

# STRIP 2013

ročník XIV, číslo 143  
říjen

**Dokončení rozhovoru  
s Alešem Kubíčkem** (str. 3)

**Výcvik řídících  
letového provozu** (str. 6–7)

**Letový provoz v létě  
překonal rekordy** (str. 5)

**Strakonice on Air –  
2. ročník** (str. 8)





## Říjnová pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V měsíci říjnu oslaví kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p.:

**Marek Dočkal, Ing.**, vedoucí LIS, DPRO/LIS **15 let**  
**Pavel Kopecký, Mgr.**, řídící odbavovací plochy, DPRO/SPLS/SMC **20 let**  
**Martin Kříkkan, vedoucí odd. SIMU,** DPRO/OS **20 let**  
**Iva Michalisková, KTP I,** DRSL/SLRL/LKTB-LPS **20 let**  
**Petr Turek, specialista LIS NOF-VS,** DPRO/LIS/NOF **20 let**  
**Radomil Cimfl, Ing.**, pracovník údržby ZLT II, DPRO/ATMS/RIS/BUKOP **25 let**  
**Mojmír Doubek, vřlp II-WS,** DPRO/SONS/ACC/IFR **25 let**  
**Jan Jiroušek, Ing., vřlp II-WS,** DPRO/SONS/ACC/IFR **25 let**

**Roman Kural, Ing.**, instr. na stanov. II, DPRO/SONS/ACC/IFR **25 let**  
**Romana Nainarová, specialista LIS** AIP, DPRO/LIS/OLP **25 let**  
**Roman Řehák, Ing.**, instr. na stanov. II, DPRO/SONS/ACC/IFR **25 let**  
**Richard Tauchen, vřlp II-WS,** DPRO/SONS/ACC/IFR **25 let**  
**Stanislav Kocián, supervizor na TS II,** DPRO/ATMS/LTS/CADIN **30 let**  
**Vladimír Štěpánek, Ing., vřlp II-WS,** DPRO/SONS/ACC/IFR **30 let**  
**Pavel Attl, Ing., vřlp II-SC,** DPRO/SPLS/APP/TWR **35 let**  
**Ladislav Čermák, MP LNS,** DPLR/SMLNS/OPLNS **35 let**  
**Jaroslav Humpl, vřlp II-SC,** DPRO/SPLS/APP/TWR **35 let**

**Vlastimil Brotánek, Ing.**, vedoucí odd. automat. systémů Praha, DPRO/ATMS/RIS **35 let**  
**Stanislav Křováček, vřlp II-WS,** DPRO/SPLS/APP/TWR **35 let**  
**Miroslav Pechanec, vřlp II-SC,** DPRO/SONS/ACC/ASM **35 let**  
**Miroslav Rosa, vřlp II-SC,** DPRO/SONS/ACC/ASM **35 let**  
**Jiří Řehoř, pedagogický pracovník** LNS, DPRO/OS **35 let**  
**Jiří Folprecht, Ing., vřlp II-SC,** DPRO/SPLS/APP/TWR **35 let**  
**Radovan Kubík, Ing., MP LNS,** DRSL/SLRL/ESR **35 let**  
**Ivan Klůj, vedoucí odd. LPS KV,** DRSL/SLRL/LKKV-LPS **40 let**  
*Redakce srdečně blahopřeje!*

## RWY 06/24 v provozu

Po ukončení druhé a závěrečné etapy generální rekonstrukce byla v pondělí 30. září uvedena do provozu hlavní vzletová a přistávací dráha RWY 06/24. Letiště Václava Havla Praha ji bude využívat ve většině provozu, vedlejší dráha bude sloužit pouze pro případy, kdy meteorologické podmínky neumožní přistání či starty na hlavní ranveji. Hlavním přínosem generální opravy jsou minimální časové i finanční nároky na údržbu. Dráha s cementobetonovým krytem má životnost několik desítek let. **red**

## Chřipka - očkování

Preventivní očkování proti chřipce v roce 2013 probíhá u závodních lékařů Řízení letového provozu ČR, s. p. V Praze očkuje MUDr. Jiří Matoušek na Letišti Václava Havla Praha (ulice Jana Kašpara 1069/1) v následujících ordinčních hodinách:

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

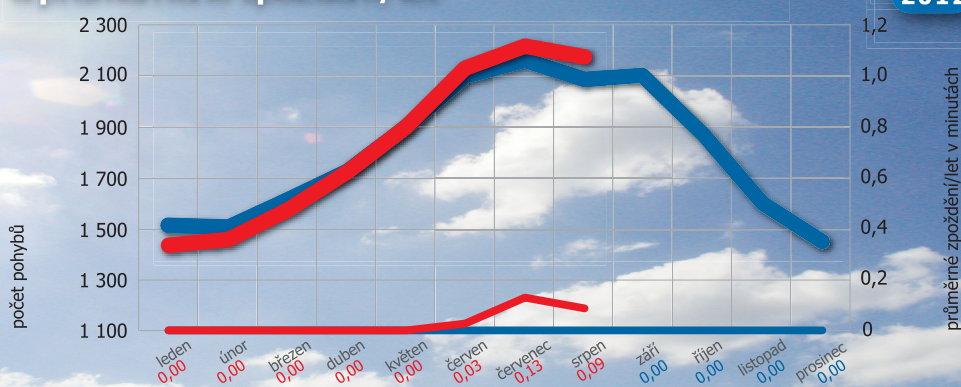
## Statistiky provozu

## srpen 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



## Statistiky provozu

Počet pohybů na  
Letišti Václava Havla Praha

SRPEN 2012/2013

Zdroj AI

2012 2013

celkový počet

12 148 12 738

nejvyšší počet/den

(24. 8.) (30. 8.)

455 506

nejvyšší počet/hod.

(17. 8.) (30. 8.)

40 41

Počet pohybů ve FIR Praha

SRPEN 2012/2013 (IFR)

Zdroj AI

2012 2013

celkový počet

64 788 67 252

nejvyšší počet/den

(31. 8.) (9. 8.)

2 202 2 361

nejvyšší počet/hod.

(10. 8.) (9. 8.)

