

STRIP 2015

ročník XVI, číslo 166
listopad



Traťový primární radar (RSR) typ TR 23MR od francouzské firmy THOMSON CSF zakoupený a instalovaný v Praze-Ruzyni v roce 1979. Po krátkém čase byla na anténu RSR instalována anténa amerického sekundárního radaru (SSR) od firmy AIL. SSR byl v provozu od roku 1975 s původní instalací samostatně ve zvláštním anténním domku. Kompletací vznikla klasická sestava primárního a sekundárního radaru. TR 23MR byl u ŘLP ČR, s. p., poslední používaný traťový primární radar s dosahem 200NM. V současné době je souvislé primární pokrytí celé oblasti složené multi-zpracováním signálu z více terminálních radarů (TAR) se středním dosahem do 80NM.

Strom přání v IATCC

I v letošním předvánočním čase připravuje kancelář generálního ředitele strom přání v IATCC Jeneč. Už popáté bude v recepci naší budovy vystaven pravý vánoční stromeček, kde kromě ozdobiček naleznete i dobře známé obálky obsahující různá přání dětí z dětských domovů v Unhošti a Krásné Lípě. **Od pátku 13. listopadu budou mít všichni zájemci, kteří chtějí vzhledem k blížícím se vánočním svátkům potěšit dětská srdce, možnost vybrat si přání v obálce a některému z dětí tak udělat na závěr roku velkou radost.** Dary připravené pro dětský domov v Unhošti předáme společně v pá-

tek 11. prosince, avšak děti si své balíčky rozbalí až na Štědrý den. Jako poděkování si pro nás připraví opět soubor vánočních koled, které našim zaměstnancům u stromečku přednesou. Obyvatelům Dětského domova Krásná Lípě pak dárky doručíme osobně. Blížíší informace vám rády poskytnou Pavla Mališová a Tereza Bernatová z kanceláře GŘ.

Třetím rokem bychom také chtěli podpořit opuštěná zvířátka, která musí trávit vánoční svátky v útulcích. Potěšíme proto naše čtyřnohé kamarády z psího útulku Maršovice a kočičího útulku Vrbíčany. Největší radost budou mít útuláči z granulí, konzerv či jiných pamlsků, ale útulky také nepohrdnou jakoukoli jinou materiální pomocí (staré deky, misky,

vodítka, obojky, hračky, aj.) Kartičky se zvířátky společně s přáními dětí z dětských domovů budou umístěny na vánočním stromku, který bude jako minulé roky zdobit naši recepci. **Prosíme všechny laskavé kolegyně a kolegy, aby své dárečky pro útuláčky shromáždili do 11. prosince z důvodu hromadného odvozu do útulků.** Všem předem děkuji



Tereza Drboutová a Lenka Vaňková, na které se můžete kdykoliv obrátit s jakýmkoliv dotazem týkajícím se sbírky.

