

# STRIP 2013

ročník XIV, číslo 144  
listopad

Z obsahu:

Rozhovor se Stanislavem Mrázkem.....strana 3

Náborový tým ŘLP v roce 2013.....strana 5

Výcvik řídících v Kanadě.....strana 7



Jak zblízka vypadá jeden z turbodmychadlových motorů proudového letounu Airbus A320-214 zachytil pro naše čtenáře Jan Míkyna z DPRO



## I starý mobil může zachránit dětský život



ŘLP ČR, s. p., v rámci svých sponzorských aktivit spolupracuje v oblasti charity mimo jiné i s Nadačním fondem Kapka naděje, který pomáhá hematologicky nemocným dětem. I když můžeme zajistit dar v podobě finanční podpory především díky výborným pracovním výsledkům všech zaměstnanců, rádi bychom vám nyní dali příležitost podílet se na společné pomoci přímo osobně. Proto pro vás Oddělení vnějších vztahů připravilo dobrovolnou akci, v rámci které můžete svým starým mobilním te-

lefonem, jenž by zřejmě stejně zamířil do kontejneru na elektroodpad, pomoci dětem. **Stačí, když v období od pondělí 18. do pátku 29. listopadu přinesete k nám do kanceláře číslo 110 v pátém patře administrativní budovy IATCC váš starý a již nepotřebný mobilní přístroj a vložíte jej do připravené sběrné schránky.** Odměnou vám bude nejen náš srdečný úsměv, ale také volná vstupenka na vánoční koncert Kapky naděje, který se odehraje ve čtvrtek 12. prosince od 19 hodin v pražské O2 Aréně a na kterém vystoupí kupříkladu skupina Kabát, Marta Jandová, Wanastowi Węcy nebo Mandrage. Pro bližší informace můžete kontaktovat Lídu Havránkovou na telefonní lince 2108. **redakce**

## Vánoční charitativní sbírka



NADACE  
DIVOKÉ  
HUSY

Tak už je to opět rok, co jsme ve Stripu upozorňovali na blížící se Vánoce a s nimi spojenou i naši vánoční charitativní sbírku, kterou pořádáme ve spolupráci s neziskovou organizací Nadace Divoké husy. Je to k nevíře, ale tento rok bude již devátá v pořadí. Průběh sbírky se od let předchozích nemění, od letošního listopadu do února příštího roku jsou na intranetu k dispozici ke stažení potřebné formuláře. Průběžné informace budou jako vždy na stránkách podnikového zpravodaje. V prosincovém vydání si také př-

pomeneme, jak dopadla sbírka minulá a co si vítězná občanská sdružení za vybrané finanční prostředky pořídl. Věříme, že se sbírka stala již vánoční tradicí stejně jako cukroví či punč na vánočních trzích. A že i tentokrát se v pomyslné kasičce nashromáždí peníze, které nejen potěší, ale hlavně pomohou. Všem dárcům předem děkujeme!

**Eva Pelikánová, LIS/NOF**

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

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

**Lenka Zimmerová, Ing.,** vedoucí referátu VZ, DPLR/OPVZ **15 let**

**Eva Pelikánová,** specialista LIS NOF, DPRO/LIS/NOF **20 let**

**Zdeňka Nejedlá,** recepční, DRSL/SCL/BPS **25 let**

**Josef Pechlát,** dispečer FIC, DPRO/SONS/ACC/FIC **30 let**

**Ladislav Regent, Ing.,** vedoucí odd. RLB BK, DPRO/ATMS/RIS/BUKOP **30 let**

**Ivana Borovcová,** operátor příjmu dat, DPRO/SONS/ACC/FDD **35 let**

**Jiří Béna,** technik II, DRSL/SCL/BPS **40 let**

**Ivan Hubert, Ing.,** manažer programu FAB CE, FAB **40 let**

**Všem jubilantům blahopřejeme!**  
**redakce**

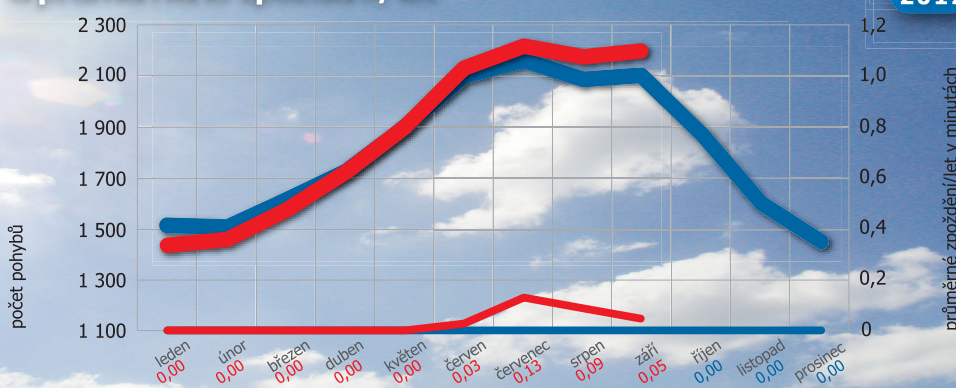
## Statistiky provozu

## září 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  
Letišti Václava Havla Praha  
**ZÁŘÍ 2012/2013**

Zdroj AI

**2012 2013**

celkový počet  
**12 268 12 425**

nejvyšší počet/den  
(14. 9.) (13. 9.)

**476 468**

nejvyšší počet/hod.  
(24. 9.) (6. 9.)

**41 42**

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

Zdroj AI

**2012 2013**

celkový počet  
**62 724 63 678**

nejvyšší počet/den  
(14. 9.) (20. 9.)

**2 278 2 271**

nejvyšší počet/hod.  
(20. 9.) (12. 9.)

**177 163**

### Počet pohybů na letištích – Česká republika

| Počet pohybů na letištišti – Česká republika |        |        |     |      |       |     |         |       |     |              |      |       |
|----------------------------------------------|--------|--------|-----|------|-------|-----|---------|-------|-----|--------------|------|-------|
|                                              | Praha  |        |     | Brno |       |     | Ostrava |       |     | Karlovy Vary |      |       |
|                                              | 2012   | 2013   | v % | 2012 | 2013  | v % | 2012    | 2013  | v % | 2012         | 2013 | v %   |
| září                                         | 12 268 | 12 425 | 1,3 | 3755 | 3 833 | 2,1 | 3 458   | 3 473 | 0,4 | 802          | 652  | -18,7 |

### 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 |
| září                            | 62 724 | 63 678 | 1,5                |  | 0,00                            | 0,05 |



# V práci řídicího jsem se opravdu našel

**O Stanislavu Mrázkovi už jste letos mohli několikrát slyšet. Kromě třináctileté praxe jako řídicí letového provozu zároveň vykonává i funkci prezidenta českého sdružení řídicích letového provozu CZATCA. Jeho spolupracovníci o něm říkají, že je to člověk, který je schopen se za svou profesi postavit za všech okolností. Ať už je ohrožena její budoucnost nebo zpochybňována její vysoká profesionalita. Považují si ho i díky jeho odpovědnému přístupu k jakékoliv problematice a loajálnímu jednání vůči ostatním. Položili jsme mu proto několik otázek, abychom se dozvěděli něco o jeho osobnosti, ale také o názorech na aktuálně běžící projekty. V prvním díle rozhovoru se budeme věnovat mimo jiné sektorizaci ACC.**

**Stando, prozradte mi, jste optimista nebo pesimista?**

Řekl bych, že jsem poučený optimista. Očekávám horší a jsem vždy mile překvapen.

