výbor FAB CE** (FAB CE Steering Committee). Jeho posláním je naplňování a správa programového plánu, koordinace práce a schvalování výstupů jednotlivých podvýborů, zajištění koordinace, spolupráce a komunikace uvnitř projektu. Řídící výbor je zároveň zodpovědný za vypracování střednědobé strategie FAB CE. Dále podává zprávy o chodu projektu Výboru ředitelů a eskaluje na něj ty otázky, které není možné rozhodnout na nižších úrovních.

Za každodenní chod projektu je zodpovědný **Programový manažer a jeho podpůrný tým** (Program Manager and Project Support Office). Sem spadá například podpora dílčím projektům a podvýborům, organizace zpracování výstupů a správa jejich databáze, jakož i databáze všech ostatních

dokumentů, dodávání zpráv o vývoji dílčích projektů ve spolupráci s jejich vedoucími. Dále např. koordinace aktivit podvýborů, organizace rozličných jednání, administrativní podpora podvýborům a dílčím projektům a mnoho dalších aktivit spojených s každodenním chodem projektu FAB CE.

Programovému manažerovi jsou podřízeny **Podvýbory FAB CE** (SubCommittees). Těch je celkem šest – podvýbor provozní, technický, finanční, bezpečnostní, právní a podvýbor pro lidské zdroje. Pod záštitou podvýborů fungují dílčí projekty (Projects), kterých je v současnosti patnáct. Některé však byly nedávno ukončeny a některé dočasně pozastaveny. V souvislosti s plánovaným zpracováním nové střednědobé strategie FAB CE, která by měla být připrave-

na do konce roku 2013, se počítá také s revizí počtu a zaměření těchto dílčích projektů.

Pro podporu a realizaci některých aktivit FAB CE na úrovni poskytovatelů letových navigačních služeb byly vytvořeny **příslušné pracovní skupiny** (Task Forces). Těch je nyní šest a zabývají se oblastmi obchodního a výkonostního plánování (Business Planning Task Force), optimalizace nákladů (Cost Containment Task Force), provozního konceptu (CONOPS Task Force), optimalizace využívání lidských zdrojů (Staff Usage Task Force), provozního plánování (FAB NOP Task Force) a oblastí výcviku a využívání výcvikových zařízení (Training Facilities Managers Task Force).

**Pavel Janda, ÚSMP MK**

## Úplný seznam zástupců České republiky a ŘLP ČR v projektu FAB CE

FAB CE Council  
Joint Civ-Mil Airspace Coordination Committee  
NSA Coordination Committee  
FAB CE Performance Body  
FAB CE Legal Committee  
Liability Agreement Task Force  
CEO Committee  
Steering Committee  
Program Manager  
OPS SubCommittee  
TEC SubCommittee  
FIN SubCommittee  
HR SubCommittee  
SAF SubCommittee  
LEG SubCommittee

Zdeněk Jelínek (MD ČR), Jan Klas  
Michal Kašaj (MO ČR), Zdeněk Nohava  
Josef Kopp (ÚCL), Vít Hezký (ÚCL)  
Vít Hezký (ÚCL)  
Tomáš Pustina (MD ČR), Radka Plutnarová  
Tomáš Pustina (MD ČR), Radka Plutnarová  
Jan Klas, Luboš Hlinovský  
Luboš Hlinovský, Pavel Janda  
Ivan Hubert  
Zdeněk Nohava, Tomáš Navrátil  
Vladimír Čížek, Ivo Lengál  
Luboš Hlinovský, Martin Podešva  
Roman Weber, Jana Hochmanová  
Filip Prah, Jana Wolfová  
Radka Plutnarová, Richard Klíma

Business Planning Task Force  
Cost Containment Task Force  
CONOPS Task Force  
Staff Usage Task Force  
Network OPS Plan Task Force  
Training Managers Task Force  
Social Dialogue – Danube ATCU  
Social Dialogue – Unions Alliance

Projects

Luboš Hlinovský, Martin Podešva  
Martin Podešva, Luboš Hlinovský  
Jan Hovorka, Tomáš Navrátil  
Stanislav Černý  
Zdeněk Nohava  
Jana Hochmanová  
Michal Křížka, Tibor Horony, Miloš Landa  
Milan Vondra  
Zdeněk Nohava, Vladimír Čížek, Marek Dočkal, Milan Dohnal, Jana Wolfová, Tomáš Navrátil, Milan Koráb, Lumír Hovančík, Pavel Kočovský, Milan Dvořák, Michal Chvojka, Jan Bernatzik, Filip Prah, Roman Weber, Luboš Hlinovský, Martin Podešva, Ivan Uhlíř, Jana Hochmanová

