

STRIP 2014

ročník XV, číslo 153
září

Představujeme Miloslava Halu (str. 3)

Návštěva letců Royal Air Force (str. 6)

Rekonstrukce na TWR Praha (str. 6–7)



Zářijová pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V září oslaví své kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., tito zaměstnanci:

Filip Dvořák, Ing.,
bezpečnostní administrátor ATM,
DPRO/ATMS/S **15 let**

Boris Papež, Ing.,
pracovník údržby ZLT II,
DPRO/ATMS/RIS/BUKOP **15 let**

Vladimír Boháč, Ing.,
náměstek SPLS,
DPRO/SPLS/S **20 let**

Zbyněk Lomička, Ing.,
vřlp II – WS,
DPRO/SPLS/APP/TWR **20 let**

Hana Vaňousová,
KTP II,
DPRO/SPLS/ARO **20 let**

Ivo Lengál, Ing.,
vedoucí OPM,
DPLR/SRPI/OPM **25 let**

Lucie Vondrová, Ing.,
operátor příjmu dat,
DPRO/SONS/ACC/FDD **25 let**

Alexandr Duda, Ing.,
vřlp II – WS,
DPRO/SPLS/APP/TWR **30 let**

Marta Ljacká,
vedoucí pedagogický pracovník,
DPLR/SLŠ/OJV **35 let**

Jitka Svobodová,
operátor příjmu dat,
DPRO/SONS/ACC/FDD **35 let**

Miroslav Žáček, Ing.,
supervizor na TS II,
DPRO/ATMS/RIS/ASP **35 let**

Redakce všem srdečně blahopřeje!

Vánoční večírek 2014

Dovolujeme si s předstihem informovat, že **neformální předvánoční setkání zaměstnanců** se pro letošní rok uskuteční v pátek 12. prosince opět v prostorách Výchovného střediska CATC. *red*

Statistiky provozu

Počet pohybů na
Letišti Václava Havla Praha

ČERVEN 2013/2014

Zdroj: AI

2013	2014
celkový počet	
12 528	12 311
nejvyšší počet/den (14. 6.)	
467	468
nejvyšší počet/hod. (7. 6.)	
40	41

ČERVENEC 2013/2014

2013	2014
celkový počet	
12 733	12 127
nejvyšší počet/den (12. 7.)	
453	465
nejvyšší počet/hod. (11. 7.)	
38	39

Počet pohybů ve FIR Praha

ČERVEN 2013/2014

Zdroj: AI

2013	2014
celkový počet	
63 803	65 997
nejvyšší počet/den (28. 6.)	
2 361	2 412
nejvyšší počet/hod. (28. 6., 29. 6.)	
169	178

ČERVENEC 2013/2014 (IFR)

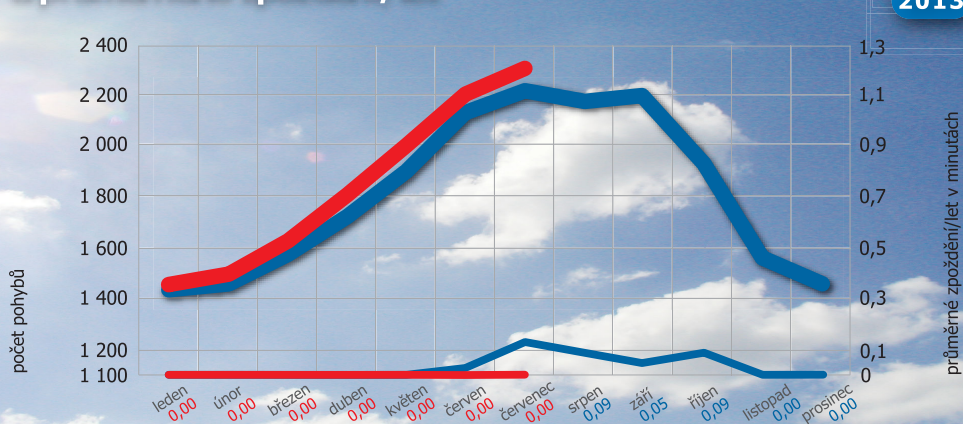
2013	2014
celkový počet	
68 620	71 398
nejvyšší počet/den (18. 7.)	
2 340	2 463
nejvyšší počet/hod. (13. 7.)	
175	184

Statistiky provozu červen, červenec 2014/2013

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		
	2013	2014	v %	2013	2014	v %	2013	2014	v %	2013	2014	v %
červen	12 528	12 311	-1,7	3 118	3 970	27,3	1 292	2 155	66,8	802	890	11,0
červenec	12 733	12 127	-4,8	3 553	3 955	11,3	1 715	2 198	28,2	1 050	819	-22,0

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Nárůst provozu
v %

Průměrné zpoždění na let
v min.

	2013	2014	13/14	2013	2014
červen	63 803	65 997	3,4	0,03	0,00
červenec	68 620	71 398	4,0	0,13	0,00

Nechat svým kolegům dveře otevřené je ctí každého šéfa

Miloslav Hala se stal obchodním ředitelem našeho podniku teprve před několika měsíci. Je to muž rozhodný a pevný ve svém postavení, s jasnými cíly a jeho podřízení o něm říkají, že je přísný „tak akorát“. Není lepší příležitostí než ho trochu podrobněji představit našim čtenářům formou společného rozhovoru, který, jak doufáme, přinese hlubší pohled nejen na jeho osobu, ale i na celý nově vzniklý obchodní útvar.

Vzpomenete si na váš úplně první den v roli obchodního ředitele?

S mým nástupem to bylo trochu komplikovanější, ale když jsem první den nastoupil, nejprve jsem si představoval, jak to tady celé uspořádám a jak to tady bude fungovat. Převzal jsem skupinu lidí, se kterými jsem se předtím párkrát viděl, kteří měli určité zvyky a stereotypy, které se nemusely jednoznačně potkat s mými představami. Uvažoval jsem hlavně nad tím, jak to dát všechno dohromady, abychom všichni chodili do práce rádi. Za sebe mohu říci, že zde necítím žádné napětí v týmu, mí lidé ví, že zde u mě mají – kromě obchodních jednání – dveře vždycky otevřené a kdykoliv mohou přijít s problémem nebo záležitostí, o které se potřebuji poradit, kdykoliv se mohou přijít zeptat. To je jeden z mých dlouholetých principů, který respektuji, protože zavřít dveře od kanceláře si umí každý, ale být v kanceláři, pracovat a zároveň nechat svým kolegům otevřené dveře je, myslím ctí každého šéfa.

Do podniku jste jako nový obchodní ředitel nastoupil v květnu tohoto roku.

Ano, oficiálně to bylo 1. května, což byl státní svátek, takže fyzicky jsem byl v kanceláři od 2. května. To jsme prováděli ještě nějaké drobné renovace a úpravy, protože prostor, ve kterém sídlíme, předtím nebyl nějakou dobu vůbec využívaný.