**Ptám se proto, že dnešní učitelé, alespoň ti středoškolsí, nemají zrovna moc optimistické podmínky pro práci. Dnešní žáci nejsou rozhodně k profesorskému sboru tak uctívají, jako byli dříve, a navíc díky internetu a informacím, které z něj čerpají, mohou profesorovi během výuky připravit dosti horké okamžiky. Vy jste chvilku také učil. Jak jste to vnímal?**

Ano, vystudoval jsem kombinaci tělocvik a angličtina a v roce 1998 jsem nastoupil na gymnázium v Plzni, kde jsem pak učil i geografii. Chodíval jsem tam shodou okolností nejprve sám jako student, takže jsem se vrátil na svou alma mater. Učil jsem necelý rok, ale i přesto, že o nevhodném chování žáků čítám v novinách a slyším od svých mámy, která je učitelka, takové zkušenosti sám nemám. Bylo to pro mě hezké období. Přece jen, tenkrát ještě internet nebyl tak rozšířený.

**A jak se z gymnaziálního učitele stane řídicí letového provozu?**

Váže se k tomu zajímavá historie. Když jsem skončil pedagogickou fakultu, jeli jsme to oslavit a při cestě domů se můj kamarád, který pracoval na letišti v Praze, rozpoval o jednom svém dalším kamarádovi, což byl Honza Král, zvaný Opíček, jeden z našich dnes už bývalých kolegů z oblasti. A jak jsme tak řešili, co vlastně půjdeme dělat za profesi, kamarád mi říká, že to půjde zkusit jako řídicí letového provozu. Že ti pracují na dvanáctihodinové směny a on tím pádem bude mít čas i na svoje koníčky. Moc rád totiž fotografoval a jezdil na různé soutěže; dneska už je z něj dokonce fotograf profesionál. A to bylo poprvé, kdy jsem se dozvěděl, že něco takového může dělat i obyčejný člověk z ulice, že to nemusí být nějaký plukovník, kterého doporučil sám generál. A docela mě to zaujalo, ale protože tehdy nebyly tak snadno dostupné zdroje informací jako dnes, trvalo mi docela dlouho, než jsem vůbec zjistil nějaké telefonní číslo. Pak jsem zavolał tehdy ještě do budovy na Smetanově nábřeží a hned jsem natrefil na paní Novákovou, o které si mimochodem myslím, že ta, i kdyby dělala personalistku v pekle, tak tam všichni budou chtít jít. Dohodli jsme se spolu, že i když už právě začalo jedno výběrové řízení do kurzu, zkusím to zvládnout. Jenže zároveň na tom plzeňském gymnáziu onemocněla dlouhodobě kolegyně, která učila tělesnou výchovu, a oni potřebovali tělocvikáře. Nastoupil jsem tedy tam a zároveň skládal přijímací pohovory a testy na řlp. Nakonec, když to

vypadlo, že jsem v kurzu uspěl, mi plzeňská škola vyšla vstříc a učil jsem do posledního března, od 1. dubna jsem už nastoupil sem.

**Takže se vlastně jednalo o úplnou náhodu, a nikoliv váš dlouhodobý životní cíl. Vzpomínáte si na váš první den naostro zde v ŘLP? Měl jste strach?**

Strach určitě ne, pravda je, že za mého mládí, když jsem nastupoval, jsem byl výrazně drzejší, ale i přesto jsem cítil respekt a byl jsem opravdu šťastný. Ta práce mě bavila a baví mě dodnes, myslím, že jsem se v ní opravdu našel.

**Je něco, co byste na své práci chtěl změnit?**

Spoustu věcí. ☺ Konkrétně teď bych si ale přál, abychom co nejrychleji dosáhli toho, že nová sektorizace ACC začne fungovat alespoň trochu podobně jako ta stará.

**To je dobře, že zrovna tento pojem zmíníte. Mohl byste ho pro naše čtenáře trochu osvětlit?**

Sektorizace neboli rozdělení na jednotlivé sektory znamená, že náš vzdušný prostor je rozdělen na určitý počet dílů tak, aby bylo možné bez potíží navigovat všechna letadla, která chtějí naším vzdušným prostorem proletět. Kdyby to byl jen jeden celý kus nebe nad námi, tak by to jeden řídicí spolu se svým kolegou, který mu plánuje, nemohl zvládnout. Proto je nutné rozdělení na rozumné kousky, které i v největším náporu provozu zajistí, aby nikdo nebyl přetížen a aby se každý pokud možno dostal tam, kam potřebuje. Sektory mají svá pojmenování, většinou podle zeměpisné polohy, a mají své horizontální i vertikální hranice. Původní sektorizace, která tady fungovala léta, měla spoustu nevýhod, na druhou stranu měla také jednu nespornou výhodu především pro naše zákazníky, jednotlivé sektory se totiž mezi sebou daly téměř libovolně kombinovat. Vždy bylo možné nastavit prostor tak, aby se všechna letadla vešla a proletěla zrovna tou požadovanou částí, a když zase chtěla z jiné strany, tak jsme to změnili a ono to fungovalo dál. To sebou neslo kromě výhod pro naše zákazníky také vý-

borné provozní výsledky, které jsme mohli prezentovat, ale na druhou stranu to pro řídicí bylo poměrně nepříjemné. Během desetihodinové směny se jim třeba mnohokrát změnila podmínky, ve kterých pracovali, a někdy museli přejít i na jiný sektor. Kolegové se proto pokusili vymyslet sektorizaci novou, do jisté míry úspěšně, která by tyto vznikající nepříjemnosti eliminovala. Což se sice povedlo, takže těch možností a kombinací je výrazně méně, a tím je samozřejmě i méně změn pro řídicí, na druhou stranu to ale znamená, že na stejný počet letadel najednou musí být podstatně víc řídicích, což je nevhodné. A druhá, pro nás poměrně překvapivá zkušenost, o které si myslím, že by se z ní mohl leckdo do budoucna poučit i mimo české ŘLP, je, že změnit horizontální hranice je pro lidský mozek daleko jednodušší než změnit ty vertikální, u kterých už čáru vlastně nevidíme. Ukazuje se tedy, že sektorizace primárně založená na vertikálním dělení sektorů přináší problémy. Tohle může být ale i jen nezvyk. Jako závažnější chápu rozpor mezi počtem letadel a počtem řídicích.

**Napadá mě, že určité potíže s sebou nese i další projekt, a to jsou elektronické stripy...**

Ano, jedná se tu o elektronické stripy na věži. My na oblasti už máme úplně jiný systém práce, už od přechodu do IATCC

jsem s papírovými stripy nepracovali, ale kolegové na APP a na věži donedávna papírové stripy měli z určitých svých důvodů, které si dokázali obhájit. Teď ale zřejmě přišel čas, kdy se to stalo neúnosné, nebo se i jim samotným zdálo, že elektronika by byla výhodnější. Pravda je, že ten projekt – podobně jako nová sektorizace a pravděpodobně i z podobných příčin – nedopadl úplně optimálně. Ve výsledku to totiž neumožňuje věžnímu řídicímu pracovat tak, jak by měl, a plnit to, co má v zásadě za povinnost. Takže nastává otázka, jestli ty povinnosti stanovené ve směrnících a předpisech nejsou přežitek a neměly by se změnit, případně vypustit, a nebo jestli bude muset dojít k úpravě stripů. Zatím, což mě osobně přijde logické, se jde cestou úpravy toho systému.