# 15th EATC Ice Hockey Tournament 2013

Ve dnech 21. – 24. března se hokejový tým ŘLP ČR, s. p., zúčastnil již patnáctého ročníku turnaje řídících letového provozu, který se letos konal v horském středisku Champéry ve Švýcarsku. Kromě týmu Prague Monkeys hájícímu barvy našeho podniku se turnaje zúčastnilo dalších devět týmů. V základní části byli účastníci rozděleni do dvou pětičlenných skupin a každý tým sehrál čtyři zápasy. Ve skupině B narazili reprezentanti ŘLP na týmy EHC Zürich Skylanders, Rhein Radar Rhinos, Košice Flyers a Slovenia Žolne IHT. V prvním vystoupení se naši hokejisté střetli s týmem z Curychu, vstup do turnaje bohužel nezvládli a podlehl soupeři vysokou 12:2. Po této úvodní porážce šli naši reprezentanti do dalších zápasů s tím, že musí odčinit výpadek z předchozího zápasu. Tento závazek se podařilo naplnit a po zlepšeném výkonu celého mužstva se v dalších zápasech naši hokejisté radovali ze tří vítězství - Rhein Radar Rhinos 11:0, Košice

Flyers 6:0 a Slovenia Žolne IHT 4:3. Po odehrání základní části turnaje se týmy ze skupiny A podle umístění střetly o konečné pořadí v turnaji s týmem, který skončil na stejném místě ve skupině B. Mužstvo Prague Monkeys po nešťastné úvodní prohře se Švýcary v základní části turnaje skončilo na druhém místě, což znamenalo boj o bronzové medaile. V posledním vystoupení reprezentanti našeho podniku změřili síly s hokejisty z týmu ATC Bratislava Falcons. Zápas byl vyrovnaný a v základní hrací době skončil remízou 1:1. Poté následovaly samostatné nájezdy, v nichž se bohužel štěstí přiklonilo na stranu soupeře a tým



Prague Monkeys tak skončil celkově na čtvrtém místě. V zápase o celkové prvenství v turnaji se poté utkaly dva týmy z pořadatelské země HC Skyguide Genève a EHC Zürich Skylanders. Hokejisté z Curychu v zápase potvrdili dobrou formu z předchozích zápasů a finále zasluženě dovedli do vítězného konce v poměru 5:1.

## Language corner



### Poker

There once was a woman who plays poker once a month with a group of female coworkers who was concerned that she always woke her husband when she came home around 1:00 am. One night she decided to try not to wake him. She undressed in the living room and put her purse over her shoulder and tiptoed nude into the bedroom but was surprised to find her husband sitting up in bed reading. "Dammit woman!" he exclaimed. "Did you lose everything?"



### Google

Q: Google is a girl or a boy?  
A: Google is a girl because it won't let you complete the whole sentence and start guessing, suggesting...and you ask only question but get hundreds of irrelevant answers in seconds.



### Helisoft

A helicopter was flying above Seattle when an electrical malfunction disabled all of the aircraft's electronic navigation and communications equipment. Due to the clouds and haze the pilot could not determine the helicopter's position. The pilot saw a tall building, flew toward it, circled, and held up a handwritten sign that said "WHERE AM I?" in large letters. People in the tall building quickly responded to the aircraft, drew a large sign, and held it in a building window. Their sign said "YOU ARE IN A HELICOPTER." The pilot smiled, waved, looked at his map, determined the course to steer to SEATAC airport and landed safely. After they were on the ground the copilot asked the pilot how he had done it. "I knew it had to be the Microsoft Building, because they gave me a technically correct but completely useless answer."