Jaký je rozdíl mezi tím nastoupit jako ředitel nově zřízeného útvaru nebo jako ředitel do již zavedeného a plně fungujícího oddělení?

Nástup do nového útvaru vytváří řadu nových příležitostí. Nese to s sebou velkou výzvu, neboť se jedná o poměrně značnou změnu. Je to změna jak pro kolegy zaměstnance, tak i pro mě a také pro mé okolí na úrovni ředitelů, kdy se myšlenka rozhodnout příležitosti, které přicházejí nebo se vytvářejí, začíná pomalu zhmotňovat. V takové situaci není jednoduché se orientovat a je důležité navázat pozitivní komunikaci s kolegy, aby přijímali jednak moje myšlenky a také abych uměl zvládnout ty příležitosti, které se nabízejí a společně vytvářet něco nového.

Doposud byla činnost obchodního útvaru vyhraněná pro činnost zajištění kapacity letecké školy a kalibrační letky, ale v rámci diskuze s panem generálním ředitelem a ředitelem DPLR Petrem Fajtlem se objevila myšlenka vzniku zcela nového útvaru. Hlavním bodem bylo, aby se příležitosti, které zaměstnanci ze svých pracovních cest a obchodních jednání přinášejí, mohly začít vyhodnocovat do té míry, že bychom byli schopni kvantifikovat, co nám to přinese při jakých nákladech, tzn. zjistit míru efektivity toho, co můžeme dělat a posléze na tom začít systematicky pracovat. To je ta pasivní část. Ta aktivní pak je příležitosti vytvářet, nabízet a pracovat směrem zevnitř ven, využívat kapacity, které společnost má k dispozici, i když možná někdy jen v částečné míře, snažit se je rozvíjet. Pokud se tato příležitost ukáže jako efektivní a zajímavá, za-

čneme s danou myšlenkou hlouběji pracovat a krok za krokem z ní vytvářet obchodní případ a přinášet další potenciál k tomu, co už společnost nabízí.

Můžete nám váš útvar trochu blíže představit, co se týče zaměstnanců?

Máme celkem devět zaměstnanců. Sekretariát vede Katka Martinová. Oddělení obchodní a marketing řídí Mirek Ehl, který pracuje v podniku již asi devět let, a proto jsem i já respektoval určité rozdělení vlivu na trhu tak, jak to tady již fungovalo předtím, možná jsme je jen o něco doplnili a rozšířili. Dále je zde Maruška Bortlíková a Honza Hejny, Daniela Zámrská, která k nám přišla začátkem července jako nová síla, dále Jana Koppová, která odpovídala na letecké škole za knihovnu a činnosti s tím spojené, a také Markéta Matysová. Od června je tady nový zaměstnanec, ekonom analytik Martin Petrželka, který řeší především zpracovávání obchodních případů a studií, vyhodnocování SWOT analýz a podobně.

Myslím, že náš útvar funguje velmi dobře i po osobní stránce. S Mirkem Ehlem si občas zajedeme zahrát tenis, sešli jsme se všichni na fotbalovém turnaji CANI Cup, domluvili jsme se na společné výjezdu na kolech, což je určitým signálem, že v rámci týmu není konflikt, který by bránil tomu, abychom se scházeli i mimo pracovní dobu.

Mohl byste uvést konkrétní případ, kterým se váš útvar zabývá?

Byli jsme požádáni o zpracování dokumentu pro nepřesné přiblížení a bezpečnostní studii pro letiště Hradec Králové. Tím vznikla potřeba vytvořit celou řadu materiálů, které umožní s takovou studií pracovat. Nás to zaujalo, protože to sice není žádná mimořádná věc, ale na trhu se taková studie zhodnocuje kolem dvaceti až pětadvaceti tisíci euro. Pokud bychom byli schopni z toho vytvořit *business case* a my víme, že u nás existuje taková poptávka, a byli bychom schopni to nabízet i v okolních zemích, tak by se to mohlo stát novou službou, kterou je Řízení letového provozu schopno poskytovat svému okolí. V tuto chvíli tuhle příležitost vyhodnocujeme a na příští poradě generálního ředitele budu předkládat výsledek této činnosti. Porada pak rozhodne, zda budeme pokračovat nebo zda se toho vzdáme. V tuto chvíli nicméně nemáme kapacity na to, abychom mohli zpracovávat více takových případů než jeden, maximálně dva, neboť ti zaměstnanci, kteří na tom pracují, to dělají nad rámec své pracovní činnosti.

V praxi se ze všeho nejdříve nad prvotním podnětem zamýšlím sám, a pokud dojdou k názoru, že je smysluplný, začnu ho rozpracovávat a vezmu ho na útvárovou poradu. Radí se nad ním prakticky každý z týmu, kdo má znalosti dané problematiky – všichni mají možnost se vyjádřit. A je-li pozitivní odezva, tak se na konkrétním podnětu začíná pracovat.

Jak přistupujete k faktu, že to, na čem pracujete a na co vynakládáte energii, nemu-



sí být v tu danou chvíli doporučeno k dalšímu zpracování?

I to je naše práce a my nemůžeme rozhodovat o projektech, které má následně řešit celý podnik. Podobná situace se i stala. Zjistili jsme, že na některých zahraničních serverech se objevila poptávka po činnosti, kterou už Řízení letového provozu prošlo a znamenalo by to dlouhodobější nasazení šesti až osmi expertů z naší společnosti, které sice máme, ale kteří již mají svou práci. V takovém případě buď hledáme součinnost s někým jiným, s kým bychom se do toho mohli zapojit buď nějakou subdodávkou nebo nějakým dílčím podílem na takové zakázce, nebo řekneme, že na to v tuto chvíli nemáme prostor a nemůžeme do toho jít. Pokud porada nebo vedení rozhodne, že v dané situaci nemůžeme dovolit tolik kapacit pro nestandardní konzultační činnost, tak musíme celý případ odložit nebo hledat příležitost s někým jiným.

Vypadá to, že i práce v obchodním útvaru může být kreativní.

Ano, mohu potvrdit, že je to velmi kreativní, protože jsme dospěli k názoru, že je potřeba rozšířit teritorium našeho působení. Kromě těch tradičních zemí, kde zejména letecká škola měla své klienty, třeba Balkán a některé země bývalého Sovětského svazu, chceme hledat i dál, protože vzdálenost dneska není tím klíčovým parametrem pro hledání klientů a zákazníků. Chceme vyhledávat klienty třeba z jihovýchodní Asie – Vietnam, Malajsie, Kambodža, kde můžeme nalézt potenciál a potřebujeme různými cestami najít ten správný kontakt na *decision-makers*, abychom je oslovili a nabídli jim ty správné služby. Praha je atraktivní destinací a naše výcvikové středisko je na vysoké úrovni, máme odborníky a máme k dispozici i kapacitu. Toho je potřeba využít.