*Dokončení v příštím čísle zpravodaje.*

*text a foto nwt*

## vizitka

### STANISLAV MRÁZKA

**narozen:** 24. 10. 1974

**rodina:** ženatý, jeden syn

**vzdělání:** VŠ – Pedagogická fakulta

**volný čas dělím mezi:** aktivní sport,

cestování a geocaching

**vždy se rád podívám na:** Nátrahy

velkoměsta

**vždy si rád přečtu knihu:** Jak jsem

vyhrál válku

**vždy si rád poslechnu:** ACDC

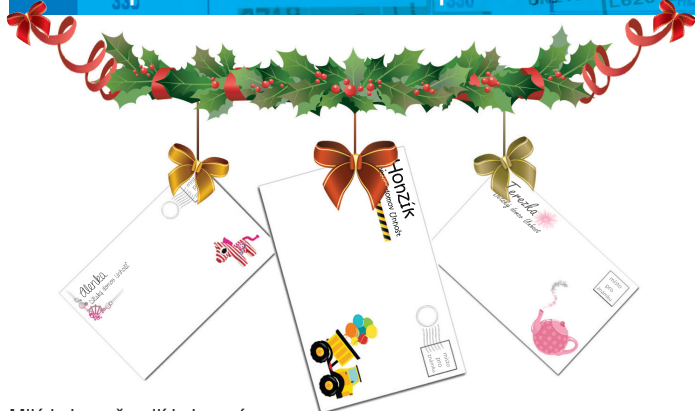
**co si často říkám:** Život je prima.

**jako malý jsem chtěl být:** námořníkem





## Strom přání uvidíme v recepci IATCC i letos



Milé kolegyně, milí kolegové, i letos se chystáme vyzdobit naši vstupní recepci vánočním stromkem, který kromě sváteční nálady přinese místo ozdob a čokolády něco mnohem cennějšího – obálky, ve kterých se ukrývají tajná přání dětí z Dětského domova Unhošť. Ty sice neměly to štěstí, aby jim dárky nadělili jejich rodiče, ale na základě zkušeností dnes již můžeme říci, že naši zaměstnanci se v tomto ohledu role Ježíška zhostí vždy se stejnou láskou a předávání balíčků tak probíhá, dalo by se říci, v širším kruhu rodinném. Přijměte proto prosím od 23. listopadu naše srdečné pozvání k tomuto stromku a vyberte si obálku ukrývající jeden z dětských snů. Jeho splněním uděláte radost nejen samotným dětem, ale také sobě.

Všichni společně se pak v recepci sejdem v pátek 13. prosince od 15:00, kde budeme mít příležitost dětem jejich splněná přání pro tento rok předat. Děkuje.

**Kancelář GŘ**

## Objektiv

Ve středu 30. října se zde v IATCC již po jedenácté setkali zástupci ŘLP ČR, s. p., a leteckých dopravců. Z řad našeho podniku se kromě generálního ředitele Jana Klase zúčastnili i další specialisté na prezentované obory a projekty. Účast představitelů jednotlivých leteckých provozovatelů byla již tradičně vysoká, sešlo se jich více než dvě desítky. V souladu s komunikační strategií podniku a zákaznickou orientací ŘLP ČR, s. p., byli seznámeni s výsledky a vývojem ŘLP ČR, s. p., v letech 2012–2013, s výkonnostním plánováním pro referenční období 2015–2019, dále se změnami v poskytování LPS na regionálních letištích v roce 2014, s projektem A-CDM, s informacemi o přiblížení RNAV (GNSS) do minimu LPV a také se systémem datové komunikace mezi letadlem a pozemními systémy ŘLP. Kompletní dokumentaci je možné si stáhnout na našich webových stránkách [www.rlp.cz](http://www.rlp.cz) v sekci Tiskové centrum.

Střední jednání se tentokrát odehrálo za mezinárodní účasti zástupkyně organizace sdružující letecké dopravce IATA. Jeho hostem byla totiž i **nová oblastní manažerka pro východní Evropu – Anca Apahidean**. V organizaci pracuje již od roku 2006, ale na pozici oblastní manažerky nastoupila teprve v lednu tohoto roku. V krátké rozmluvě s naší redakcí se vyjádřila velmi pochvalně o úrovni všech prezentovaných informací a přislíbila, že se napřesrok opět ráda setkání zúčastní. V některém z příštích vydání zpravodaje vám s Ancou Apahidean přineseme podrobnější rozhovor.

**text a foto nwt**



## Ohlédnutí za letní sezonou

Poslední říjnový víkend skončila spolu s letním časem i platnost letního letového řádu a to je tradičně, v mém případě již po desáté, příležitost se ohlédnout za letošním provozem v nejsilnějších letních měsících. Po loňském poklesu počtu letů, jak traťových, tak i na letišti Ruzyně, **se v letošním létě provoz vrátil k růstu**.

Na letišti Ruzyně to bylo od roku 2008 poprvé, kdy jsme zaznamenali významné nárůsty provozu, a to především v měsících červenci a srpnu. Denní průměrný počet startů a přistání se tak znovu od června do září držel nad hranicí 400 pohybů. Letošní letní sezona na letišti Ruzyně byla významně ovlivněna výlukou hlavní vzletové a přistávací dráhy 06/24, a to z důvodu probíhající druhé fáze její generální opravy. Výluka trvala od 15. května až do 30. září, kdy byla dráha vlastnostně otevřena a v 16:00 utc byl zahájen provoz. Letošní práce byly rozděleny do dvou etap. V první etapě, trvající do 20. 8. 2013, zasahovaly práce na křižení obou VPD, z toho důvodu byla k dispozici pouze zkrácená délka dráhy 12/30 na 2950 m a bez možnosti přesného přístrojového přiblížení ILS. Naštěstí nám bylo počasí nakloněno a dnů se sníženou dohledností bylo relativně málo, přiblížení pomocí VOR nebo prostorovou navigací (GNSS) proto nepředstavovala zásadní omezení. Možná jste zaznamenali, že některá přiblížení na dráhu 30 probíhala trochu více vpravo než obvykle a s mírou, většinou nepostřehnutelnou pravou zatáčkou v těsné blízkosti letiště. To byly ty přelety, které využívaly přiblížení pomocí VOR, které je o zhruba 5° vychýleno od osy dráhy.



Zvláštností byl i noční provoz, kdy od půlnoci do pěti hodin ráno místního času byly povoleny pouze „zpožděné“ lety s tím, že přelety mohly být prováděny pouze ve směru VPD12 a starty pouze směrem VPD30 tak, aby hluk nezasahoval do hustě obydlené části Prahy. Až reálný provoz ukázal, že počty „zpožděných“ letů výrazně překročily původní očekávání a noční provoz byl nakonec poměrně vysoký. S ohledem na nízkou kapacitu letiště při protisměrném používání VPD 12/30 musel být občas regulován pomocí ATFM slotů. Paradoxně se tak stávalo, že „zpožděné“ přelety po půlnoci byly dále zpožděny i z důvodu nedostatku kapacity letiště. Problém občas způsobovala i časná ranní odletová špička, kdy nebylo výjimkou i 12 odletů naplánovaných na pátou hodinu místního času, kdy končila platnost nočních omezení. Přes veškerá tato omezení však stanovité APP i TWR provoz zvládlo bez významných zpoždění.