165 176

### Počet pohybů na letištích – Česká republika

| Praha |        |        | Brno |       |       | Ostrava |       |       | Karlovy Vary |      |     |      |
|-------|--------|--------|------|-------|-------|---------|-------|-------|--------------|------|-----|------|
| 2012  | 2013   | v %    | 2012 | 2013  | v %   | 2012    | 2013  | v %   | 2012         | 2013 | v % |      |
| srpen | 12 148 | 12 738 | 4,9  | 4 066 | 3 908 | -3,9    | 1 813 | 2 025 | 11,7         | 655  | 986 | 50,5 |

### Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

| Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha |        |        | Nárůst provozu v % |  | Průměrné zpoždění na let v min. |      |
|---------------------------------|--------|--------|--------------------|--|---------------------------------|------|
| 2012                            | 2013   |        | 12/13              |  | 2012                            | 2013 |
| srpen                           | 64 788 | 67 252 | 3,8                |  | 0,00                            | 0,09 |

# Let balonem je pro nás podaná ruka

V minulém čísle jsme díky Aleši Kubíčkově nahlédli do historie jeho firmy na výrobu horkovzdušných balonů. Dozvěděli jsme se, kdo a odkud u něj vlastně balony objednává a kupuje a také mi nedalo, abych ho v závěru první části rozhovoru nepožádala, zdali by se s mnou nepodělil o to opojné tajemství letu ve vzdušném korábu. V dnešní druhé části se mimo jiné seznámíme s tím, jak firma funguje v současnosti a jak vůbec v brněnské továrně probíhá výroba.

## Kolik máte celkem zaměstnanců?

Máme tři základní obory – textil, reklamní nafukovací poutače a výrobu balonů. Celkem u nás pracuje v těchto oborech 70 až 100 lidí podle toho, jak moc jsou zakázky.

## Jaká je dneska vaše role v podniku?

Zcela jistě je to tvorba strategie kam se ubírat, a potom řešení zásadnějších personálních otázek.

## Jak se člověk stane balonovým specialistou?

Když přijдете k nám, máte zájem o práci a jste třeba vystudovaný letecký inženýr, tak my si vás budeme chvíli všimnout. A když zjistíme, že vám o to opravdu jde, tak si k vám občas někdo přisedne a postupně na vás přenáší své znalosti a zkušenosti a vy se stanete odborníkem na balony, kterých na světě zase tak moc není.

## Mám z celé vaší firmy pocit, že tu funguje spíš jak rodina.

Rodina není fabrika a naopak, to je potřeba přísně oddělovat. Nemůžete rvát na manželku, že nesplnila plán výroby. Řekl bych, že je to spíš naopak, protože v poslední době se podnikatelské subjekty řídí jinak, řídí se zespodu nahoru a nikoliv shora dolů. To znamená, že ředitel je tu k službám i té nejposlednější švadlence, a nikoliv obráceně. A to potom skutečně působí, z hlediska okolí, jako rodinné prostředí, protože my se samozřejmě projdeme po dílnách a neptáme se, co jste zkazili nebo neudělali, ale ptáme se, co potřebujete k tomu, aby se vám dobře pracovalo. Takže rodinné prostředí jde ruku v ruce s procesním modelem řízení podniku. A já jsem velký fanďa takového modelu.

## Kdo vymýšlí design balonů?

Zákazník má o designu většinou už svou představu, a my mu ji trochu změníme. Nikoliv z důvodu konstrukce, ale proto, aby výsledek byl potom ještě hezčí. Málčko si totiž uvědomuje, že na balon se nedíváte horizontálně, ale mírně zespodu, takže různé designové plochy, které pozorovatelé zůstanou ukryty, nejsou tím pádem vhodné. Nebo zase naopak se na balon chcete dívat z dálky, takže řešíme trochu jinak i pozorovací úhel. To jsou všechno zkušenosti, které grafici zájemců o balon nemají, a proto jim ty zkušenosti doplníme. S požadavkem, který bychom nebyli schopni splnit, se také občas setkáme, ale to jsou spíše fandové do létání, kteří nestojí úplně pevně na zemi.

## A jak si s nimi poradíte?

Trpělivě je vyslechneme, popovídáme si s nimi a všechno si poznamenejme, protože máme takové nadšence rádi – sami jsme nadšenci a snažíme se jim všechno trpělivě osvětlit.

## Jak se takový hotový balon transportuje?

Je to velmi jednoduché. Sem k nám přijede dopravní společnost, my jim vozičkou přiblížíme balon i s košem, na korbě se přepáskuje a za tři týdny je třeba v New Yorku, v Šanghaji nebo v Japonsku. Funguje to dokonale. Dodávali jsme i do vzdálené Sibíře.

Šofér přepravní společnosti dlouze studoval dokumentaci a pak se nás ptal, kde to je. Řekli jsme mu, že, to bude někde až na konci Ruska. A za týden nám zákazníci volali, že vše došlo v pořádku.

## Jaký je rozdíl mezi zakázkou balonu na Sibiř a do střední Evropy?

Každé teritorium má své počasí. My dáváme buď do již zaběhlého teritoria a už víme, co přesně ten zákazník bude potřebovat, anebo se tam jednoduše jedeme podívat. Máme asi 38 verzí v nabídce a klientovi nabídneme to, co se do daného teritoria hodí. Pokud to nevíme, jedeme se tam podívat a poté doporučíme vhodný balon z nabídky. Pokud má zákazník specifické požadavky, tak ho tak trochu tlačíme do toho, co o tom teritoriu víme. Třeba při dodávce pasažérského balonu na Sibiř se to příliš neodlišovalo od našeho prostředí, tam jsou klimatické podmínky velmi podobné a jsou

me poskytnout klientům hezký zážitek. A potom také když s košem bouchnete do země, musí se někam vytrátit přistávací energie. V letadle k tomu slouží podvozek, ale tady žádný nemáte, zato je tady mnoho tisíc vazných bodů v pleteném tělese, ty se posunou a energii vstřebávají. Takže vy, aniž byste si to uvědomovali, máte velmi důmyslný, leč primitivní prostředek k pohlcení přistávacích rázů. A proto je koš pletený. Samozřejmě že uvnitř koše jsou statické prvky, ocelová nerzová lana, která zajišťují primární statiku. A to, že koš je hezký a že pohlcuje rázy, to je navíc.

## Kolik stojí takový balon?

Jako automobil, od čtyř set tisíc do dvou milionů.

## Jaká je záruka na balon?

My ve většině případů pojem záruky nebereme až tak vážně. Když se ukáže, že jsme nějakému zákazníkovi něco vyrobili špatně,



tam i standardní plochy na přistání, takže žádné rychlejší vypouštění nebylo potřeba. Třeba kdybyste chtěli balon do Patagonie nebo Austrálie, museli bychom se podívat na vypouštění, kdyby třeba do Kataru, tak tam bychom se zase soustředili na teploty.

## Jak dlouho trvá výroba balonu?

Průměrný klient čeká na zakázku tři měsíce, ale jsou zakázky, které jsme schopni dodat do týdne.

## Vím, že šijete balony ze speciální textilie s obchodním označením Triumph. O co se jedná?

My garantujeme bezpečnost posádky na palubě, takže musíme garantovat i základní použitý materiál. A zjistili jsme, že v textilním průmyslu se těžko hledá myšlení, které potřebujeme pro letectví. Takže z důvodu toho, abychom skutečně ručili za svou práci, jsme si vytvořili vlastní textilní továrnu, kde si vyrábíme všechno sami už od samotných vláken. Tím pádem víme celou historii a můžeme ručit za to, že když se svezete naším balonem, tak nespádnete.