red

Pracovní výročí

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

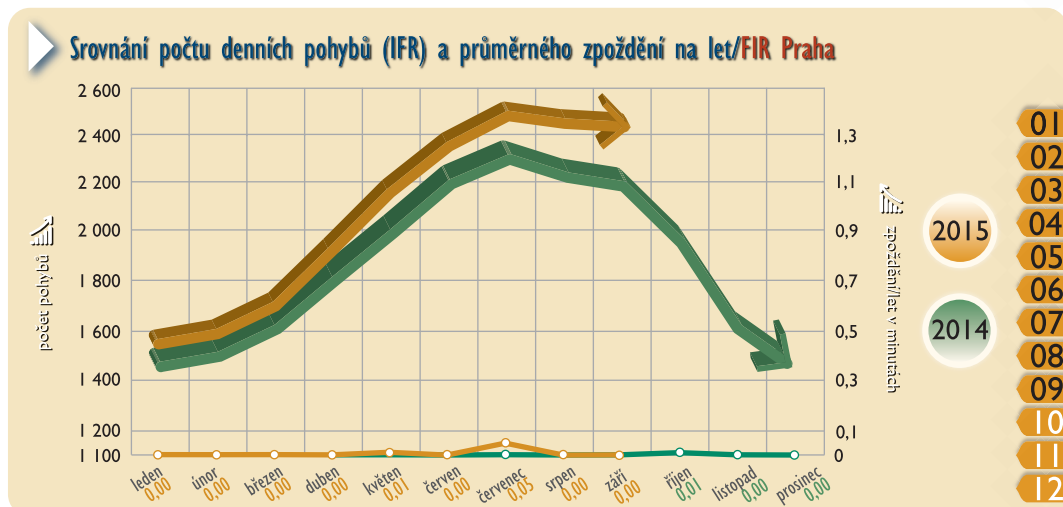
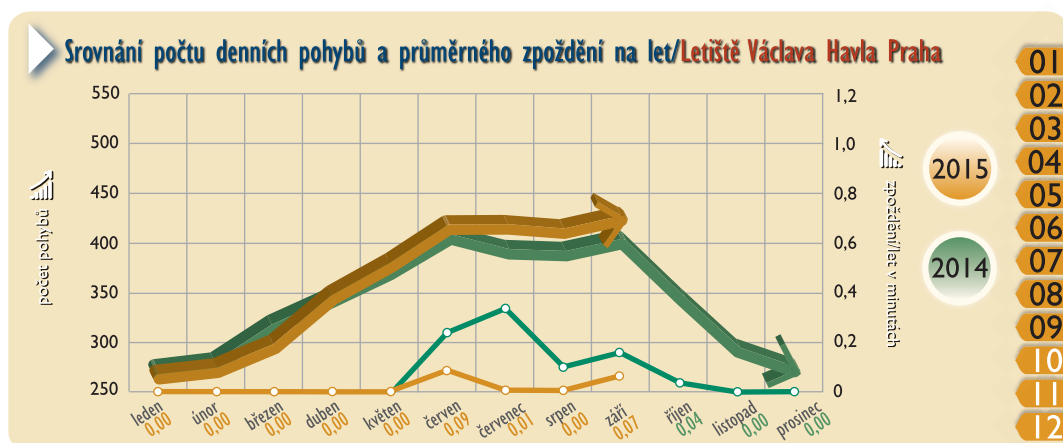
Milan Falešník, technik II, DRSL/SCL/BPS **15 let**
Robert Zücker, vedoucí OINV, DPLR/SRPI/OINV **15 let**
Danuše Hlaváčková, samostatný odborný referent specialista, DPLR/SLŠ/OVLNS **15 let**
Jaroslav Pejla, správce provozního objektu, DRSL/SCL/TPS **20 let**
Luděk Hofbauer, technik MIS, DRSL/SCL/MIS **40 let**

Redakce srdečně blahopřeje!

Statistiky provozu

září 2014/2015

Data pro níže zveřejňované číselné hodnoty jsou přebírána z oficiálních statistických údajů vedených DPLR.



Pohyby na regionálních letištích ZÁŘÍ 2014/2015

BRNO	
2014	2015
IFR 1 048	IFR 1 359
VFR 2 716	VFR 3 549
3 764	4 908
MLČ 981	MLČ 1 201
OSTRAVA	
2014	2015
IFR 989	IFR 1 083
VFR 1 736	VFR 1 906
2 725	2 989
MLČ 1 196	MLČ 959
KARLOVY VARY	
2014	2015
IFR 296	IFR 434
VFR 434	VFR 409
730	843
MLČ 240	MLČ 274

Pozn.: Místní letovou činnost (MLČ) se rozumí vzlety a přistání letadel, která obvykle neopouští CTR/TMA daného letiště a provádějí opakovanou činnost na nebo nad RWY. Zpravidla se jedná o výcvikové lety po letištním okruhu, případně nácvik postupů IFR přiblížení.

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2014	2015		2014	2015	2014	2015
12 077	12 699	14/15 5,2	460 (25. 9.)	485 (11. 9.)	42 (5. 9.)	49 (11. 9.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2014	2015		2014	2015	2014	2015	2014	2015
66 465	72 579	14/15 9,2	2 323 (11. 9.)	2 545 (17. 9.)	183 (20. 9.)	207 (1. 9.)	0,00	0,00

Zajímá mě, jak můžeme zlepšit fungování leteckého ekosystému

Andrew Charleton je výkonný ředitel společnosti Aviation Advocacy, nezávislé konzultační agentury se sídlem ve Švýcarsku, jejíž hlavní oblastí zájmu je svět letecké dopravy. Vznikla v roce 2006 a tvoří ji tým odborníků na leteckou dopravní politiku, právo a obchodní provoz. Agentura spolupracuje se zákazníky po celém světě a podle slov Andrew Charletona se snaží o pokrokové myšlení, holistické neboli celostní zhodnocení a následně o účinnou a funkční realizaci svých doporučení. V minulosti působil jako vedoucí právního oddělení Qantas Airways, v organizaci IATA a posléze SITA byl zodpovědný za řešení vládních záležitostí a dále byl též členem Výkonného výboru CANSO. Andrew pravidelně píše své kritické postřehy o aktuálním dění v oblasti letectví, které vycházejí každý měsíc ve zpravodaji Aviation Intelligence Reporter.