Letošní letní sezona byla i zatěžkávkou zkouškou pro **nový systém elektronických stripů** zavedený na stanovišti TWR na jaře. Přes řadu počátečních problémů se systém stal hlavním pracovním nástrojem na tomto stanovišti a věřím, že se ho podaří postupnými kroky dále přizpůsobit provozním potřebám.

**Traťový provoz** se po loňském mírném poklesu vrátil zpět k růstu a v některých měsících **překonal i dosud rekordní rok 2011**. Zatímco v západní Evropě provoz stále nedosahuje hodnot z roku 2008 a jejich dosažení se očekává až v letech 2016/17, v českém vzdušném prostoru průměrný denní počet traťových IFR pohybů v letošním létě (červen–září) dosahoval 2200, což je téměř o 100 traťových pohybů více než v roce 2008. Stále platí, že vzdušný prostor České republiky je pro naše zákazníky atraktivní a provoz narůstá rychleji než v zemích západní Evropy. Faktorem ovšem zůstává, že provoz zdaleka nedosahuje hodnot predikovaných v době sestavování výkonnostních plánů pro tzv. 1. referenční období dle pravidel Jednotného evropského nebe. Znovu se potvrzuje, že výchozí podmínky 1. referenčního období vycházely z nereálných předpokladů.

Nejvíce provozu opět přibývalo především v nejvyšších letových hladinách v sektorech na FL375. Projevovalo se to zejména občasným překračováním kapacity severo-východního sektoru NET, který bylo nutno ve špičkových provozních hodinách v některých dnech regulovat. Nicméně **celková zpoždění způsobená ACC dosahovala pouze zanedbatelných hodnot**. Snad jen v měsíci červenci, kdy se přidala v několika dnech i silná bouřková činnost, dosahovalo zpoždění významnější hodnoty 0,13 min/let, což je ale stále pod doporučenou maximální hodnotou 0,16 min/let, která je však stanovena jako doporučená maximální průměrná hodnota za celý rok. Neobvyklé provozní situace nastávaly v souvislosti s omezením nočního létání na pražském letišti i na ACC, kdy docházelo ke kumulaci odletů po otevření letiště v 05:00 místního času.

Současně s běžným provozem probíhala příprava na celkovou změnu sektorizace ACC, a především pak nezbytný výcvik řídicích na tuto sektorizaci. Přechod na novou sektorizaci se uskutečnil ještě před koncem letního letového řádu dne 17. 10. 2013. Nová sektorizace představuje skutečně významnou změnu, která je v historii ACC ojedinělá. Ale o tom na stránkách Stripu snad někdy přistě.

**Z pohledu provozu máme za sebou úspěšnou sezону a chtěl bych poděkovat všem, kteří k tomu přispěli.**

**Jan Štindl, ŘDPRO**

# Náborový tým opět v akci

Začátkem tohoto roku bylo opět vysáno výběrové řízení na pozici řídicího letového provozu, a proto se náborový tým sekce personální zúčastnil několika akcí, na kterých prezentoval náš podnik, a zejména tuto zajímavou, avšak náročnou pracovní pozici.

Mezi nejvýznamnější náborové akce patřily veletrhy pracovních příležitostí a den otevřených dveří na Střední průmyslové škole dopravní v Masné ulici v Praze, které slouží k prezentaci podniku pro studentskou veřejnost a vytváří povědomí o firmě mezi potenciálními zájemci o profesi řídicího letového provozu.

Veletrhy pracovních příležitostí pořádají vysoké školy technického zaměření především z toho důvodu, aby umožnily svým studentům bezprostřední kontakt se zástupci firem.

Zatímco v Praze (ČVUT) a Plzni jsme byli tradičními účastníky, v Ostravě se stánek ŘLP objevil po delší době podruhé. Na severu Moravy jsme se setkali s pozitivním ohlasem a zájmem zúčastněných studentů. Velkým přínosem byla přítomnost řídicího letového provozu Ing. Rostislava Stryka. Diskuse se studenty byla živá a příklady z praxe velmi názorné. V rámci těchto akcí jsme rovněž prezentovali profesi servisního personálu ATM.

V letošním roce jsme oslovili více než tři sta studentů a zodpověděli mnoho různorodých dotazů. Přesvědčili jsme se, že takové akce jsou účinným nástrojem procesu náboru řídicích letového provozu.

Do výběru pro výcvik řídicích letového provozu, který již byl zahájen 1. 9. 2013, se přihlásilo čtyři sta třicet zájemců. K pohovoru s výběrovou komisí se následně dostalo čtyřicet uchazečů, ze kterých jich výběrová komise nakonec vybrala osm na LKAA, tři na LKPR, jednoho na LKTB, jednoho na LKMT a jednoho na LKKV.

*Naše redakce oslovila Rostislava Stryka a poprosila ho, aby se se čtenáři podělil o své vlastní dojmy a zkušenosti se studenty, kteří uvažují o případné kariéře v ŘLP:*

Prezentace náboru řídicích letového provozu na veletrzích práce má určitě svůj smysl. S ohledem na různorodost nabízených pozic na těchto akcích se sice u stánku občas zastavují i lidé, kteří absolutně netuší a s pocitem „co kdyby“ se ptají, co a za kolik jim můžeme nabídnout a co to ten řídicí vlastně je. Takových není naštěstí mnoho, a tak zbývá čas se věnovat podstatně většině.

Co lze docela dobře odhadnout po prvním kontaktu se zájemci o pozici řídicího je jejich motivace. Většina pátá samozřejmě po financích, taková je již doba, a zde pak nastává první rozčarování. Platební podmínky a ostatní výhody po získání kvalifikace jsou slibné a všem se líbí, když ale přijde řeč na nutnost absolvování vstupního a místního výcviku a na podmínky během této ne zrovna krátké doby, více než polovina zájemců odchází. Hledají jistotu „teď a tady“ a nejsou mnohdy ochotni něco obětovat nebo jít do rizika i s tím, že to třeba nemusí vyjít.

Velmi oblíbeným tématem je stres. Mám pocit, že se většinou ptají ti, kteří si právě v této oblasti nejsou sami sebou jistí. Na velmi častou otázku typu „Je to opravdu tak stresující, jak se říká?“ odpovídám standardně: „Jak pro koho“, ale zřejmě to není to, co chtějí slyšet. Občas podepřou své obavy ze stresujícího prostředí o poznatky, které nabyli po zhlédnutí amerického filmu s leteckou tematikou, případně ověřují realnost ztvárněných situací.

Osobně mám nejraději ty zájemce, kteří o práci řídicích letového provozu již něco vědí, třeba i z doslechu, a s odkazem na zajímavost tohoto povolání žádají bližší informace. Otázky těchto adeptů pak míří k obsahu výběrového řízení, psychologickým testům, zdravotním požadavkům, náplni a délce výcviku, jazykovým požadavkům apod. Nelze na základě takového setkání říct, zda se dotýká k povolání řídicího hodí nebo ne, ale možnost získat kýžené odpovědi při neformálním rozhovoru s aktivním řídicím osobně je pro ně velmi cenná.