## A co koš?

Koš musí být předně hezký, protože chce-

tak to bleskově opravíme. A když se ukáže, že ten zákazník si na nás tak trochu vymýšlí, tak s ním diskutujeme, ale ve většině případů se snažíme vždy vyhovět. Balonáři, to je taková celosvětová komunita a všechno se rychle roznese. Když se ukáže, že jsme to popletli, ale nevyšli jsme vstříc, tak se hned všechno ví a to by se nám nevyplatilo. To vám raději dáme nový balon. Pravidla hry jsou prostě daná, ta naše společnost je všeobecně malá a všichni se znají.

## Vzpomenete si na nějakou zvláštní zakázku, která ve vás zanechala silnější dojem?

Jako zážitek se mi líbila jedna moc hezká francouzská rodina se dvěma dětmi, kterým mohlo být tak čtyři až pět let. Rodina opravdu jako z pohádky. A ti řekli, že chtějí vyrobí létající domeček. Když jsem se ptal, proč zrovna to, odpověděli mi, že ho chce ten klouček. Tak si u nás objednali za jeden a půl milionu létající domeček, dokonce i z komína se mu kouřilo. Ten domeček byl pak velmi úspěšný, vyhrál spoustu cen v Americe. Říkalo se mu Dobré ráno a celá rodina s ním objížděla dlouho všechny možné slazy. Tak to mě velmi zaujalo.

## Znamená taková zakázka pro váš pracovní tým výzvu?

My jsme firma, která chce vytvářet zážitky. Naším smyslem není dodat vám balon, ale dodat vám ten radostný pocit, když v něm pak lítáte. My si vás vyslechneme a snažíme se vám pak dodat to, co vy cítíte a co potřebujete. Jsme technologicky zruční, máme za sebou třicet let tradice, takže když budete chtít vyrobit raketu nebo UFO, tak vám je vyrobíme. Ale nejdřív se vás zeptáme, jestli ho skutečně chcete nebo potřebujete, snažíme se vcítit do vašich pocitů a zároveň se vám přizpůsobit tak, abyste na konci, za ten rok, za námi přijeli a řekli, že to bylo bezvadné.

## Ročně vyrobíte asi stovku balonů a podle dostupných dat se to číslo stále zvyšuje. Myslíte si, že to takto bude pokračovat i dále?

Nemyslím. Světový trh je jasně daný. My tou naší snahou odkrýváme ostatním výrobcům a v určitém okamžiku se dostaneme do stavu rovnováhy, pakliže se nestane něco s potřebou. V současné době roste až nečekaně rychle potřeba vyhlídkových letů. Ty totiž tak trochu nahradily lety sportovní, které byly v krizi. Ale dá se očekávat, že se sportovní létání nebo zájmové létání zase probere, a tím se zvedne celosvětová produkce. To bychom pak měli další nové příležitosti.

## Vzpomenete si na váš první pocit, když jste letěl balonem?

To si vzpomínám velice dobře. To jsem ještě byl aktivní plachtař a letěli jsme v Maďarsku. Když jsem řekl pilotovi, co jsem zač, tak se rozhodl si mě vychutnat a začal okamžitě klesat někam do lesa. Jako pilot jsem začal být nervní, už ve čtyřech stech metrech jsem se díval, jak je ten okraj daleko, už bych to otáčel, a pilot klesal tak dlouho, až jsme narazili do těch stromů. Můžu vám říct, že pro plachtaře tohle znamená ohromný šok. Už od těch sto padesáti metrů, kdy vidíte koruny stromů, horizont je dávno pryč a vy pořád klesáte, to je opravdu zážitek. Takže rada pro budoucí balonáře, zejména pokud jste plachtaři a poletíte prvně balonem, rozhodně to probíhá neříkejte.

Pak už ve mně začalo zrát, jak si vytvořit vztah k balonovému létání. Protože třeba motorové létání se vás zeptá, kdo jste. Nekompromisně zjistíte, co jste zač, protože tohle létání vám nic neodpustí. Kdežto balonové létání se vás ptá, čím byste mohli být a čeho byste mohli dosáhnout. Jsou to takové protipóly.

## Co byste nakonec vzkázal čtenářům, kteří se cítí být vámi osloveni?

Zanechte na chvíli svých osobních starostí a každodenních stresů, kdy se nemůžete ani nadechnout, a pojďte to zkusit, pojďte se s námi svěřit. Věřím, že už když vlezete do koše, nebudete zklamaní.

text nwt, foto archiv Balóny Kubíček



## Objektiv



Letošní jubilejní dvacátý ročník mezinárodní letecké show CIAF nabídl divákům kromě krásného počasí na sedm desítek strojů z celkem jedenácti států. Ve vzduchu se mimo jiné ukázali Baltic Bees Team, Péter Besenyi, Martin Šonka, Royal Jordanian Falcons, maďarský Gripen nebo francouzský Breitling Jet Team, který zde končil roční turné kolem světa, při kterém nalétal 40 tisíc kilometrů. K rozhodně nejlukrativnějším vystoupením patřilo představení ukrajinské armády se stíhacím letounem Su-27 (na snímku), který byl naposledy v Hradci k vidění před deseti lety. **red, foto Petr Kolmann**



Pro Střední odbornou školu civilního letectví v Praze-Ruzyni, která jako jediná v České republice připravuje středoškolsky vzdělané pracovníky pro potřeby civilní letecké dopravy, je tento rok jeden z těch významnějších. Slaví totiž 60 let od svého založení a při takové příležitosti uspořádala reprezentační akci určenou mimo jiné i pro sponzory a partnery školy. Jednou z hlavních událostí bylo slavnostní zprovoznění pilotního simulátoru Boeing 737 NG, na který svým finančním darem přispěl i ŘLP ČR, s. p. Akce se zúčastnili i významní představitelé zřizovatele školy, hlavního města Prahy. **red, foto rkl**



V Číně oficiálně zahájilo provoz letiště Daocheng Yading, nejvýše položené civilní letiště světa. Nachází se ve výšce 4411 metrů nad mořem v oblasti s výrazným zastoupením tibetské menšiny na jihozápadě provincie S'čchuan. Výstavba letiště trvala dva roky a celková investice činila 1,58 miliardy jüanů (téměř pět miliard Kč). Letiště může ročně odbavit až 280 000 cestujících a kromě výrazného zkrácení doby přepravy z hlavního města provincie Chengdu si klade za cíl zpřístupnit turistům přírodní rezervaci Ja-ting. Podle čínské vlády navíc zajistí Tibetánům více pracovních příležitostí a celkový ekonomický užitek. Nevládní organizace Free Tibet však poukazuje na to, že tato oblast rozhodně nepatří mezi ty turisticky žádané. Více než 95 procent cestujících do Tibetu jsou Číňané přijíždějící hájit své obchodní zájmy, a proto případný hospodářský prospěch připadne opět jen Číně. **red, foto Reuters**