Jak probíhá spolupráce obchodního útvaru se zbytkem podniku?

Spolupráce s ostatními útvary ŘLP je vyloučeně nutností, protože jediné v součinnosti s nimi jsme schopni získávat podněty, předávat zkušenosti z naší činnosti, a především obchodní útvar sám není schopen realizovat takovou činnost. Úzce spolupracuje-

vizitka MILOSLAV HALA

narozen: 18. 10. 1953
rodina: ženatý, dcera 12 let a synové 36 a 32 let
vzdělání: Obchodní fakulta VŠE v Praze
ve volném čase se věnuje: sportu – především golfu, lyžování a cyklistice a také leteckému modelářství
vždy se rád podívám na: Zelený svět
vždy si rád přečtu knihu: v originále od mého oblíbeného autora Sydney Sheldona
vždy si rád poslechnu: Slágrů 80. let, Bryana Adamse nebo Petra Jandu
co si často říká: Co mě nezabije, to mě posílí.
jako malý jsem chtěl být: popelářem

me s leteckou školou, kalibrační letkou, komunikujeme s CATC, většina našich nabídek – když jsou prvotní a nejsou ještě vyselektované – je komplexní, kdy zahrnujeme i nabídku na výcvik pilotů a palubního personálu a naopak. Rád bych, abychom do budoucna spolu s ostatními útvary, které se setkávají s vnějším světem – ať už je to útvar, který řídí Luboš Hlinovský nebo Petr Fajtl, ale i Roman Náhončík – vytvářeli *ad hoc* týmy a otevřeli společnou diskuzi, v níž budeme probírat příležitosti, které se nabízejí. Oni musí vědět o tom, co děláme my, a my budeme rádi, když budeme mít povědomí o příležitostech, které přicházejí. Musím říct, že spolupráce tak, jak to mohu hodnotit za těch pár měsíců, je na velmi dobré úrovni. Nemusely se nastavovat žádné hranice či stanovovat pravidla, vše šlo přirozenou cestou. Ačkoliv dochází k určitému prolínání činností, například v otázkách marketingu a komunikace, jedná se vždy o velmi vstřícnou diskuzi a sdílení informací za jasným účelem navenek reprezentovat náš podnik tak, jak nejlépe umíme.

*Dokončení v příštím čísle zpravodaje.
text a foto nwt*

Fotografie na titulní straně

Na zářijové titulní straně našeho zpravodaje si čtenáři poprvé mohou prohlédnout snímek pocházející z aktuálního 13. ročníku fotografické soutěže zaměstnanců s názvem „3L“. Po delší době tak můžeme opět uveřejnit letecký pohled na českou kotlinu, který pořídil **Adam Jandora z oddělení LPS Brno**, a to přímo z kokpitu Cessny 172. Autor sepsal pro naše čtenáře zajímavé povídání, ze kterého se dozvíme, nejen kde přesně snímek vznikl, ale dává nám jako řidiči letového provozu – žák nahlednout i do zákulisí samotného letu. **red**

Byl krásný květnový den roku 2013. Spolu se třemi dalšími spolužáky ze základního výcviku ŘLP absolvujeme let zmíněnou Cessnou 172 pod velením Davida Tomajera. Na trase Letňany, Karlovy Vary, Plzeň – Líně a znovu Letňany, jsme se postupně vystřídali na předním sedadle. Pro některé to byl první let v letadle menším než Boeing 737, což je podle mého názoru nutná zkušenost pro všechny budoucí řidiči letového provozu, a byl jsem za tuto možnost velice rád jakožto nemotorový pilot. Počasí bylo velmi termické, což žaludky mnohých kolegů moc netěšilo. Mně to činilo problém taktéž, ale spíše psychicky. Totiž jako plachtař jsem měl nutkání při každém „nakopnutí“ termikou strhnout řízení do „stoupáku“ a začít kroužit. Proto každé toto cuknutí rukou následovalo nepřirozeným pocitem plýtvání.

Fotografie na titulní straně je pořízena ve třetí zatáčce levého okruhu dráhy 24 v plzeňských Líních. Povrchový důl poblíž Šlovic, jižně od Plzně, mě zaujal jakožto kontrastní objekt oproti okolní barvitě přírodě. Létám převážně na Moravě a na Slovensku, kde moc takových dolů k vidění není. Netřeba zdůrazňovat, že zejména na Mostecku se mi proto při pohledu z letadla chvílemi tajil dech.

Část letu probíhala i přes Německo, takže jsme měli příležitost „osahat“ si reálnou komunikaci i v anglickém jazyce, která pro většinu z nás byla prozatím jen teorií z přípravy na zkoušku ELPAC. Kvůli stále silící termice jsme zde byli nuceni vystoupat do vyšších hladin, kde byl vzduch podstatně klidnější, ačkoliv jsme se navíc museli vyhýbat vzrostlým oblakům cumulus congestus. Po opuštění německého prostoru nás opět přivítala naše matička Česká republika prostřednictvím FIC Praha. Přistání na bývalém vojenském letišti v Líních bylo hladké. Po zaparkování a vypnutí motoru nás zaujaly burácející motory rychlých aut řadících v uzavřené části letiště. Celková atmosféra letiště byla příjemná, řekl bych až nostalgická vzhledem k jeho historii. Personál zde byl ochotný a příjemný, nicméně jsme se nemohli zdržet příliš dlouho. Dotankovali jsme palivo a byla před námi poslední část trati zpět do Prahy na letiště v Letňanech. Tam jsme zanedlouho šťastně přistáli a plní zážitků šli spokojeně domů.

Na závěr bych chtěl poděkovat redakci časopisu Strip, zejména paní šéfredaktorce Wowesné Trhlínové, za ocenění mé fotografie umístěním na titulní stranu. Doufám, že se můj pohled z letadla líbí i vám. **Adam Jandora, DRSL/SLRL/LKTB-LPS**

Objektiv



Generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Jan Klas a prezident PANSA (Polish Air Navigation Services Agency) Krzysztof Kapis společně podepsali dne 24. července 2014 dokument o naplňování společného záměru (tzv. *Letter of Intent*) při realizaci programu SESAR. Vzhledem k tomu, že PANSA získala místo v managementu projektu SESAR v jeho realizační fázi, bude v rámci své role zajišťovat užší spolupráci právě s ŘLP ČR, s. p., a to zejména v oblasti výzkumu a rozvoje a jeho potenciálního komerčního využití. Dohoda o konsorciu, které požádá o členství v SESAR Joint Undertaking byla následně podepsána dne 8. 9. 2014 ve Varšavě. Součástí konsorcia jsou kromě ŘLP ČR, s. p., také partnerské podniky LPS a Oro navigacija. **text a foto rkl**

ŘLP ČR, s. p. se stalo členem SČLP

SČLP neboli Svaz českého leteckého průmyslu je organizace sdružující společnosti, které patří mezi tradiční a nejvýznamnější výrobce letecké techniky v České republice. Byl založen v roce 2011 v Odoleně Vodě jako reakce českého leteckého průmyslu na změny v oblasti letecké výroby se snahou definovat nové priority a akční plány s cílem nabídnout svým aktuálním i potenciálním zákazníkům a partnerům, efektivní a spolehlivou výrobu a vývoj. Úspěchy, kterých jednotliví členové dosáhli, jsou předpokladem pro další rozvoj letecké výroby v ČR a zvýšení zaměstnanosti.