**text DPERFIN, Rostislav Stryk, foto DPERFIN**

## Jak vypadají podnikové PF, nástěnný kalendář a diáře pro rok 2014?



Právě tak, jak vidíte na obrázcích. V nástěnném kalendáři se tentokrát objevují spíše tmavší fotografie, jejichž efekt je umocněn právě vycházejícím či zapadajícím sluncem. Novoročenka je naopak v přímém kontrastu se svými střídavějšími světlými barvami a motiv na diářích se zase shoduje s tím, který byl použit pro letošní výroční zprávu. Od pondělí 11. listopadu jsou prostřednictvím Oddělení nákupu/MTZ připraveny k distribuci diáře, nástěnný kalendář budou

uvolněny o týden později. PF 2014 v tištěné podobě bude na jednotlivé útvary distribuovat Oddělení vnějších vztahů, elektronickou verzi PF umístíme na podnikový intranet ke stažení.

**redakce**

## Inspirovat

„Někteří profesionální piloti v České republice nemají práci kvůli přesycenému trhu. Létají alespoň virtuálně u nás a udrží se tak v kondici. Patří na počítačích mezi nejlepší.“

**Petr Popule** z karlovarského Centra virtuálního řízení letového provozu České republiky

„Celé turné pro nás bylo neocenitelnou zkušeností s množstvím zážitků. Bezpochyby jedním z nejsilnějších bylo vystoupení v japonské Fukušimě zařazené před dvěma léty zemětřesením a tsunami, které následně vyvolaly havárii v tamní jaderné elektrárně. Tato oblast se z následků dodnes vzpamatovává a nejezdí do ní téměř žádní turisté. Místní obyvatelé tak neskrývali své dojetí i vděčnost, že jsme se rozhodli k nim přiletět. Jsme rádi, že jsme mohli opět vystoupit i v Čechách – rodišti našich krásných letounů. Navíc zde spolupracujeme i se společností LOM Praha, jež nám zabezpečuje zejména servis motorů. A právě servis letounů a motorů pro nás bude klíčovým během následující zimní přestávky, abychom byli na jaře 2014 připraveni na novou sezónu v Evropě.“

**Jacques Bothelin**, vedoucí akrobatické skupiny Breitling Jet Team, která 9. září 2013 zakončila své jedenáct měsíců trvající asijské turné. Za tu dobu překonala vzdálenost více než 40 000 kilometrů, přeletěla přes 22 států a absolvovala 28 veřejných vystoupení.

„Jakmile se naučíš létat, je to mnohem jednodušší než řízení auta. Nemusíš každou vteřinu dávat pozor na kočky, psy, děti, semaforey, dopravní značky, ženské s kočárky a řidiče, kteří se proti tobě najednou vyřítí na červenou. Kdo nezažil let v klidném jasném ránu, ten si těžko dokáže představit, jak svobodně se cítí pilot uprostřed oblohy.“

**William Thomas Piper (1881–1970)**, americký letecký konstruktér, zakladatel a první prezident Piper Aircraft Corporation

„Když budeš mít pocit, že se všechno spiklo proti tobě, pak si vzpomeň, že ani letadlo nestartuje s větrem v zádech, ale proti němu.“

**Henry Martin Ford (1863–1947)**, úspěšný americký podnikatel a průkopník automobilového průmyslu, zakladatel Ford Motor Company

„Motor je srdcem letadla, ale pilot je jeho duší.“

**Sir Walter Raleigh (asi 1552–1618)**, anglický spisovatel, básník, voják, dvořan a cestovatel

**Připravila nwt**



## Mimořádná sponzorská pomoc ŘLP ČR, s. p.

Všichni si jistě pamatujeme na letošní červen – měsíc, kdy nám na mnoha místech naší republiky opět příroda ukázala svou nezměrnou sílu, zatopila vodou obce i jejich okolí a neušetřila ani hlavní město Prahu. V tuto dobu již bylo uzavřeno první kolo sponzorského řízení pro rok 2013, nicméně ŘLP ČR, s. p., se vždy snažil aktivně naplňovat cíle v oblasti firemní společenské odpovědnosti i za předpokladu, že nastane taková mimořádná situace. Podařilo se nám vyčlenit částku jeden milion korun českých, kterou jsme po následném schválení dozorců radou mohli věnovat na likvidaci následků povodní, a to ve spolupráci s organizací Člověk v tísni.



Tato společnost vznikla počátkem devadesátých let jako humanitární organizace s cílem pomáhat lidem v krizových oblastech. Poskytuje pomoc obětem přírodních katastrof či válek, staví školy a nemocnice, buduje zdroje pitné vody v suchých oblastech nebo dává osivo a nářadí chudým rolníkům. Podporuje i dodržování lidských práv v nedemokratických režimech například na Kubě, Bělorusku a Barmě. Humanitární a rozvojovou pomoc poskytuje celkem v šestnácti zemích světa. Vedle pomoci lidem v „méně šťastných“ oblastech světa pracuje i doma. Odstraňování následků ničivých povodní, jež zasáhly významnou část Česka v roce 2002, se stalo nejrozsáhlejší operací v historii Člověka v tísni. Od té doby pomáhá po všech velkých povodních. Pracuje a pomáhá především díky darům shromážděným na veřejných sbírkách a díky grantům a dotacím.

*Necelý půlrok po ničivých povodních nás vedoucí fundraisingu Člověka v tísni seznamuje s tím, komu a jak díky našemu sponzorskému daru organizace pomohla a jak se vlastně taková pomoc realizuje.*

Není to poprvé, co jsme kupříkladu ve vesnici Hořín pomáhali vytopeným lidem. Poprvé to bylo už v roce 2002 a to byla situace ještě horší. Letos jsme mohli více než stovce obyvatel Hořína a lidem v mnoha dalších vesnicích pomoci i díky daru 1 000 000 Kč, který poskytl Řízení letového provozu, s. p. Člověk v tísni poslal první povodňovou humanitární pomoc 4. června a od té doby dopravil 65 zásilek materiálu do 59 měst a vesnic. Na základě požadavků obcí jsme dodali do vyplavených míst na Kolínsku, Trutnovsku, Mělnicku, Litoměřicku, Ústecku, Děčínsku, v Praze a jinde 4083 litrů dezinfekčních prostředků, 134 kusů koleček nebo 919 lopat a tisíce kusů dalšího materiálu.

Vyplaveným rodinám jsme poskytli příspěvky především na nákup vnitřního vybavení vytopených bytů a domů a na rekonstrukce. Pokud byla nařízena demolice, přispěli jsme na vybudování nového domu. Podpořili jsme i lidi, kteří se rozhodli odstěhovat ze záplavových oblastí a začít jinde. Při rozhodování o výši pomoci byla vždy důležitá míra poškození majetku, finanční možnosti domácnosti, sociální a zdravotní podmínky vyplavených lidí. Zjednodušeně řečeno – ti, kteří na tom byli nejhůře, dostali největší podporu.

Každý případ posuzujeme individuálně a všechny obdarované rodiny osobně navštívíme. Některé kontaktujeme opakovaně, abychom zajistili co nejefektivnější využití daru. Pokud je první část daru využita správně, poskytneme v případě potřeby další pomoc. Za první tři měsíce od povodní navštívili naši pracovníci 1500 postižených rodin a většinu z nich jsme pomohli. Zde je drobné nahlédnutí do jejich osudů.