## Dakota Douglas DC-3T poprvé v ČR

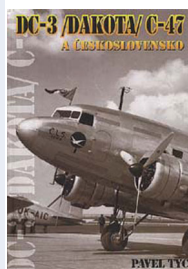


Pro Douglas DC-3 bychom jen těžko hledali větší důkaz spolehlivosti než to, že více než šest desítek let po jeho prvním letu (17. prosince 1935) zůstávají necelé čtyři stovky vyrobených kusů stále v komerčních službách po celém světě. V době svého největšího rozšíření se podílely až 90 procenty na veškerém objemu civilního leteckého provozu. Odolnost a dlouhá životnost jsou jen dvě z mnoha nesporných výhod tohoto vrtulového letounu. Většina čtenářů jej pravděpodobně zná pod názvem Dakota, což je pojmenování oficiálně používané u strojů dodaných britskému královskému letectvu z USA v letech 2. světové války.

Letouny Douglas s označením C-47, což byla vojenská verze dopravního letounu DC-3, se po skončení 2. světové války velmi významně podílely na obnově letecké přepravy osob a nákladů i v tehdejší Československu. V roce 1946 se podařilo zajistit odkoupení několika desítek přebytných kusů ze zásob amerického letectva v Evropě a po nezbytné prohlídce a rekonstrukci provedené v závodu Čakovice a závodu Avia Leteckého národního podniku Praha byly předány jednotlivým uživatelům. Největším provozovatelem letounů C-47 se staly Československé aerolinie, které získaly celkem 37 strojů. Jejich letouny byly upraveny na standard běžný u strojů DC-3 a sloužily u ČSA až do konce 50. let. V této době je plně nahradily letouny Iľjušin Il-14 a Tu-104. Poslední let DC-3 pod značkou OK se uskutečnil 31. 12. 1959. Dalším uživatelem strojů C-47 upravených na standard DC-3 byl národní podnik Baťa ve Zlíně. Jeho letecké oddělení, v roce 1948 přejmenované na SVIT LET, provozovalo tři letouny DC-3. Druhým největším provozovatelem se stal Letecký dopravní pluk. U něho bylo postupně zařazeno 12 strojů, označovaných jako D-47A či D-47B. První dva letouny byly upraveny na „štábní“ verzi a pro své potřeby je používali ministr národní obrany a velitel letectva. Ostatních 10 strojů pluk využíval k přepravě osob a materiálu ve „výsadkové“ verzi. V prosinci 1948 pluk získal tři letouny od Československých aerolinií. Další čtyři stroje, které doposud provozovalo Ministerstvo dopravy v Praze a Povereníctvo dopravy v Bratislavě, obdržel v roce 1951. Kromě standardní přepravy osob a materiálu byly hojně využívány k výsadkovému výcviku a rovněž vystupovaly i na různých leteckých dnech. Svoji dílčí roli sehrály i při bojích proti banderovcům v roce 1947. Po stažení z linek ČSA a z výzbroje čs. vojenského letectva bylo v roce 1960 prodáno 7 vojenských a 18 civilních *douglasů* do Francie. Přelety zahájily v březnu a poslední provozuschopná D-47 opustila naše území 27. 12. 1960.

Červeně zářící stroj ve verzi turbo s označením C-GJKB jsme měli úplně poprvé v historii ČR možnost spatřit i my, když přistál ve čtvrtek 19. září na ruzyňském letišti. Oproti původní DC-3 má modernizovaná verze kompletně novou avioniku, prodloužený trup, zesílenou konstrukci a především nové turbovrtulové motory Pratt & Whitney Canada PT6, díky kterým jí ke vzletu i přistání stačí jen několik set metrů. Turbo Dakoty létají v současné době v řadě zemí světa, a to jak u civilních, tak i vojenských provozovatelů. V tom druhém případě jsou vysílány na speciální mise do oblastí s krátkými dráhami (Afghánistán, Jižní Amerika atd.), kam jsou schopny přepravit buď 18 cestujících, nebo odpovídající množství nákladu. Jejich běžná cestovní rychlost je 399 km/h a dolet 4259 kilometrů. Ve vzduchu vydrží až 12 hodin.

Tato Dakota vyrobená v roce 1944 létala pro malijské vojenské letectvo Mali Airforce. V roce 2008 ji koupila letecká společnost Kenn Borek Air Ltd. z Calgary. V nedávné minulosti létala také pro německý výzkumný ústav se sídlem v Brémách, který se specializuje na výzkum Arktidy. Po instalaci lyží pod kola podvozku byla schopna přistávat i na ledových plochách, a zásobovat tak odlehle polární oblasti.



Tip pro letecké nadšence – již v roce 1999 vyšla v nakladatelství letecké literatury Svět křídél obsáhlá zpracovaná kniha od Pavla Týče s názvem *DC-3/DAKOTA/C-47 a Československo*, ve které se na celkem 448 stranách podrobně věnuje poutavou formou celé historii tohoto letounu i jeho předchůdcům DC-1 a DC-2. Součástí publikace je více než 430 snímků různých strojů firmy Douglas Aircraft Company, převážně však typů DC-3/C-47/D-47 z let 1935 až 1991. Kniha je stále možné si zakoupit v internetových knihkupectvích.

**red, foto Jan Mikyňa, DPRO**

# Informace k projektu NEOPTERYX



neOPTERYX

O aktuálním stavu projektu NEOPTERYX byli zaměstnanci ŘLP ČR, s. p., informováni tisíkovou zprávou uveřejněnou dne 24. září 2013 na našich intranetových stránkách.

Vzhledem k faktu, že ani nabídka španělské společnosti INDRA, ani nabídka francouzského výrobce THALES nenaplnila stanovené technické požadavky zadavatele, rozhodl generální ředitel ŘLP ČR, s. p., na základě jednomyslného doporučení hodnotící komise o vy-

loučení obou uchazečů a v souladu s příslušnými ustanoveními zákona o veřejných zakázkách o zrušení veřejné zakázky.

Realizace projektu NEOPTERYX a zajištění nového hlavního systému pro řízení letového provozu v českém vzdušném prostoru zůstává z hlediska budoucích závazků ŘLP ČR, s. p., klíčová. Proto projekt NEOPTERYX bude i přes zrušení veřejné zakázky nadále pokračovat.