Andrew, co Vás na světě letectví tak přitahuje, že jste se rozhodl mu věnovat svou profesionální kariéru?

Popravdě jsem nikdy netoužil létat s letadlem a stát se pilotem nebo jednoduše pracovat v letovém provozu. Zjišťuji, že čím víc vím o létání, tím víc jsem si jist, že to musí být poměrně jednotvárné. Kdysi mi nabídli práci v aeroliniích Qantas, protože jsem uměl japonsky, a dost rychle mě začal zajímat systém, jakým aerolinie vydělávají peníze. Vlastně mě to velmi zajímá až dodnes. Ten systém totiž většinou nefunguje a já chci vědět proč. Obávám se, že jedna z odpovědí může být, že příliš mnoho členů managementu vždy chtělo být piloty, když byli malí, a tato touha se příliš neslučuje s tím, čím se zabývají nyní.

Pochopil jsem, že letectví je složitý a spletitý celek, jedinečné průmyslové odvětví, které pokrývá téměř všechny oblasti, o které se zajímají právníci. Především tedy právníci jako já. Víte, právníci se dělí do dvou skupin – jsou to buď „maloobchodníci“, tedy ti, kteří se snaží dosáhnout spravedlnosti pro určitou jednu osobu, nebo „velkoobchodníci“, tedy ti, kteří jdou hlouběji. Zajímá je, jak celý systém funguje, co na něm lze vysledovat a jak můžeme tento systém změnit tak, aby se případná nespravedlnost již neopakovala. Většina právníků jsou právě ti „maloobchodníci“, kdežto já jsem ten druhý typ. Zajímají mě politické záležitosti a mým cílem je zjistit, jak můžeme zlepšit celé globální fungování leteckého ekosystému.

Je jasné, že hledání odpovědi na otázku „Co můžeme udělat, abychom tento ekosystém stabilizovali a snížili rizika vzniku nespravedlnosti?“ je dlouhodobá záležitost. Přesto, co můžeme udělat lépe?

Letectví patří mezi jedno z nejstarších a zároveň nejméně vyspělých odvětví průmyslu. Naše společnost lpí na dozorovacích orgánech jednotlivých vlád a na opatřeních, která uvádí v platnost jen proto, že se obává pohlédnout za pomyslné hranice a zjistit, co je „tam venku“. Způsob, jakým můžeme dosáhnout stabilizace systému, je zavést řádnou konkurenci a nechat fungovat tržní sílu. Tento mechanismus sice neupevní jednotlivá pracovní místa, ba ani pozice jednotlivých společností, ale umožní všem součástí leteckého ekosystému fungovat dohromady a efektivně a dále jim umožní inovovat a přizpůsobit se požadavkům trhu. Potřebujeme postupy, které pomohou všem součástem tohoto průmyslu úspěšně fungovat v dlouhodobém horizontu.

Zajímá mě, jakou roli v celém tomto procesu hrají, případně mohou hrát, mezinárodní asociace jako je IATA nebo ICAO?

Především je důležité, abychom správně pochopili, co přesně tyto organizace představují. Nebudeme-li se ohlížet na historické pozadí vzniku organizace IATA, uvědomíme si, že se jedná o obchodní asociaci a nikoliv o mezinárodní asociaci. Jejím hlavním úkolem je sdružovat a zastupovat aerolinie na poli byznysu. Na základě historického vývoje poskytuje tato organizace velké množství jednotlivých součástí či složek infrastruktury v letecké dopravě, což jí dává nazpět značný zisk a také vliv, nicméně pravda je taková, že jejím jediným smyslem zůstává reprezentovat aerolinie na poli komerčních aktivit. IATA nenahlíží na letectví jako na ekosystém, ale na jakýsi systém, bez něhož by aerolinie nebyly schopné přežít a pravidla a opatření, která upravují fungování a provozování letišť, poskytování služeb řízení letového provozu a existenci dalších poskytovatelů služeb umožňují této organizaci tlačit dolů ceny těchto služeb, za



kteří aerolinie musí platit. Z mého pohledu není tento způsob spolupráce dlouhodobě udržitelný.