### Hořín

„Do poslední chvíle jsme doufali, že povodňové hráze, které byly vybudovány po katastrofálních povodních v roce 2002, vydrží. Nakonec je voda přetekla o 25 centimetrů. Výsledkem bylo 141 zaplavených domů a evakuace všech obyvatel. Kdybych měl popsat svůj pocit z toho okamžiku, tak bych řekl, že to snad musel být osud,“ vzrušeně vypráví starosta Hořína Jaroslav Vrba. „Chtěl bych poděkovat všem, kteří nám následně pomohli, a speciálně vyzdvihnout pomoc, již jednotlivé rodiny obdržely od Člověka v tísni. Po první vlně úklidu pro nás bylo důležité, že ve vesnici dlouhodobě pracuje nezisková organizace, která podporuje lidi při obnově jejich bydlení. Oceňujeme, s jakou péčí a zodpovědností řeší jednotlivé případy,“ uzavírá starosta.

### Litoměřice

Manželé Kašákové byli za posledních 11 let vytopeni dvakrát. Bydlí v domě v historickém centru Litoměřic. Přestože měli v bytě 120 cm vody a spousta vybavení domácnosti museli vyhodit, paní Erna neztrácí smysl pro humor. „Asi mi neuvěříte, že jsem kdysi pracovala jako vedoucí pobočky České pojišťovny, a přitom jsem si nepřečetla pořádně vlastní smlouvu,“ usmívá se smutně. „Limit na povodně byl v pojistných podmínkách napsán malým písmem, navíc až na poslední stránce, takže jsme dostali desetinu toho, co jsme očekávali.“

Kašákovým ale po velké vodě hodně pomohly jejich děti. „Byli úžasní. Hned nás s manželem odvezli pryč a sami tu všechno uklízeli.“ Manžele však čeká ještě spousta práce, velká část nábytku včetně nové kuchyňské linky nápor vody nevydržela. Také proto Člověk v tísni Kašákovým poskytl finanční pomoc na vybavení domácnosti.

### Zálezlice

Pan Pfortner už deset let trpí roztroušenou sklerózou, kvůli které dokáže chodit jen s pomocí holí. Do Zálezlic se před časem přestěhoval z Neratovic a s partnerkou Annou bydleli v dřevěné obytné bučce. „Až když jsem se nastěhoval, zjistil jsem, že se jedná o nejnižší místo ve vesnici,“ vzpomíná. Letos v červnu přišly povodně a voda zde vystoupala až do výše 1,5 metru. Jejich buňka takový nápor nevydržela. Pár se rázem ocitl bez střechy nad hlavou. „Bydlíme teď trochu jako bezdomovci,“ říká pan Milan. Žijí v improvizovaném přístřešku a doufají, že se jim podaří postavit si novou obytnou buňku. Všechno zlé je ale pro něco dobré. „Doktor mi řekl, že na roztroušenou sklerózu je nejlepší pohyb. Teď po povodních je spousta práce s opravami a rozdíl je opravdu poznat.“ Člověk v tísni poskytl Pfortnerovým dar na pokrytí části nákladů na zajištění nového obytného vozu.

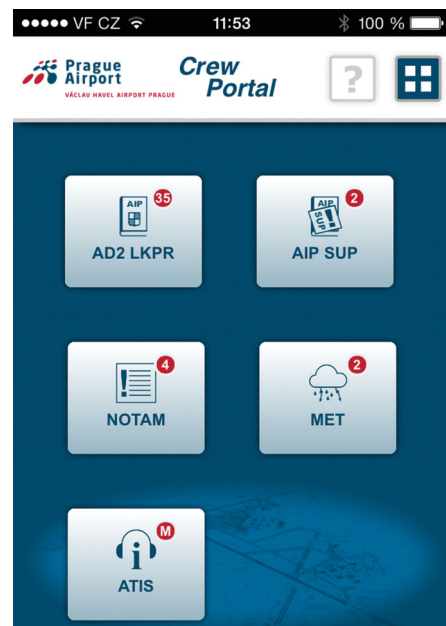
**Dovolte mi poděkovat Řízení letového provozu, s. p., i všem zaměstnancům za dar, díky kterému můžeme pomoci konkrétním rodinám postavit se znovu na vlastní nohy, opravit si dům, pořídit si kuchyňskou linku nebo ledničku. Lidé, kteří v důsledku povodní často přišli o vše, mají díky vám šanci se vrátit k normálnímu životu.**

**Tomáš Vyhánělek, Člověk v tísni, o. p. s.**

*V souvislosti s finanční pomocí, kterou náš podnik věnoval neziskové organizaci Člověk v tísni, bude od 18. listopadu do 16. prosince ve druhém patře administrativní budovy IATCC umístěna putovní výstava, která podobně představuje jak jednotlivce či rodiny postižené povodní, tak i terénní pracovníky a jejich způsob pomoci přímo na místě. Výše uvedené příběhy jsou jen drobnou ukázkou toho, co na výstavě můžete zhlédnout.*

**redakce**

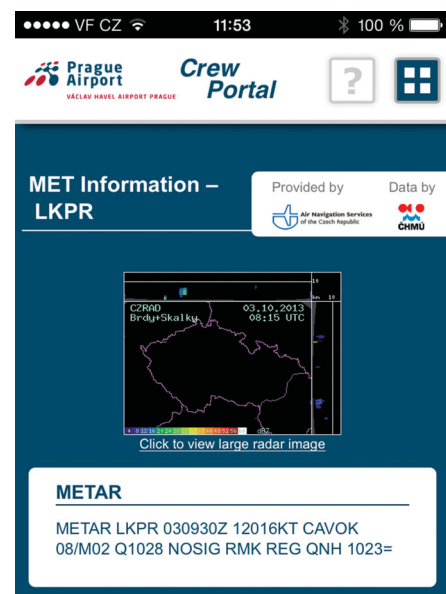
## Aktuální informace o pražském letišti zobrazí nová aplikace CrewPortal



Mít k dispozici aktuální letecké informace v reálném čase i na palubě letadla nově umožňuje pilotům využívajícím Letiště Václava Havla Praha **webová aplikace CrewPortal**. Pro letiště ji vytvořila a provozuje Letecká informační služba ŘLP ČR, s. p. Letové posádky mají jejím prostřednictvím přístup k relevantním AIP SUP, zprávám NOTAM, ATIS, meteorologickým a dalším informacím. Využijí je při předletové přípravě i bezprostředně před odletem.

Nová aplikace zároveň vychází vstříc začínajícímu trendu nahrazování objemných souborů papírových informací přenosnými elektronickými zařízeními. CrewPortal totiž podporuje zobrazení ve všech moderních webových prohlížečích, včetně chytrých telefonů a tabletů. Na platformě iOS je navíc možné uložit si stránku na plochu a poté používat CrewPortal jako běžnou mobilní aplikaci. Letiště také zajistilo pokrytí všech stání signálem wi-fi sítě *cah-guest* a *prg.aero-free*. Díky tomu mají posádky možnost přístupu k leteckým informacím i přímo z kokpitu.