ŘLP ČR, s. p., bylo jednomyslně přijato za člena Svazu českého leteckého průmyslu na jeho oficiálním třetím společném zasedání, které se konalo dne 29. května 2014 v Semilech. Řízení letového provozu jako dynamicky fungujícímu podniku, který aktivně hledá nové příležitosti pro rozvoj a spolupráci v oblasti letectví, otevírá členství ve Svazu více možností při realizaci v obchodní sféře – například v oblasti leteckého vzdělávání, dále sdílení zkušeností vedoucí ke zvyšování kvality poskytovaných služeb nebo při naplňování cílů v rámci rozsáhlejších dlouhodobějších projektů.

Svaz je uznávaný a vlivný představitel českého leteckého průmyslu a důvěryhodný partner pro všechny zúčastněné strany. Prioritou SČLP je zvýšení výroby v leteckém průmyslu, tržeb, zaměstnanosti a exportu s cílem zajistit podmínky pro realizaci stávajících projektů, rozvíjet schopnosti českého leteckého průmyslu a připravit podmínky pro získávání nových zakázek.

Svaz se snaží především posilovat konkurenceschopnost českého leteckého průmyslu, rozvíjet výrobní spolupráci a zvyšovat know-how, řešit problematiku vzdělávání, zabezpečit dostatek kvalifikované pracovní síly a zajistit podporu leteckého průmyslu na úrovni světových standardů.

V současné chvíli představuje SČLP síť třiatváceti leteckých firem a šesti asociovaných členů, mezi nimiž se nacházejí nejen samotní letečtí výrobci, ale i čtyři vysoké školy a čtyři instituce s odlišnějším zaměřením. Členové Svazu jsou vnímáni pro svoji výkonnost a efektivitu výrobních procesů jako nepostradatelní partneři v dodavatelských řetězcích významných zahraničních firem. Společnosti získali kvalifikaci pro vývoj, výrobu a opravy letadlové techniky, která je prověřena leteckými certifikacemi a klíčovými partnery. Jejich technické a technologické schopnosti vycházejí z dlouhodobých zkušeností předávány generacemi leteckých odborníků, zaběhnuté letecké „rutiny“ a z kooperačních programů. Ve vzájemné spolupráci se snaží integrovat letecký průmysl a vytvářet prestižní, atraktivní, dynamické a konkurenceschopné odvětví českého průmyslu, které bude spolehlivým partnerem pro zakazníky po celém světě. **red**

Vyšel Plachtařský sklerotikon



V nakladatelství Svět křídel vyšla před časem nová publikace autora Karla Doudy, dlouholetého a zkušeného instruktora kluků, který za třináct let svého působení vychoval řadu zkušených pilotů, mezi jinými také mistra republiky v bezmotorové akrobacii. Kniha Plachtařský sklerotikon seznamuje čtenáře především se skutečnými příběhy vybranými s téměř čtyřicetileté letecké a publicistické amatérské praxe autora a ačkoliv se věnuje hlavně legendárnímu větroni L-13, snaží se i v obecnější rovině připomenout mnohým letcům jejich začátky. Jak těm, kteří zůstali navždy věrni bezmotorovému plutí po nebeské modři, tak třeba těm, pro které byl Karel Douda prvním průvodcem na dlouhé cestě životem profesionálního pilota a pro něž se stal Blaník nezapomenutelným odrazovým můstkem do kokpitu řady dalších typů. Kniha o 148 stranách obsahuje více než stovku fotografií, které bezesporu potěší každého milovníka bezmotorového létání a lze ji pořídit v kamenných i internetových knihkupectvích. **red**

Dublin hostil celosvětový summit CANSO z oboru řízení letového provozu

Více než 250 zástupců z oboru letecké dopravy se ve dnech 28. června až 1. července setkalo v Dublinu při příležitosti konání celosvětového CANSO ATM summitu a 18. výroční valné hromady. Hlavním podtitulem celé akce bylo heslo „Embracing the future“ a v duchu přijímání budoucnosti se také nesla i většina projevů pozvaných hostů. Akce se zúčastnili také zástupci ŘLP ČR, s. p., GR Jan Klas a RUSMP Luboš Hlinovský a mezi významné hosty patřil například Leo Varadkar, irský ministr dopravy, generální ředitel Ryanair Michael O'Leary nebo futurista Rohit Talwar.

Kromě následování prvního strategického plánu pro odvětví řízení letového provozu, Vision 2020, byl cílem summitu vývoj ve střednědobém až dlouhodobém horizontu, analýza hospodářských, sociálních i dopravních trendů, identifikace nově vznikajících a převratných technologií a vývoj systémů pro správu dat, které by mohly zlepšit bezpečnost, účinnost a nákladovou efektivnost letecké dopravy. Jedním z diskutovaných témat byly i budoucí bezpečnostní hrozby v oblasti kybernetiky, a jak je nejlépe zvládnout.

Generální ředitel CANSO Jeff Poole popsal představu, jak by měl vzdušný prostor vypadat v budoucnosti: „*Máme vizi pro budoucnost, kde letadla létají neoptimalnější trasou přes bezproblémový a harmonizovaný vzdušný prostor, kde státy budou spolupracovat s cílem vytvořit mnohem větší a systematictější bloky řízení letového provozu spíše než organizovat vzdušné prostory podle národních hranic, nařízení budou stanovována na základě výkonnosti se zaměřením na výsledky, nikoli na vstupy a poskytovatelé letových navigačních služeb si budou moci navzájem konkurovat a fungovat jako běžné obchodní podniky. Strategický rámec CANSO pro odvětví ATM, Vision 2020, nám poskytne potřebné kroky k přípravě na tuto budoucnost tak, abychom mohli pracovat na našem konečném cíli.*“

Irský ministr dopravy, cestovního ruchu a sportu Leo Varadkar zdůraznil význam letectví pro irské hospodářství a sdělil summitu šest opatření, která doporučuje v rámci letecké politiky pro Irsko. Generální ředitel Ryanair Michael O'Leary řekl, že odvětví letových navigačních služeb se bude muset připravit na prognózy růstu počtu letů, aby se zabránilo přetížení dopravy a vzniku zpoždění. Vzhledem k tomu, že Ryanair byl schopen snížit ceny letenek prostřednictvím efektivnosti a snižování nákladů, vyzval poskytovatele letových navigačních služeb, aby následovali jeho příklad a snížili také své náklady, a navrhl, že určitou pomoc by mohla být větší konkurence. Zmínil také negativní dopad nedávných stávek řídicích letového provozu na cestující a obchodní vztahy a vyzval k přetížení zákazů takových stávek vzhledem k tomu, že další podobné složky, jako je policie a armáda, na tomto principu fungují.