V následujících týdnech projektové pracovní skupiny zpracují detailní analýzu s cílem:

→ na základě poznatků z vyhodnocení nabídek předložených v rámci dosavadního výběrového řízení provést revizi specifikací tak, aby byla zachována podpora provozního konceptu ŘLP, ale aby zároveň specifikace umožňovala akceptovat odlišné varianty detailního technického řešení,

→ posoudit vhodnost použití stávající metody hodnocení nabídek u upravené specifikace, případně navrhnout novou metodu pro další výběrové řízení.

Na základě výsledků této analýzy následně rozhodne vedení podniku o nejvhodnějším způsobu pokračování výběru dodavatele.

**Michal Sakala, DPLR/SRPI/KPN**

## Letový provoz v létě překonal rekordy

V období vrcholící letní sezóny (červen, červenec a srpen) překonal letový provoz v českém vzdušném prostoru dosavadní rekordy. Potvrdil se tak dlouhodobý trend pokračujícího nárůstu zájmu leteckých dopravců o služby ŘLP ČR, s. p. Pozitivní skutečností současně je, že i v době letních provozních špiček byly služby řízení letového provozu poskytovány na nejvyšší úrovni bezpečnosti a v souladu s požadovanou kapacitou.

V letošní letní sezóně bylo ve vzdušném prostoru České republiky zaznamenáno 216 218 pohybů, což znamená nárůst provozu o 1,1 % ve srovnání s dosavadní rekordní sezónou roku 2011 (212 587 pohybů). Provoz byl nejsilnější v červenci, kdy oblastní středisko řízení letového provozu poskytlo své služby 74 716 pohybům – v denním průměru tedy 2410 letům. Při průměrné kapacitě jednoho letadla cca 150 pasažérů tak bylo v průběhu jednoho dne přepraveno v českém vzdušném prostoru více než 360 000 cestujících.

Uznání za své dosavadní výkony obdržel ŘLP ČR, s. p., i na evropské úrovni. Dne 13. září 2013 publikoval orgán Evropské komise pro hodnocení výkonnosti (PRB – Performance Review Body) svou hodnotící zprávu za rok 2012. PRB podává pravidelné komplexní zprávy o hodnocení výkonnosti evropských poskytovatelů služeb řízení letového provozu a jedná se o jediný uznávaný zdroj informací v této oblasti, který je navíc definovaný jedním z nařízení programu Evropské komise „Jednotného evropského nebe“.

V případě ŘLP ČR, s. p., evropská hodnotící zpráva konstatuje, že všechny výkonnostní ukazatele jsou v roce 2012 plněny na velmi vysoké úrovni, a to zejména v následujících oblastech:

→ Kapacita – zpráva uvádí excelentní českou výkonnost v této oblasti. Cíl stanovený na úrovni 0,15 minuty zpoždění na jeden provedený let byl překročen a skutečná zaznamenaná hodnota odpovídá úrovni 0 minut zpoždění na provedený let. Zpráva dále konstatuje, že ŘLP ČR, s. p., významně přispívá k plnění celoevropských cílů.

→ Nákladová efektivita/ziskovost – přes pokles provozu v roce 2012 v porovnání se schváleným Výkonnostním plánem, který znamenal citelný pokles příjmů, dokázal ŘLP ČR, s. p., řízením nákladů dosáhnout navýšení své ziskové marže, a to z plánovaných 10,1 % na 14,0 %. Tento výsledek představuje 2. nejvyšší výkonnost mezi poskytovateli letových provozních služeb, u kterých došlo k poklesu provozu, a 5. nejvyšší výkonnost mezi všemi 28 poskytovateli letových provozních služeb v Evropě.

**z tiskové zprávy ŘLP**

## Slavnostní zahájení projektu nové TWR v Ostravě

Slavnostním poklepáním na základní kámen oficiálně zahájil ŘLP ČR, s. p., projekt nového provozního střediska a letištní řídicí věže (TWR Ostrava). Poklepání provedli v rámci probíhajících Dnů NATO 2013 a Vzdušných sil Armády ČR generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas, ministr dopravy Zdeněk Žák a hejtmán Moravskoslezského kraje Miroslav Novák. ŘLP ČR, s. p., projektem završí svůj program obnovy regionálních letišť s ohledem na fakt, že nová provozní střediska a řídicí věže byly v minulých patnácti letech vybudovány a úspěšně uvedeny do provozu na letištích v Brně a Karlových Varech. Potřeba nové řídicí věže je vyvolána rovněž rostoucím významem ostravského letiště v dopravní infrastruktuře Moravskoslezského kraje, které jenom v roce 2012 zaznamenalo více než 21 000 startů a přistání.

„Nové provozní středisko a řídicí věž zajistí poskytování bezpečných, moderních a nákladově efektivních letových provozních služeb na ostravském letišti a současně vytvoří komfortní zázemí pro personál minimálně na příštích třicet let,“ uvedl při této příležitosti generální ředitel Jan Klas.

Začátek výstavby nové věže je plánován na příští rok a přechod a zahájení poskytování letových navigačních služeb by mělo být realizováno v rozmezí let 2015–2016.

**z tiskové zprávy ŘLP, foto rkl**



*Inspiromat*

„Z mého pohledu byla generální rekonstrukce hlavní dráhy jedním z nejvýznamnějších projektů v oblasti rozvoje strategické infrastruktury letiště od výstavby Terminálu 2. Náročnou opravu se nám podařilo soustředit do dvou let, přičemž v roce 2012 trvala necelé tři měsíce a letos čtyři a půl. Jsem přesvědčen, že hlavní dráha bude sloužit desítky let bez zásadnějších oprav.“

**Jiří Pos, ředitel Letiště Praha**

„Je skvělé, že škola úzce spolupracuje přímo s leteckými podniky, tedy s budoucími zaměstnavateli zdejších studentů, a ukázkově tak reprezentuje směr, kterým by se odborné školy měly ubírat – rozvoj řemesla v souladu s aktuálními potřebami trhu.“

**Tomáš Hudeček, primátor hl. m. Prahy, při příležitosti oslav 60. výročí vzniku Střední odborné školy civilního letectví v Praze – Ruzyň**

„Věřím, že pravidelné lety mezi Vilniusem a Prahou usnadní a zároveň posílí obchodní i turistické vztahy mezi oběma zeměmi, stejně jako podpoří udržování spojení mezi lidmi.“

**Aurimas Taurantas, litevský velvyslanec v České republice**

„Česká politická reprezentace považuje letiště za strategické aktivum a podporuje jeho spolupráci s největšími lidry v oboru na světě.“