V případě ICAO se jedná o mezinárodní organizaci, ovšem s dosti pochybným způsobem fungování. Byla založena již v roce 1944, tedy v době, kdy se svět a letecký průmysl nacházel na zcela odlišné úrovni než dnes. Je to pravděpodobně ten nejprákladnější důkaz snahy o dosažení globálního vestfálského systému. Struktura této organizace absolutně nefunguje. Například Rada ICAO, která neustále nad něčím zasedá a o něčem rokuje bez výraznějších výsledků – uvědomme si, že žádná jiná organizace Spojených národů nepracuje na tomto základě – a absence jakékoliv reálné možnosti o přetvoření a zlepšení struktury zevnitř odsuzuje ICAO k tomu, že více méně není schopné držet krok s moderním rozvojem dnešního letectví.

Někomu by takový názor mohl přijít příliš dramatický, ale podívejme se například na problematiku dronů. ICAO už je s řešením pět let pozadu a snaží se zavést systém na úpravu jejich provozování, kterému bude trvat přinejmenším dalších pět let, než začne fungovat. Tou dobou však už drony dávno proniknou do mnoha odvětví a budou tvořit samostatnou součást leteckého průmyslu. ICAO tento proces se svým systémem pravidel již nikdy nedohoní a místo toho, aby nabídla pomoc, bude pouze vždy připravena stát takovému rozvoji v cestě. Pravdou je, že pokud by ICAO neexistovalo, vznikla by na světě potřeba takovou organizaci vytvořit. Já osobně bych však pevně doufal, že by nevypadala právě tak, jak vypadá dnes.

Takové konstatování vyznívá dost negativně. Existuje tedy vůbec organizace, která je pro svět letectví napomocná a užitečná a jejíž systém funguje rozumně?

To jsou v podstatě dvě oddělené otázky. Odpověď na to, zdali existuje nějaká organizace, která by mohla pomáhat,

že, ve v ideálním světě by se takovou institucí mohla stát Světová obchodní organizace (WTO). Umožnila by nám zdravou konkurenci, spravedlivé obchodní soutěže a sama by se ujala role rozhodčího. Jenže bohužel, ani tento systém nefunguje bezchybně.

ICAO se snaží plnit jakousi koordinační funkci, co se týče například systému sdílení bezpečnostních informací nebo součinnosti při prosazování norem a doporučení pro rádiovou komunikaci. Připouštím, že v tomto ohledu se možná může pyšnit určitými úspěchy, i když přicházely velmi pozvolna, ovšem to je více méně všechno, co dokázala a role, kterou hraje na poli civilního letectví, je velmi omezená.

Třeba i tento příklad ukazuje, že mezinárodní organizace a instituce nás prostě nikdy nebudou schopné vést tou správnou cestou vedoucí k vyřešení našich problematických záležitostí, a to je vlastně odpověď na váš dotaz. Musíme konečně přestat doufat, že přijde někdo další a nějakým záračným způsobem najde odpověď na otázku „Co s tím dělat?“. Jsme to pouze a jen my sami, kdo dokáže najít řešení, a především na to bychom se měli soustředit.

Jaký je váš názor na projekty FAB (Functional Airspace Blocks)?

Aktivita kolem projektů funkčních bloků vzdušného prostoru byly jedním pokusem z mnoha, kterým chtěla Evropská komise reorganizovat evropský systém řízení letového provozu a jeho infrastrukturu. Musím v tomto ohledu zcela souhlasit s názorem generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., Jana Klase a Luboše Hlinovského, který byl nedávno prezentován v časopise Air Traffic Magazine. Domnívám se, že jejich postoj velmi jasně a srozumitelně vytyčil trasu, po které bychom se měli dát, aby takový systém pracoval lépe. Doporučuji každému, aby si tento článek přečetl.