Příští CANSO Global ATM Summit se bude konat 15.–18. června 2015 v jiohaffrickém Durbanu.

red



Inspirovat

„Když jsem se učil pilotovat letadlo, naučil jsem se určitému způsobu myšlení; efektivnímu a účinnému způsobu řešení problémů. Piloti bývají velmi metodičtí puntičkáři, což my umělci naopak nebýváme.“

Chris Carter (*1957), americký televizní a filmový producent a režisér

„Poprvé jsem spatřil skutečný tvar Země. Jasně jsem viděl pobřeží kontinentů, ostrovů, velké řeky, záhyby terénu, masy vody. Horizont byl temně modrý a hladce přecházel do černé. Pocity, které se ve mně rozhostily, lze shrnout do jediného slova: radost.“

Jurij Alexejevič Gagarin (1934–1968), sovětský kosmonaut, který jako první dne 12. dubna 1961 vzlétl do vesmíru.

„Čím jasnější jsou tvé sny, tím výš můžeš letět.“

Israelmore Ayivor, spisovatel

Připravila nwt

Zápisník z cest (tentokrát) Roberta Bakaláře

Co se vám vybaví, když se řekne Filipíny? Někdo si vzpomene na hlavní město Manilu, jinému vyvstane v paměti souostroví o stovkách malých ostrůvků či rýžová pole, další si zase vzpomene na velikonoční svátky a ukřižování Krista či zvláštní „lékařské“ metody. Mně osobně se vybaví španělská kolonizace a kohoutí zápasy. Filipíny, a myslím, že nejen ony, vás přimějí se pozastavit a trochu popřemýšlet. Pokud vyrazíte tímto směrem z Evropy v červenci, zcela jistě ušetříte peníze za letenky, ale poznáte i filipínskou odvrácenou tvář, a to ve formě tropických vichřic a monzunových dešťů, kdy nestačíte ujit ani pět kroků a jste úplně promočený. Naprosto skvělým zážitkem je půjčení auta či motorky, ale musíte okamžitě zapomenout na dopravní předpisy. Přes absolutní chaos, kdy jen Manilou severním směrem projíždíte sedm hodin, nepocítíte kolem sebe žádnou agresi nebo stres.



Vnímáte všude jen usměvavé tváře. Rázem si uvědomíte, že časový harmonogram, který jste si doma sestavili, se vám najednou boří jako domeček z karet, a to z jednoho prostého důvodu – že jste něco předpokládali. Ono totiž v Evropě nejedete průměrnou rychlostí 15 až 30 km za hodinu. Nestane se vám, že silnice je neprůjezdná z důvodu sesuvu půdy. A tak vám zde nezbyvá nic jiného než začít žít přítomným okamžikem a brát věci tak jak přicházejí, zkrátka tak, jak jsou. Po dvou dnech jízdy, kdy překonáte 450 kilometrů, dorazíte do oblasti Banauí, kde jsou ta nejkrásnější rýžová pole, jaká jste kdy mohli vidět, o stářích tisíc let. Neskutečné. Dají se zde dělat nenáročné túry ale v dlouhých kalhotách, triku s dlouhým rukávem a holínkách, protože o rýži se můžete pořezat a s železnou pravidelností od jedné hodiny udeří monzun, který promění stezku v koryto plné bahna a valící se vody. To už k této lokalitě zkrátka patří.

Po krátkém přeletu zpět do Manily a nalodění se na parník, kde pouhým okem rozeznáte, že na palubě je minimálně dvojnásobek lidí, než je maximální kapacita, a že záchranné čluny by nestačily ani pro polovinu lidí, přijedete po čtyřicetihodinové cestě na kouzelný ostrůvek Panglao. Krásné bílé pláže, sluníčko a kohoutí zápasy.

Stačí s místními vypít trochu kokosové pálenky, projev elementární zájem o jejich zvyky a kulturu a vzhůru do pralesa do arény. Faktem je, že mnozí lidé ze západního světa tyto hry odsuzují, ale jedno krásné přísloví říká „jiný kraj, jiné mravy“. Zápasy trvají i půl dne a probíhají formou vyřazovacích soubojů na život a na smrt. Každý z kohoutů má na pařátu připravený ostrý nůž a tak samotný boj o život netrvá déle než minutu. Vše zde má přísná pravidla včetně sázek. Na otázku, zda jim to nepřijde kruté a co dělají s mrtvými kohouty, mi jeden místní odpověděl: „Ale to jste nás naučili vy Španělé. A s kohouty? Máme pro ně připravené hroby.“ Zajímavé, není-liž pravda?

Kousek od ostrůvku Panglao, který je spojen mostem s pevninou, se na motorce dostaneme do oblasti Bohol s takzvanými čokoládovými horami. Nikdo přesně neví co to je, ale jedná se o naprosto symetrické kužely s tmavým povrchem, odtud tento název. Jedna z místních legend praví, že se jedná o slzy místního obra, jehož láska nebyla opětvána. I takové Filipíny mohou být. Krásné, divoké, nespoutané, ale najdete tu i klid a romantiku.

text a foto Robert Bakalář, DPLR/SLS/OPP



Jirka odešel navždy. Bez rozloučení. Stále tomu nikdo z nás nemůže uvěřit. Už nikdy nevejde do dveří s nějakou uštěpačnou poznámkou, která nás vždy spolehlivě rozesmála. My všichni, kteří jsme měli to štěstí, že byl naším kolegou a kamarádem, na něj budeme neustále vzpomínat. Na jeho výborné pracovní kvality, ochotu kdykoli kolegovi pomoci, a to nad rámec svých povinností.

Už nám nebude nadšeně vyprávět o svých cestách po světě, které podnikal sám nebo s některými kolegy. Nebude rozebírat světové tenisové žebříčky a řešit své příšerné dojíždění do práce. Nebude nám vypočítávat, kdy odejde do důchodu a co všechno v něm podnikne.

Dvakrát týdně sázel Sportku a věřil, že jednou ten Jackpot vyhraje. Hned začal vypočítávat, co komu z nás koupí a kam nás vezme na dovolenou. Bohužel, už se ho nedočká. Ten Jackpot jsme mu totiž vyfoukli my, jeho kolegové, protože jsme měli tu čest ho poznat.