**Michal Mejstřík, předseda dozorčí rady Českého aeroholdingu**

„Jde o významný úspěch, že se nám podařilo tento letoun po náročném pátání a jednání získat. Pokračujeme tak v akvizicích letecké vojenské techniky, která patří mezi návštěvníky našich muzeí k těm nejvyhledávanějším. V tomto případě jde dokonce o bombardér, tedy ještě větší letoun, než je třeba stíhačka. I proto je pro nás celá akce Pe-2 skutečnou událostí mimořádného významu a dosahu. Jedná se o jeden z nej důležitějších přírůstků ve sbírkách VHÚ za poslední dvacet let.“

**Aleš Knížek, ředitel Vojenského historického ústavu, neskrývá nadšení nad tím, že po náročných jednáních se pro muzeum podařilo získat sovětský dvoumotorový bombardér Petljakov Pe-2 a Česko je tak jednou z pouhých tří zemí na světě, které budou mít tento typ v kompletním stavu ve svých sbírkách.**

„Jednou se obrovský pták vznese ke svému prvnímu letu... a naplní svět úžasem a ve všech záznamech se bude psát o jeho slávě. A přinese věčnou slávu hnízdu, v němž se zrodil.“

**Leonardo da Vinciho (1452-1519) fascinoval mimo jiné fenomén létání.**

**Připravila nwt**



## Pohár Petra Tučka a soustředění juniorů na Kraví hoře

Rád bych čtenářům Stripu přiblížil systém soutěží ultralehkých letadel, který se na památku zakladatele a prvního prezidenta Letecké amatérské asociace (LAA) nazývá Pohár Petra Tučka (PPT). Jedná se o vícekolový systém navigačních soutěží (v letošním roce bude celkem 10 kol), který má za cíl do rekreačního sportu zapojit co nejvíce pilotů sdružených v LAA. Při některých kolech je kromě standardní rekreační kategorie vyspána i kategorie sportovní, která svými parametry již splňuje přísné limity FAI (Fédération Aéronautique Internationale) a její výsledky se započítávají do Mistrovství ČR.

Navigační soutěže, které se létají s ultralajty (PPT) nebo s klasickými letadly (Přesné létání a Letecká rally), mají velmi podobné zadání a pravidla. Vždy se posádka musí držet pomoci srovnávací navigace přesně na trati jak prostorově, tak časově a při tom vyhledává různé objekty na trati (znaky z bílých plachet nebo objekty na zemi zachycené na fotografiích). Proletěná trať se zaznamenává pomocí loggeru (slepá GPS), ze kterého se po letu se vyhodnotí přesnost navigace. Kromě drobných nuancí se soutěže mezi sebou liší zejména tolerancemi v dodržování trati a času. U PPT v kategorii rekreační je tolerance na časové bráně  $\pm 15$  s, v kategorii sportovní  $\pm 5$  s a u Přesného létání a Letecké rally pouze  $\pm 2$  s. Opačná přísnost je v šířce brány, která je u klasických letadel  $\pm 0,5$  NM, tedy 900 m u ultralajtů v rekreační kategorii  $\pm 500$  m a ve sportovní pouze  $\pm 200$  m.

Jedno z letošních kol navigační soutěže v rámci Poháru Petra Tučka proběhlo 13. 7. 2013 na ploše SLZ Kraví hora u Bořetic. Místní soutěž již druhým rokem nese název „O kravíhorský košťýř“, protože si vítěz soutěže namísto obligátního poháru odveze malovaný košťýř na víno. Určitě i díky hezkému počasí se letos na soutěž sletělo celkem 20 posádek, dokonce dvě ze Slovenska, takže se vlastně jednalo o mezinárodní soutěž. Zvláštní ocenění pro posádku z největší dálky nezískali ovšem Čechovi ze Spišské Nové Vsi, ale Ančincovi, kteří přiletěli až z 350 km vzdáleného Chebu!

Pro soutěžící byla připravena trať o délce 105 km s dvěma úseky letěnými po oblouku. Motivem letošní soutěže byly rozhledny – byly na VBT a na šesti z osmi otočných bodů. Zpestřením byla akátová rozhledna na kopci u Židlochovic (otočný bod č. 2), která leží na hranici CTR Brno/Tuřany. Při přesném proletěni tohoto otočného bodu měli soutěžící pravé křídlo v CTR. Díky předchozí koordinaci s TWR Tuřany a precizní navigaci všech posádek v tomto úseku proběhlo vše v pořádku a plynulost letecké dopravy nebyla narušena.

Po opravě chyby, která se díky ručnímu zpracování výsledků může lehce přihodit, zvítězila zaslouženě posádka Moravec – Urbánek z Kotvrdovic. Tato posádka létá letos velmi dobře a aspiruje na celkové vítězství v Poháru Petra Tučka.

Kdo zůstal na Kraví hoře přes noc, tak neprohloupil – o kulturní program se postarala cimbálová muzika Primáš z nedalekých Boleradic. I nějaké víno jsme okoštovali, dokonce vítěz sportovní kategorie Honza Lorenc si prakticky vyzkoušel natahování a zavádání vína vyhraným košťýřem.

Na sobotní navigační soutěž navázalo soustředění mladých pilotů a navigátorů zařazených do projektu Svazu UL „Výběr a příprava mladých pilotů pro soutěžní ultralehké létání“, který sponzoruje i ŘLP ČR, s. p. Soustředění se zúčastnilo celkem 9 juniorů. V podstatě již od pátku až do pondělního večera jsme se věnovali technickým disciplínám, s kterými se junioři mohou setkat na MČR nebo mezinárodní FAI soutěži. Nacvičovali jsme přistání do decku s běžícím motorem i bez motoru. Přistání s okruhem letěným na čas a také bezmotorové přistání s dosednutím v daném čase. Přistání do decku simuluje přistání na letadlové lodi. Přistávací prostor má rozměry 100 x 25 metrů a nejvyšší bodové hodnoty jsou hned za hranou decku. Na mezinárodních soutěžích se požaduje i zastavení letadla v decku.

V neděli panovalo hezké „plachtařské“ počasí, tak jsme si zkusili i ekonomickou disciplínu s omezeným množstvím paliva (10 kg). Byla to kombinace lovu bodů s klasickou termikou. Lov bodů spočívá v proletěni v mapě definovaných bodů (s tolerancí 200 m), které mají různou bodovou hodnotu, zpravidla ty vzdálenější od letiště mají hodnotu vyšší. V termické disciplíně se hodnotí čas strávený ve vzduchu. Tuto úlohu nejlépe zvládl J. Krajča s navigátorkou I. Rázovou, kteří strávili letem 1 h 48 min, obletěli správně všechny body (21 bodů, trať celkem 150 km), a ještě jim zbylo skoro 2 litry benzínu navíc oproti požadovanému zbytku 2 litrů.



text Ivo Lengál, DPLR/SRPI/OPM, foto Jan Lorenc

# Výcvik ří

Následující úvaha o výcviku řídicích letového provozu je téma, které, jak věřím, zaujme řadu mých bývalých kolegů, kteří se profesním výcvikem řídicích dnes a denně zabývají. Podílet se jako instruktor na výcviku nových řídicích byla, je a vždycky bude obrovská výzva, současně ale i velká zodpovědnost. Sám jsem výcvikem strávil řadu let svého profesního života na APP/TWR Praha, a tak následující úvaha je výlučně subjektivním vyjádřením mých názorů na výcvik a jeho organizaci. Objektivizovat otázky výcviku všem čtenářům Stripu pomohou ale vaše názory, které na toto téma redakci časopisu, jak doufám, zašlete.