## Zápisník z cest (tentokrát) Roberta Bakaláře

### Cestujeme daleko i blízko – divoká Kanada

Většina městských lidí se s přicházejícím jarem těší na nadcházející krásy rozkvétající přírody, a to včetně mě. Kanada a zejména Britská Kolumbie je toho symbolem. Avšak je příroda a příroda, tu kanadskou, která je nádherná svou divokostí, rozlehlostí a drsností, v Evropě nespátíme, a pokud nejste připraveni, tak vás i těžce zaskočí. Cesta z Vancouveru do národních parků Jessper a Banff je nádherná, ale najedete pěkných pár tisíc kilometrů, což v těchto končinách není žádná vzdálenost. Nesmí vás třeba zaskočit, že uděláte-li si výlet do skanzenu zlaté horečky v oblasti kolem Gold Bridge, ujedete jednosměrně 450 kilometrů a cestou



potkáte pět osad a šest aut. Navíc vás po příjezdu na místo uvítá cedule s nápisem „Dnes zavřeno“. Chvilí přemýšlíte, a pak přeskočíte plot a uděláte si prohlídku sami. Cesta sem vede převážně lesem, kde opravdu spatříte vlky, losy a medvědy. V Gold Bridge se ocitnete v době zlaté horečky a pochopíte, že to, co vidíte, není jen divadlo připravené pro turisty, které zde mimo jiné opravdu nepotkáte. Originální zrezlé hornické vozíky, rozpadlé domy dobrodruhů... vše vás tak pohltí, že máte pocit, že s nimi prožíváte jejich příběhy. Dáte se do řeči s pár dřevorubci, kteří vypadají jako z amerického filmu. Pokud nechcete jet zpět tou samou cestou, ochotně vám poradí, že cesta vede i přes Pemberton a v tomto období by měla být již sjízdná. Ovšem nepovažujte výraz „měla by být“ za to, že je. Možná že byste mohli dopadnout jako já a uprostřed Skalistých hor zapadnout v hlubokých lesích do bahna a sněhu. Když si uvědomíte, kde jste a že jste viděli před chvílí medvěda, který byl na všech čtyřech velký jako vaše auto, pochopíte, že situace není příliš růžová. Po pečlivém zhodnocení nezbyvá nic jiného než konstatovat, že čekat na pomoc je marné, a tak se ověšíte zvonečky a zahájíte běh zpět do osady. Naštěstí asi jen 12 kilometrů. Když pak potkáte pár lovců s puškami, jste nejšťastnější člověk pod sluncem. Strávíte s nimi dva dny, a když se jim snažíte říct, že jste v lese potkal medvěda, tak na vás koukají, o co jako jde, a vlastně mají pravdu. Když se dozví, že je člověk z Evropy, tak jen lakonicky odpoví: „Je to na vás vidět“. Po dvou dnech Billy Wats sežene velké auto a jde se vyprošťovat to mé zapadlé. Po pár pivech se loučíme a přejeme si oba dva do rozdílných světů mnoho štěstí.

Robert Bakalář, DPLR/SLŠ/OPP

## Program

Divadlo  
Na Fidlovačce

17. 5. PÁ 19.30 Šumař na střeše  
18. 5. SO 19.30 Jeptišky  
21. 5. ÚT 19.30 Techtle mechtle aneb Když to jde, je to super... když ne, je to ještě lepší  
22. 5. ST 10.30 Nevěsta (veřejná generálka)  
19.30 Shapira  
23. 5. ČT 19.30 Nevěsta (I. premiéra)  
24. 5. PÁ 19.30 Nevěsta (II. premiéra)  
25. 5. SO 15.00 Nevěsta  
27. 5. PO 10.30 Babička  
28. 5. ÚT 19.30 Techtle mechtle aneb Když to jde, je to super... když ne, je to ještě lepší

30. 5. ČT 19.30 Řeči, řeči  
31. 5. PÁ 19.30 Jeptišky  
1. 6. SO 15.00 Nevěsta  
3. 6. PO 10.30 Balada pro banditu  
19.30 Techtle mechtle aneb Když to jde, je to super... když ne, je to ještě lepší  
4. 6. ÚT 10.30 Hostinec U kamenného stolu  
19.30 Nevěsta  
5. 6. ST 10.30 Babička  
19.30 Nerušit, prosím  
6. 6. ČT 19.30 Dům čtyř letor  
7. 6. PÁ 19.30 Proutník pod pantoflem  
8. 6. SO 15.00 Šumař na střeše

## Applying for a job at IKEA



### Im Büro

"Chef, darf ich heute zwei Stunden früher Schluss machen? Meine Frau will mit mir einkaufen gehen."  
"Kommt gar nicht in Frage."  
"Vielen Dank Chef, ich wusste, sie würden mich nicht im Stich lassen."

Připravily LH, nwt