Pan Jiří Fencel zemřel 12. srpna 2014 ve věku 59 let. **Eva Sovová**



Návštěva letců RAF

Ve čtvrtek 31. července poctila Řízení letového provozu vzácná návštěva – bývalí příslušníci Royal Air Force, kteří v době druhé světové války létali v rámci Československé 311. bombardovací perutě. Jednalo se o pana Jiřího Kafku v doprovodu paní Machačové a pana Pavla Vranského.

Do IATCC se dostavili v odpoledních hodinách a měli možnost se seznámit se všemi provozními prostory. Prohlídka začala na galerii, kde jim byly vysvětleny současné postupy a rozdělení složek RLP. Dále se pokračovalo na sál řídicích. Ještě před vstupem se naši hosté zastavili u vitriny, kde obdivovali letecké modely Radima Duky. Na sále se pak seznámili s pracovišti ACC, APP a technickým zázemím. Všude byli opravdu vše přijati. Po krátké pauze, kterou oba pánové strávili povídáním o svých válečných zkušenostech a podepisováním leteckých obrázků a bokorysů, jsme se přesunuli na technický blok k prohlídce věže. Bezvadný výhled, který věž nabízí, naše hosty velmi zaujal. Oba letci se přitom rozpomenuli na rok 1945, kdy po dlouhé válce poprvé přistáli se svými *Liberatory* na ruzyňském letišti na nyní již zavřené dráze 22. Než k tomuto přistání mohlo dojít, museli si oba pánové projít velmi strastiplnou cestu. Naštěstí ji prošli ve zdraví. Mnoho jejich kamarádů takové štěstí nemělo.



Pavel Vranský v uniformě RAF;
foto: z archivu Pavla Vranského

Pan Pavel Vranský uprchl krátce po okupaci v roce 1939 přes Beskydy do Polska, kde chtěl vstoupit do armády. Zde se odehrálo jeho první setkání s gen. Ludvíkem Svobodou. V Polsku vznikala

československá jednotka, ale než mohla být vyzbrojena, Polsko válku prohrálo a naši vojáci se přesunuli do SSSR, kde byli internováni. Podmínky v některých sovětských táborech byly ošklivé. Sovětský svaz měl v té době navíc uzavřenou mírovou smlouvu s nacistickým Německem, takže když se objevila možnost nastoupit službu u britské armády, pan Vranský a většina jeho kolegů nezaváhali. Loď z Oděsy byli přepraveni do Haify. Zde prošel pan Vranský výcvikem a později se v rámci 11. československého pěšího praporu účastnil bojů o přístav Tobruk. Po odsunu z Tobruku byl přeškolen na protiletadlového dělostřelce a se svou jednotkou hlídal přístav v Bejrútu. Tady se poprvé objevila možnost přihlásit se k RAF. Pan Vranský tuto možnost využil. V listopadu 1942 nastoupil na loď, která jej měla dopravit do Velké Británie. Kvůli velkému nebezpečí, které představovaly útoky Luftwaffe a Kriegsmarine, vedla cesta kolem téměř celé Afriky, přes Atlantský oceán, podél pobřeží Jižní Ameriky, pak opět přes oceán a kolem Irska do přístavu v Glasgow. Následoval přesun do Cardiffu, kde prošel výcvikem na palubního radiotelegrafistu. Zde se také poprvé setkal s Jiřím Kafkou.



Jiří Kafka před Liberátorem 311. perutě; foto: z archivu Jiřího Kafky

Pan Jiří Kafka opustil zemi ještě jako chlapec v červnu roku 1939 v rámci transportů dětí, které organizoval Sir Nicholas G. Winton. Dostal se do Velké Británie, kde po dosažení plnoletosti zažádal o vstup do armády. Po třech týdnech výcviku byl přeložen k RAF, kde jej čekal další výcvik. Ten jej rovněž zavedl do tábora nedaleko města Cardiff, pak na východ Anglie a nakonec absolvoval střelecký kurz ve Skotsku.

Pan Vranský a pan Kafka byli po té společně s ostatními letci posláni k dalšímu výcviku do Kanady a na Bahamské ostrovy, kde se nejprve cvičili na strojích B-25 Mitchell a později na strojích B-24 Liberator. Po návratu do Británie začali být nasazováni na operační lety. S *Liberatory* 311. perutě měli vyhledávat a zneškodňovat nepřátelská plavidla, především ponorky. Jedna z prvních operací zavedla oba pány, tehdy ještě v jedné posádce, během Dne D nad kanál La Manche, kde měli krýt boky vylodujících se vojsk před útoky ponorek. Po zbytek války prováděli hlídkové protiponorkové lety v oblasti Biskajského zálivu, Severního moře, Norského moře a Atlantského

oceánu. Lety byly velmi dlouhé a nebezpečné. Běžně se létaly mise s délkou trvání přes deset hodin. Pan Kafka má dokonce zaznamenaný osmnáctihodinový let. Po kapitulaci Německa v květnu 1945 ještě několik týdnů hlídkovali nad mořem, aby monitorovali a doprovázeli německé ponorky, které se po válce vracely do přístavů. První příslušníci 311. perutě přistáli se svými stroji na ruzyňském letišti až koncem července 1945.

Nemohu za nikoho hovořit, ale podle reakcí se domnívám, že se exkurze našim hostům velmi líbila. Touto cestou chceme moc poděkovat všem, kdo nám pomáhali při přípravě i realizaci této akce.

text Aleš Komenda/DPRO/ATMS/NAVCOM, Stanislav Černý/DPERFIN/SPER/RLZ



Na pracovišti ACC. Zleva: Helena Machačová, Jiří Kafka, Zdeněk Nováček, Pavel Vranský; foto: Stanislav Černý