Činnost, která provází nás lidi na každém kroku celý život.

Prodávácí musí projít výcvikem jak nejlépe zaujmout zákazníka a přesvědčit ho, že právě zboží z jeho prodejny nutně potřebuje, zdravotní sestra se učí píchnout injekci tak, aby to pacienta moc nebolelo, pekař se zase učí upéct housky tak, aby vypadaly všechny stejně. Náročným výcvikem musí projít pilot letadla, který musí bezpečně přistát s letadlem na cílovém letišti, stejně náročným výcvikem prochází i řídicí letového provozu, který takových letadel má ve své části vzdušného prostoru na starosti hned několik. Výcvik nových řídicích je složitý proces, na jehož konci je odbornými znalostmi nabitý jedinec, připravený řešit nejen složité situace ve vzduchu, ale také celou řadu nouzových situací, do kterých se piloti letadel v době mezi vzletem a přistáním mohou dostat.

Ti, kteří se výcvikem nových řídicích na stanovišti zabývají, se zpravidla těší všeobecné úctě všech svých kolegů, a také pořádné dávce respektu. Zcela oprávněně. Vycvičit totiž dobře nového řídicího, který úspěšně zvládne všechny fáze výcviku, naučit ho používat ve správnou chvíli i správnou frazeologii, řešit problémy v tom správném pořadí a efektivně využívat technické vybavení řídicího pracoviště – to je obrovský kus práce. Dodnes se proto na ACC Praha skloňují jména Jindra Černohorský a Petr Strnad se stejným respektem jako jména Zdeňka Kašpara a Pepíka Novotného na APP/TWR Praha. Úplně stejný respekt má ale dodnes i Oida Vival a Láďa Sedláček v Ostravě, Mirek Kratochvíl v Brně nebo Petr Synáček v Karlových Varech. Jejich podíl na celé generaci řídicích je nesporný.

Tak jak přibývá letadel ve vzduchu, jak se vyvíjí technické parametry dopravních letadel a zdokonalují se technologie využívané při řízení letového provozu, mění se ale zásadně i rozsah a obsah výcviku řídicích. Rozvoj a zdokonalování simulační techniky umožňuje stále dokonaleji simulovat žákům různé varianty vzdušných situací a stupňovat provozní zátěž, kterou musí adept o licenci řídicího úspěšně zvládnout.

Výcvik řídicích letového provozu, jeho struktura a organizace – to vše prošlo v posledních letech obrovským vývojem. Snahou nadnárodních organizací je určit pevná společná pravidla pro všechny výcvikové fáze, sjednotit způsob provádění výcviku a nakonec i to nejdůležitější – sjednotit způsob jeho hodnocení. Na žáky jsou v jednotlivých fázích výcviku kladeny stále vyšší a vyšší nároky a současně hodnocení jejich pochybení v řešení vzdušných situací a nedostatků v teoretických znalostech je stále přísnější. Jistě, extrémní náročnost a vysoká zodpovědnost práce řídicího letového provozu je dostatečným zdůvodněním pro narůstající nároky na všechny adepty práce na věži nebo za radarovou obrazovkou. Narůstající počty letadel ve vzdušném prostoru nebo

# řídících letového provozu



startujících a přistávajících na mezinárodních letištích si vyžadují na stanovištích řízení letového provozu skutečně ty nejlepší z nejlepších. Základní otázkou ale je jak je vybrat a jak ty vybrané na činnost řídicích co nejlépe připravit. Stejně, a možná ještě důležitější než výběr vhodných adeptů na nové řídicí je výběr vhodných instruktorů, kteří se výcvikem budou zabývat. Zdaleka totiž ne každý schopný řídicí může být dobrým lektorem a instruktorem, stejně jako dobrý fotbalista nemusí být stejně úspěšným trenérem.

O vztahu instruktor – žák by se v prostředí stanovišť řízení letového provozu dala určitě napsat samostatná publikace. Exkluzivní prostředí stanovišť řízení letového provozu, vysoká náročnost profese řídicího, silné individuální osobnosti, vše doprovázeno vysokou mírou stresu – tohle vytváří základ pro konfliktní situace jak při výcviku, tak ale i mimo něj. Velká míra subjektivity hodnocení výkonů žáka ve cvičení z pozice instruktora na straně jedné a absence sebekritiky žáka na straně druhé jsou těmi nejčastějšími zdroji konfliktů. Instruktor řízení letového provozu by měl být výraznou osobností, která má na jedné straně schopnost vysvětlit žákovi složitou provozní problematiku, ale současně i citlivě volit individuální přístup k jednotlivým žákům. I ten nejschopnější instruktor před řadou let přece taky začínal a neměl by na své začátky zapomínat...

Výběr adeptů do základního kurzu řídicích začíná na několika stech uchazečů, ale po několika kolech ná-

ročných testů se postupně zúží na dvě desítky vyvo- lených, kteří do vytouženého základního kurzu skuteč- ně nastoupí. Na pocit vítězství ale není čas, náročnost teoretické výuky i úvodní praktická cvičení na simu- látoru a jejich hodnocení žádný spánek na vavřínových listech nikomu neumožňují. Ti, kteří základní kurz úspěšně ukončili, tak po řadě měsíců přichází na vlast- ní vytoužené stanoviště. Výcvik vedený instruktory vybraného stanoviště má za cíl absolventa kurzu při- pravit na konkrétní vzdušný prostor, jeho zvláštnosti a omezení, zvládat očekávaný objem letového provo- zu a naučit se prakticky aplikovat všechny koordinační dohody, provozní směrnice a postupy. Budoucí řídicí se učí krok za krokem zvládat vyšší a vyšší objem le- tového provozu, učí se řešit správně i možné nouzové situace a v poslední fázi výcviku pracuje už přímo na řídicím pracovišti pod bedlivým dohledem zkušene- ho kouče. Každá fáze výcviku je završena zkouškou, jejíž úspěšné složení otevírá dveře k další fázi výcvi- ku. Ta úplně poslední zkouška probíhá na stanovišti, kde žák na jednotlivých pracovištích předvádí komisi své schopnosti přímo v živém provozu.