CrewPortal byl testován v létě v době uzavírky RWY 06/24. Právě při takových situacích může pilotům nejvíce pomoci zvýšit povědomí o situaci na letišti a v jeho okolí, a tím i pozitivně ovlivnit bezpečnost letu. Na konci září byl testovací provoz ukončen a CrewPortal je nyní přístupný všem uživatelům ruzyňského letiště na adrese <http://lis.rlp.cz/lkpr>. **text a grafika Ondřej Páles, LIS**





# Výcvik řídicích letového provozu II.

Ještě jednou rád zdravím do České republiky a pokusím se podat pár informací na základě podnětů z článku Jarý Vlasáka, který vyšel v minulém čísle zpravodaje Strip.

Jak se stát řídicím v Kanadě? Nejprve každý zájemce vyplní online formulář, který obsahuje okolo 150 otázek zaměřených na osobnostní charakteristiky a vlastnosti. Profesionálně vhodní uchazeči jsou pozváni na psychologické testy, za které zaplatí asi 200 dolarů. Úspěšné jedince dále čeká interview po telefonu, po kterém jsou vybraní jednotlivci pozváni k osobnímu pohovoru. Po zdárném absolvování všech předešlých kroků uchazeč obdrží balíček s obsahem studijního materiálu, který obsahuje témata jako mechanika letu, meteorologie, přístroje, charakteristiky letadel atd. Toto samostudium je celé ve formě *Computer-Based Learning Program*.

Dále uchazeč čeká, jestli dostane nabídku nastoupit do základního kurzu. Tato čekací doba může být několik měsíců až rok, záleží na potřebách NAV CANADA. Tyto kurzy jsou již rozdělené svým obsahem pro radarová pracoviště a pro řídicí věže. Základní kurz pro TWR trvá přibližně 5 měsíců. Žáci se učí předpisy a řídit provoz na simulátoru s fiktivním letištem. Úspěšní absolventi základního kurzu jsou potom dle potřeb NAV CANADA zařazeni na konkrétní stanoviště a začínají výcvik přímo tam. V případě Toronta žáci dále absolvují čtyřměsíční nastavbu základního kurzu, kde se již seznamují s konkrétní problematikou, dohodami a postupy. Následuje pět měsíců na simulátoru, kde se simuluje pouze GND. Úspěšní jedinci začínají OJT. OJT trvá zhruba 2 měsíce pro kvalifikaci na Clearance Delivery, 7 měsíců pro kvalifikaci na GND a 6 měsíců pro finální TWR kvalifikaci. Celý tento proces od vyplnění počátečního formuláře trvá konkrétně pro YYZ kolem čtyř let.

NAV CANADA umožňuje pohyb kvalifikovaných řídicích mezi stanovišti. Jestliže jsou potřeba lidé na některém ze stanovišť, je otevřeno výběrové řízení na celonárodní úrovni. Jednotliví zájemci jsou zařazeni do výcvikového kurzu na základě seniority. Tento proces řídicím umožňuje nejen přestup na více zatížené stanoviště s lepším finančním ohodnocením, ale také výběr klidnějšího místa pro předchozích věk. Výcvik již kvalifikovaných řídicích je samozřejmě kratší. V Torontu tento konverzní kurz trvá přibližně rok a půl!



Výcvikové a konferenční středisko NAV CANADA ve městě Cornwall

Výcvik kvalifikovaných řídicích z jiných zemí se zrušil někdy okolo roku 2006, já jsem tímto výcvikem prošel v roce 2003 pro stanoviště Calgary TWR. Tento program byl nákladný a neefektivní, protože úspěšnost uchazečů byla všeobecně slabá.

Úspěšnost kandidátů od výběrového řízení až po obdržení licence se výrazně liší mezi jednotlivými stanovišti. Je to samozřejmě dané různorodostí provozu, ale také rozdílnou kvalitou výcviku hlavně ve fázi OJT. Na YYZ TWR se úspěšnost pohybuje okolo 25 %, a to je určitě důvod k zamyšlení...

A právě takovým zamyšlením bych rád zakončil svůj příspěvek. Všeobecně se výcvik dá rozdělit do tří klíčových fází: výběr kandidátů, základní výcvik a OJT. Jestliže některá z těchto fází nefunguje správně, pak se tato chyba šíří celým systémem jako povodňová vlna. Výběr kandidátů a základní výcvik jsou fáze celkem přímočaré a osobně si myslím, že se v tomto směru udělal velký pokrok díky modernějším technologiím, kvalitnějším simulacím nebo i rozsáhlejší znalostem v oborech psychologie a stress managementu. OJT je ale velice komplexní fáze, které se, podle mého názoru, nevěnuje dostatečná pozornost. Z his-

torického pohledu OJI (On The Job Instructor neboli kouč) seděl za žákem, dohlížel na bezpečnost, a vedl studenta k samostatnosti a konečnému získání licence. K této funkci OJI potřeboval zkušenosti z pracoviště a několikadenní či týdenní kurz z pedagogiky. Celkový nárůst provozu a zahuštění vzdušného prostoru s sebou však přináší nová úskalí a nároky rychle rostou nejen na zcvikáře, ale i na kouče! Zcvikáři vybraní pro vysoce zatížená pracoviště si musí doslova vytvořit silné povahové vlastnosti během výcviku tak, aby byli schopni nejen zvládnout provozní požadavky, ale také čelit obrovskému vypětí a stresu, které sebou toto prostředí nese. Nekompromisní charakter práce řídicích vytváří tvrdé povahy lidí a silné osobnosti. Kvalifikovat se do takto rozjetého vlaku není jednoduchá záležitost a dobrý instruktor je naprostá nezbytnost k úspěšnému zakončení výcviku žáka. Spoléhat na to, že se z dobrého řídicího automaticky stane dobrý kouč, je v dnešní době nedostačující strategie a je třeba vyvinout úsilí k tomu, aby se vytvořilo lepší zázemí pro práci a vzdělávání OJT instruktorů. Jsem si jist, že takováto iniciativa by se prokázala jako správný a ekonomicky chytrý krok.