Rekonstrukce

Když před několika lety proběhla komplexní rekonstrukce Technického bloku (TEB) na letišti Praha, nebyla do ní zahrnuta TWR a 12. nadzemní podlaží. Prostory se zdály zachovávat a funkční a navíc představa, že po celém objektu a více než ročním pobytu na hromadách sutin a prachu bude rozkopána i tato část a hluk a prach se přenesí i sem, byla nepředstavitelná. Odpočinek od stavbařů a věčného nepořádku byl nutný. Poměrně brzo se však začala ukazovat nezbytnost provedení prací, kdy hlavně chlazení stále více upozorňovalo, že není schopno prostory TWR a jejího zázemí udržet v potřebné teplotní pohodě. Zařízení postupně stále více vypadávala a v letních měsících nebylo snadné udržet pracoviště v provozu. Bylo nutné oprávit původní záměr, dopracovat projektovou dokumentaci a připravit se na radikální změnu pracovních podmínek spojenou s přestěhováním TWR a jejího zázemí do 11. np – prostory „staré“ TWR. Vzhledem k provozu na letišti a vytížení 11. np jako testovací platformy nebylo jednoduché stanovit termín provedení prací. Nebylo možné ihned zastavit provoz testovací platformy ani nebylo možné ohrozit letní provoz na letišti. Po velmi vstřícném přístupu všech stran jsme společně stanovili termín na jaro letošního roku. Zdálo by se, že není problém naplánovat přesun techniky z 13. np do 11. np a po nějaké době zase zpět, ale opak je pravda. Každý systém ve 13. np má svého administrátora – správce a také svoji historii a vše je třeba respektovat a vypracovat podrobný projekt přemístění a zástavby v novém umístění. Všechny systémy navíc potřebují spolehlivé napájení a směřovat vše do pracovních stolů a zachovat přehled a bezpečnou funkci se nám občas zdálo zcela nemožné. Nelze také opomenout formální stránku věci, a to je jak stavební povolení od ÚCL, tak nutnost posoudit argument provozní bezpečnosti s napsáním potřebné

Historie Řízení I malý seriál postřehů

Kniha, kterou v roce 1998 vydalo ŘLP ČR, s. p., a kterou napsal Ing. Karel Závodský, podrobně mapuje celou historii činnosti, které směřovaly k tomu, co v současné době zahrnuje pojem letové provozní služby. Autor knihy, sám zaměstnanec podniku a skvělý technik v oblasti zabezpečovací letecké techniky, v knize velmi podrobně zachytil postupný rozvoj letecké zabezpečovací techniky a s ní i organizaci a způsob poskytování letových provozních služeb v Československu. Obsah knihy prakticky končí událostmi po roce 1990, ale klíčové události v období po přelomovém roce 1989 obsahem knihy nejsou. Právě po zásadních politických změnách v roce 1989 ale dochází v Československu v oblasti civilního letectví ke zcela zásadním změnám jak v organizaci a struktuře letových provozních služeb, tak i k zásadním změnám v technickém a technologickém vybavení.

V loňském roce – roce dvacátého výročí samostatného podniku Řízení letového provozu, vznikl v jeho vedení zajímavý záměr – text původní knihy Ing. K. Závodského doplnit o podrobný popis událostí v našem podniku v období let 1990 až 2010 a obě části historie vydat ve zcela nové publikaci. Obsah původní knihy Ing. Závodského bude mít pro každého čtenáře cenu v podobě řady technologických údajů a historických dat, ta nově vznikající část bude vy-

chlazení, topení a stínění na TWR Praha

žádosti ve stanoveném předstihu rovněž na ÚCL. I zde jsme zaznamenali pochopení a vstřícnost a vše se podařilo úspěšně vyřídit. Následovala již jen „malá drobnost“ a tou je veřejná zakázka na zhotovitele. V daném případě stálo štěstí při nás, bylo dost nabídek a nikdo se neodvolal. Konečně se mohlo začít! První měsíc prací byl naplánován na přípravu pracoviště v 11. np, natáhání nových tras, přípravu kabeláží všeho druhu a dovybavení pracovních stolů. Také se potvrdila obava projektanta z akustiky 11. np, kde jsou od rekonstrukce svislá skla a pevné povrchy stěn a podlahy. Doplnily se akustické panely, které situaci zlepšily. Vše se přiblížilo k přechodu ze 13. np do 11. np a najednou tady byla noc, ve které se všechno musí stihnout a moc jiných možností není. Tolik lidí najednou na pracovišti TWR nelze tak často potkat! Systém po systémech jsou přenášeny do nových pozic a postupně uváděny do provozu – někdy snadno, někdy komplikovaně s plným nasazením příslušného správce systému a často i ostatních kolegů. Noc je krátká a tak poslední systémy jsou v provozu se svítáním a hned se z nové pozice zahajuje ostrý provoz. První den také přinesl problémy typu špatné větrání prostoru 11. np, akustika vyžadovala úpravu a do ladění včetně položení koberce, který teprve zajistil potřebné utlumení. Souběžně se zvládáním uvedených drobných potíží začala probíhat vlastní rekonstrukce na 13. np, kde bylo nutné rozebrat zařízení interiéru včetně obkladů, vybourat podlahy a přitom všem maximálně ochránit ponechané pracovní stoly a zařízení. Bourání a demontáže jsou trochu archeologie, kdy nemálo věcí není nikde zaneseno, a tak zjistit, co kam a odkud vede a proč to tam vůbec je, někdy není jednoduché. Po vybourání zpravidla všechny zúčastněné přepadne pochybnost, zda se ještě někdy podaří seskládat vše zpět a zprovoznit. Zejména rekonstrukce přináší momenty, kdy technologie se nedá do projektovaného

místa zabudovat a musí se najít náhradní místo. Ani tady jsme se těmto problémům nevyhnuli, a tak se zamontování technologií komplikovalo, hledala se náhradní místa, nervozita stoupala, ale nakonec se všechno vešlo, technologie začala chladit a dokončování interiéru už bylo příjemným zakončením celé akce. Technologicky je nové chlazení zcela jiné než původně použité freonové a používá rozvod chlazené vody, kterým je chlazen celý objekt TEB. Chladicí voda má teplotu 60 °C a její schopnost chladit je vyšší než u freonů. Výkon nového chlazení je až dvakrát vyšší než původního a kromě chlazení zajišťuje i přívod čerstvého vzduchu a ofukování skel TWR. Součástí zařízení je i teplovzdušné topení, které zajišťují podpodlahové jednotky. Celý systém je řízen přes dotykový panel ve 13. np., kde lze nastavit teploty chlazení i topení, ovládat osvětlení včetně plynulého stmívání, ovládat stínicí rolety a schody na střešku k radaru. Dotykový panel je propojen do řízení objektu technického bloku a přes něj do BMS v IATCC, odkud může BMS kompletně nastavovat parametry a mít průběžnou informaci o aktuálním stavu všech prvků. BMS tak může poskytnout pomoc v případě místního problému s nastavením a také diagnostikovat poruchu včetně data a času vzniku a historie jejího vývoje. Po důkladném odzkoušení objektových technologií se přiblížil termín návratu pracoviště TWR zpět do 13. np. Pro návrat byl zpracován obdobný přesný plán přesunu technologií jako na stěhování do 11. np a mohlo se začít. Snadno se to řekne, ale mnohem hůř se to udělá, a tak



Takto vypadá demontáž starého podhledu na TWR.

i noc z 5. na 6. 6. 2014 byla plná napětí, zda všechno dopadne podle očekávání. Díky profesionálnímu přístupu všech zúčastněných byl návrat úspěšný a ranní provoz již byl řízen z pracoviště TWR ve 13. nadzemním podlaží.

text Jan Sedlák, DPLR/SRPI/OPM,
foto p. Víšek ml., stavbyvedoucí

Letového provozu po roce 1989 od autorů nového vydání knihy

povídat o překotném rozvoji techniky, letových provozních služeb a organizačních změn v období od roku 1990 až do roku 2010.