Celý proces výcviku nového řídicího od nástupu do kurzu až po závěrečnou zkoušku trvá těm nejlepším přibližně dva roky. Zdaleka ale ne všichni, kteří vý- cvikový proces v základním kurzu zahájili, jej také za- vršili získáním licence řídicího letového provozu. Pos- tupně narůstající zátěž a komplikovanost radarových cvičení jsou často limitem, který adept na práci řídí- cího není schopen překonat, a jeho výcvik musí být

předčasně ukončen. Někteří žáci si až při výcviku na vlastním stanovišti plně uvědomí náročnost i riziko profese řídicího a jejich motivace k dokončení výcvi- ku se začne postupně snižovat. V takovém případě je ukončení výcviku zpravidla jen otázkou času. Vždycky by ale rozhodnutí o ukončení výcviku mělo následo- vat až po pečlivém a komplexním zhodnocení všech předchozích výcvikových fází a objektivní analýze in- dividuálních možností žáka.

Problematika výcviku řídicích letového provozu je jedním ze základních kamenů úspěšnosti organizací poskytujících letové provozní služby všude na světě. Výcvik každého nového řídicího je činností extrémně náročnou nejen organizačně, ale i ekonomicky. Práce špičkových instruktorů a lektorů, podpořena využitím nejmodernější simulační a výukové techniky, navy- šuje celkové náklady na kompletní výcvik každého nového řídicího na částku se šesti nulami. Zodpověd- nost všech, kteří se na výcviku nových řídicích podílí, by měla této částce odpovídat.

*Využívám role „externího dopisovatele“ Stripu Lukáše Nováka a předávám tak pomyslnou štafetu po- lemiky na téma „výcvik řídicích letového provozu“ do Toronto. Pro čtenáře Stripu bude jistě zajímavé si pře- číst Lukášovy zkušenosti a dojmy z výcviku v Calgary a následně i v Torontu. Stejně zajímavé a podnětné budou ale i názory na problematiku řídicích ze sta- novišť řízení letového provozu v České republice.*

**Jaroslav Vlasák, „Emeritní řídicí APP/TWR Praha“**  
ilustrační foto internet



# Strakonice on Air – 2. ročník

Druhou zářijovou sobotu proběhl na letišti ve Strakonicih další ročník leteckého dne Strakonice on Air, jehož partnerem se stal i ŘLP ČR, s. p. Organizováním leteckých dnů jsme navázali na tradici, kterou se nám podařilo oživit již v loňském roce. Ve Strakonicih totiž probíhaly letecké dny vždy v září od konce druhé světové války až do roku 1973. Ozdobou poválečných leteckých dnů byly vojenské letouny, které přilétaly z Plzně. A stejně tak tomu bylo i letos, kdy se díky sponzorům podařilo zorganizovat představení amerického válečného cvičného stroje AT-6 Harvard s imatrikulačním označením 7696, který předvedl nádhernou a naštěstí ničím nerušenou dynamickou ukázkou. Jeho posádku tvořili piloti Jiří Horák a Marek Cimprich. Ti s námi ale bohužel nestrávili celý den, protože se v Letkově u Plzně účastnili oslav pětadevadesátých narozenin brigádního generála Miroslava Štandery, který létal v řadách 312. stíhací perutě.



Na své si přišli fanoušci současných i historických strojů, obdivovat mohli sportovní i válečná letadla. Kupříkladu otec a syn Bláhovi předvedli repliku britského školního dvouplošníku DH-82 ze čtyřicátých let, osmdesátiprocentní zmenšeninu, kterou stavěli celých deset let. Zvláštní kategorií ukázek bylo nalétávání formací letounů Zlín-142 do balónků vypouštěných ze země. Piloti při této nelehké disciplíně prokázali svou zkušenost a u diváků tím vzbudili velký ohlas a nadšení.



Pozornost návštěvníků ale upoutal i letoun Blackshape Prime, Piper Cub, úchvatný skupinový let Z-526 a C-305 či akrobatické vystoupení Z-50 a Z-142. Pro děti pak byly připraveny soutěže s leteckou tematikou pod vedením Miši Machartové.

Pro ochranu vystupujících letadel byl publikován omezený prostor, čehož si zjevně nevěšimli tři piloti závěsných kluzáků, kteří si to bez koordinace a rádiového spojení namířili do Strakonice. Než přistáli, museli jsme přerušit program a vyhnout právě vystupující Z-142 a kluzák VSO-10. Naštěstí se vše obešlo bez nehody a nádherný den skončil za zvuku harmoniky a saxofonu v místní restauraci tancem a zpěvem.

**text Zdeněk Nováček DPRO/SONS/ACC/IFR, foto Jaroslav Lechnýř DRSL/SCL/MIS**

## Vyhlídkovou lodí po Vltavě – výlet pro bývalé zaměstnance ŘLP

Několik dní před výletem, který se uskutečnil 4. září 2013, sledovali mnozí z nás s obavami oblohu, která nevěstila nic dobrého. Bylo zamračeno s občasným deštěm a hlavně byla zima. V takovém počasí na parníku, i když je možno se zdržovat na dolní palubě v klimatizované restauraci, nebyla valná naděje na vydařený výlet. Mnozí váhali, plavbu po Vltavě vzdali, a udělali tak velkou chybu. Kolem deváté hodiny jsme odrazili od mola napřed po proudu ke Štvanici a následovně proti proudu směrem ke Zbraslavi. Během plavby nás profesionální průvodkyně zasvěceným výkladem upozorňovala na významné objekty po obou březích Vltavy a ochotně zodpovídala všechny dotazy. Praha se z paluby parníku jeví opravdu poněkud jinak, domy se zdají vyšší a mosty zespoda mohutnější a při pohledu na skalnatý Vyšehrad si člověk vzpomene na Šemíka a jeho krkolomný skok do vodních hlubin. Plavba pokračovala průjezdem několika zdymadly, minuli jsme soutok s Berounkou, Zbraslav a pluli kolem zalesněných skal strmě se svažujících do vln Vltavy, kde se na jednom z vrcholů nalézá Závist, známé keltské hradiště. Někde uprostřed štěchovické nádrže náš parník nabral zpáteční kurz a my se začali věnovat chuťovým požitkům v podpalubí jako obléhání stolu s bohatým občerstvením i nápoji. Spokojenost výletníků byla rovněž znásobena faktem, že počasí se během plavby podstatně zlepšilo a pobyt na horní palubě zalité slunečními paprsky velmi příjemný. Na káfičko a nějaké to deci vínečka budeme rádi vzpomínat.

Co ještě dodat? Snad jen díky organizátorům těchto akcí, aby i v budoucnu měli tak šťastnou ruku při volbě výletů pořádaných pro bývalé zaměstnance ŘLP ČR.

**text a foto Karel Dvořák**