Lukáš Novák z CYYZ, foto internet

## Ústecký půlmaraton 2013

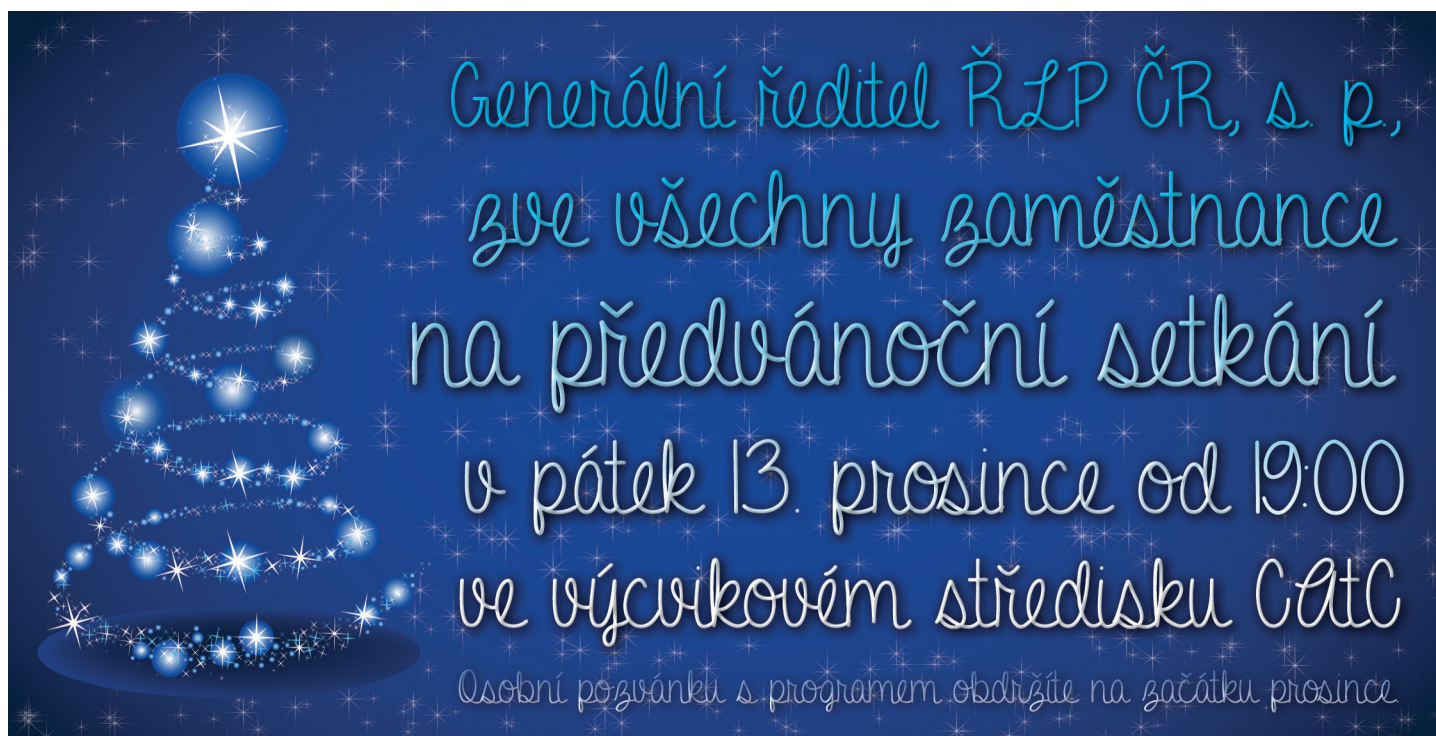
Před několika týdny se jednoho nedělního dopoledne běžel v Ústí nad Labem již třetí ročník půlmaratonu. Opět se našlo pár běžeckých nadšenců z ŘLP, kteří se odvážně postavili na startovní čáru závodu, a proto jistě stojí za to, zveřejnit o nich pár řádků. Běžecké klání je unikátní zejména svojí trasou vedoucí skrz chemickou továrnu, i když osobně bych radši volil běh lesem. To si ale budu muset příště vybrat jiný závod. Musím přiznat, že jsme předčili všechna svá očekávání a ve výsledkové listině se posunuli opět o kousek výš. První štafeta v sestavě Radek Hodač a Kelly Nimmer si vybrala kategorii 2RUN (tedy 10 km + 11,0975 km) a v čase 1:29:53 skončila na 4. místě z celkem 105 štafet této kategorie. Druhá štafeta, tentokrát čtyřčlenná (tedy 3x5 km + 6,0975 km) v sestavě Petr Takač, Štěpán Obrovský, Marek Pražan a Martin Hrstka, skončila s časem 1:34:23 celkově na 7. místě z konečného počtu 54 štafet.

Díky všem účastníkům závodu! Pomalu nastává čas, abychom opět začali s přípravou na další sezónu, kde jako reprezentanti ŘLP určitě nevynecháme Pražský mezinárodní maraton.

Radek Hodač, DPLR/SRPI/OPM, foto RunCzech.com







## ČT Author Cup v Josefově Dole s účastí ŘLP

Ani změna názvu závodu nedokázala zmást cyklisty z ŘLP, a tak i letos 12. října bylo na startu v Josefově Dole čtrnáct závodníků v barvách našeho podniku.

ČT Author Cup (dříve Nova Author Cup) se konal v Jizerských horách už po osmnácté. Závod na 63 km vede krásnou přírodou povětšinou po zpevněných či panelových cestách. Sítem pro startovní pole čítající každoročně cca 3500 zúčastněných sportovců je úvodní 12 km dlouhé stoupání s převýšením 400 metrů končící pod Čertovým odpočinkem u Černé hory.

Velkou loterií je při říjnovém termínu závodu počasí. Mráz a sněhové přehánky, které potrápily startující před dvěma lety, se naštěstí letos neopakovaly. Dokonce i silný déšť, kterým nás v předvečer závodu Josefův Důl přivítal, v noci ustal a v průběhu závodu si nakonec někteří cyklisté mohli zanedávat i nad zapomenutým opalovacím krémem.

ŘLP Bike Team se závodu zúčastnil již popáté v řadě. Tentokrát se podařilo sestavit tři týmy, většinou z borců, kteří už se závodem měli nějakou zkušenost. Výzvou bylo zopakování či vylepšení loňského 26. místa v týmové soutěži, což se nakonec týmu ve složení Michal Chmel, Viktor Slavík, Jan Mejdr, Milan Zderadička a Hynek Matějec povedlo a sedmnáctým místem je tak stanovena nová laťka pro příští ročník.

Za zmínku stojí jistě i celkové 68. místo Michala Chmela (čas 2:13:48, 19 minut za vítězem), který opět potvrdil své výsadní postavení mezi cyklisty v podniku, výkon Tomáše Uhláře, který dokázal, že i bez jakéhokoli tréninku se dá zajet čas pod tři hodiny a také umístění v první desítku kategorie Ženy C (ročník 1962 a starší) pro Květu Šofferovou, a to i přesto, že v této kategorii bylo pouze jedenáct přihlášených.

Důležité také je, že všichni členové Bike teamu dojeli ve zdraví. Obecně panovala shoda, že se letošní ČT Autor Cup vydařil a už teď se těšíme na další ročník. Pokud by se při četbě těchto řádků našel mezi vámi někdo, kdo by se k nám chtěl příští rok přidat, neváhejte a ozvěte se na e-mailovou adresu [uhlar@ans.cz](mailto:uhlar@ans.cz).

*text Jan Mejdr, DPRO/ATMS/LTS/TCOM, foto Vladislav Šoffer*

### VÝSLEDKOVÁ TABULKA

| jméno jezdce       | čas       | umístění |
|--------------------|-----------|----------|
| CHMEL Michal       | 2:13:48.9 | 68.      |
| SLAVÍK Viktor      | 2:26:19.4 | 203.     |
| MATĚJEC Hynek      | 2:27:45.6 | 218.     |
| MEJDR Jan          | 2:31:22.7 | 275.     |
| ZDERADIČKA Milan   | 2:44:31.1 | 577.     |
| FRANK Karel        | 2:47:02.1 | 637.     |
| UHLÁŘ Tomáš        | 2:58:04.6 | 995.     |
| VÁLEK Jiří         | 3:02:51.9 | 1149.    |
| BROŽEK Rudolf      | 3:09:43.4 | 1321.    |
| DVOŘÁK Filip       | 3:13:45.4 | 1432.    |
| ŠTICHA Kamil       | 3:15:06.9 | 1484.    |
| PFEILER Miroslav   | 3:15:27.4 | 1494.    |
| JAKUBIČKA Soběslav | 3:52:37.3 | 2236.    |
| ŠOFFEROVÁ Květa    | 4:19:47.2 | 2542.    |



Část týmu před závodem...to se ještě usmívají...



...ale hned po startu nastupuje plné soustředění.