Úvahy o obsahu i autorech té nové části knihy po dlouhých úvahách nakonec vyústily v záměr rozdělit dvacetileté období na čtyři části vždy po pěti letech a přiblížit každé období očima zástupců několika různých profesí. Zvolenými profesemi byl ekonom, manažer-zástupce vedení podniku, technik zabezpečovací letecké techniky a řídící letového provozu. Vybraní zástupci ve svých pohledech na jednotlivá období tak mohou hodnotit některé události v podniku částečně odlišně právě proto, že se jedná o subjektivní pohled každého z vybraných autorů. Každý autor ve svém vzpomínání tak bude pravděpodobně považovat za klíčovou událost něco jiného, odlišný může být i pohled každého autora na některé události v podniku. Na atraktivnosti a zajímavosti této nové části historie podniku zvolený způsob zpracování nic neubere, tým autorů se naopak domnívá, že subjektivní pohledy na dvacetiletou historii podniku budou pro čtenáře zajímavé. Zajímavé, ale také tak trochu inspirativní.

Inspirativní k zamyšlení těch starších nad událostmi uplynulých dvaceti let. Obsah jednotlivých kapitol tak může inspirovat každého čtenáře k vlastnímu hodnocení daného období. Autoři jednotlivých částí novodobé historie řízení letového provozu si svými texty v připravované knize neosobují právo na oficiální hodnocení popisovaných událostí, ale vyjadřují pouze svůj vlastní, subjektivní pohled na tyto události.

Pokusíme se v dalších číslech Stripu, ještě před vydáním připravované knihy, zprostředkovat názory autorů jednotlivých kapitol druhé části Historie řízení letového provozu na jejich pocity při shánění potřebných podkladů a správným zařazením jednotlivých událostí do správného časového sledu.

text Jaroslav Vlasák, grafika your ARTillery, s.r.o.



Ledeč nad Sázavou 2014

Opět po roce vyrazily děti našich zaměstnanců i se svými kamarády na letní dětský tábor v areálu ŘLP v Ledči nad Sázavou, aby zde aktivně, a především bez dozoru rodičů strávily část svých prázdnin. Letošní čtvrtý turnus připravovaný jako všechny předešlé ročníky se stejnou pečlivostí a nutnou dávkou kreativity jsme nakonec pojali jako cestování v čase a hlavním motivem celých čtrnácti společně prožitých dnů byla hvězdná brána. Jejím autorem se nakonec stal „Kikina“, který, ačkoliv měl přidělenou oficiální funkci kuchaře-pomocníka, v sobě objevil také netušené schopnosti v oblasti architektury a mistrně sestavil tento průchod do jiné časové dimenze. Děti výsledek jeho snažení s nadšením chválily, ale když se setmělo a brána osvítilo tlumené světlo, které přímo vybízelo k objevování tajných zákoutí života mimo zemi, někteří mladší účastníci při pomýšlení na nadcházející průchod bránou viditelně zbledli strachy.

Letos jsme opět na táboře přivítali početnou skupinu dětských obyvatel domova v Unhošti. Jejich účast se již stala milou tradicí a mnozí čtenáři by si jistě některé tváře vybavili z pěveckých či tanečních vystoupení, které si pro zaměstnance ŘLP každoročně ve vánočním čase připravují jako poděkování. Tyto děti nemají tolik příležitostí prožít prázdniny nevšedním způsobem, proto nás těší dvojnásob, že jsou za možnost stát se alespoň na dva týdny součástí skvělé party ledečského tábora opravdu vděční.



Nezáhlí ani sami organizátoři a jdou dětem příkladem. Vedoucí celého turnusu Antonín Zappe zkouší spolu s oddílovou vedoucí Lucií novou stezku i pro bruslaře.

ně o nic nejde, ale naše zkušené oko poznalo, že v nich dřeme malá dušička. Ať sám, nebo ve dvojici, každý však nakonec úspěšně úkol dokončil.

Vždy mě dokáže překvapit, že čtrnáct dní plných společných zážitků uteče jako voda, a tak nám v tuto chvíli nezbývá nic jiného než se těšit na příští rok.

text a foto Antonín Zappe, DRSL/SCL/TPS



Hvězdná brána popsaná tajemnými znaky. Co pak se za ní doopravdy skrývá, to vědí jen děti z tábora.



Ukázku požární techniky připravili pro děti z tábora členové BESIP a nechali je nejen nahlédnout do interiéru zásahových vozidel, ale umožnili jim, aby si ledačos i samy vyzkoušely.

Language corner



A Friend's visit

Pete and Larry had not seen each other in many years. Now they had a long talk trying to fill in the gap of those years by telling about their lives. Finally Pete invited Larry to visit him in his new apartment. "I got a wife and three kids and I'd love to have you visit us."

"Great. Where do you live?"

"Here's the address. And there's plenty of parking behind the apartment. Park and come around to the front door, kick it open with your foot, go to the elevator and press the button with your left elbow, then enter. When you reach the 6th floor, go down the hall until you see my name on the door. Then press the doorbell with your right elbow and I'll let you in."

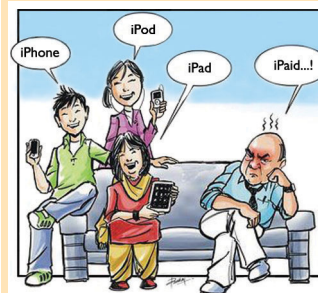
"Good. But tell me...what is all this business of kicking the front door open, then pressing elevator buttons with my right, then my left elbow?"

"Surely, you're not coming empty-handed."



50 000 dollars

An elderly man, just returned from the doctors only to find he didn't have long to live. So he summoned the three most important people in his life to tell them of his fate – his Doctor, his Priest and his Lawyer. He said, "Well, today I found out I don't have long to live. So, I have summoned you three here, because you are the most important people in my life, and I need to ask a favor. Today, I am going to give each of you an envelope with 50 000 dollars inside. When I die, I would ask that all three of you throw the money into my grave." After the man passed on, the three people happened to run into each other. The doctor said, "I have to admit I kept 10 000 dollars of his money. He owed me from lots of medical bills. But, I threw the other 40 000 in like he requested. The Priest said, "I have to admit also, I kept 25 000 dollars for the church. It's all going to a good cause. I did, however, throw the other 25 000 in the grave." The Lawyer just couldn't believe what he was hearing! "I am surprised at you two for taking advantage of him like that. I wrote a check for the full amount and threw it all in!"



Připravila nwt