text nwt, foto rkl

vizitka ANDREW CHARLETON

narozen: 29. srpna 1960

rodina: ženatý, dvě krásné dcery (23 a 19 let)

vzdělání: BScLLB, Universities of NSW (Austrálie) a Hokkai Gakuen (Sapporo, Japonsko)

ve volném čase se věnuji: čtení knih; přečtu tak jeden román za týden a mám vždy aktuálně seznam nejoblíbenějších deseti titulů, ten se však časem mění

vždy se rád podívám na: zápasy mocného australského fotbalového klubu Sydney Swans

co si často říká: „Strike with Chaos“

jako malý jsem chtěl být: komikem nebo předsedou vlády, ale svůj sen jsem opustil, když jsem zjistil, že politici musí být na lidi milí

Generální ředitel ŘLP ČR, s. p.,
zve všechny zaměstnance
na předvánoční setkání
v pátek 11. prosince
od 19 hodin
ve výcvikovém středisku CATC.

Osobní pozvánku s programem obdržíte na začátku prosince.

Objektiv



V pátek 16. října 2015 se v Kongresovém sále v budově Letiště Václava Havla Praha konala již 13. schůze podvýboru pro inovace, letectví a kosmonautiku Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR. Hlavním tématem tohoto setkání byly ekonomické výsledky a rozvojové plány Českého aeroholdingu. Zahájení krátce po desáté hodině dopolední patřilo předsedovi výboru Ing. Františku Laudátovi. Dále následovala nejobsaňlejší část celého setkání, kdy předseda představenstva ČAH Ing. Václav Řehoř, Ph.D., MBA informoval účastníky nejprve o přepravních výsledcích letiště za uplynulý rok, dále se věnoval strategii rozvoje společnosti – především rozvoji dráhové kapacity a svou prezentaci ukončil uvedením nových trendů vývoje do budoucna. Na schůzi podvýboru vystoupil i zástupce ŘLP ČR, s. p., generální ředitel Ing. Jan Klas. Přítomné hosty informoval o vývoji provozu ve FIR Praha a na letišti Praha včetně ukazky meziročního srovnání na týdenní bázi a trendu trvalého snižování průměrného zpoždění na let. Mezi zajímavá témata patřilo i shrnutí tří významných projektů, které v ŘLP úspěšně běží – klíčový rozvojový projekt Neopteryx týkající se nového ATM systému, projekt civilně-vojenské integrace a projekt Free Route Airspace uvedený do provozního využití 5. 2. 2015. Posledním hostem podle programu byla výkonná ředitelka Svazu českého leteckého průmyslu Mgr. Alice Undusová. Jejím úkolem bylo nastínit nové zajímavé projekty, které členské firmy Svazu, mezi něž patří i ŘLP ČR, s. p., čekají. Za Aero Vodochody se jedná o projekt L39 NG, který bude probíhat ve dvou fázích – nejprve zástavba motoru Williams FJ44-4M do existujícího draku L-39 a poté výroba nového letounu L39 NG. První veřejné představení remotorizovaného letounu proběhlo v září 2015 na Dnech NATO v Ostravě. Za zmínku také stojí rozšiřování letecké výroby v Jihlavě, který nově dodává aktuátory a pojistky pro letouny Airbus A400 a A320.

text red, foto PILK

Ohlédnutí za letní sezónou

Dovolte mi, s nadcházejícím podzimem, tradičně se ohlédnout za letošní letní sezónou z pohledu Divize provozní. Provoz v letních měsících červen až září byl na ACC Praha nečekaně vysoký. **Počet pohybů opět výrazně překonávaly dosavadní historická maxima. Absolutním vrcholem sezony byl měsíc červenec, kdy prostorem odpovědnosti ACC Praha proletělo celkem 74 801 IFR letů.** Průměrný počet vstupujících letadel v nejsilnější provozní hodině dosáhl hodnoty 176. Absolutně nejvyšší počet letů jsme na ACC zaznamenali ve čtvrtek 16. 7. 2011, a to 2 561 letů. Kapacita stanovená zpětně Eurocontrol se vyšplhala o úctyhodných 8,5 % na hodnotu 175 vstupujících letadel za hodinu. I když absolutním vrcholem sezony byl červenec, v meziročním relativním srovnání se nárůsty provozu v následujících měsících nadále rychle zvyšovaly. Zatímco meziročně rostl provoz v měsících červen a červenec shodně o 6,5 %, v měsíci srpnu to bylo 8,2 % a září pak dokonce 9 %. Výrazně vyšší provoz proti loňskému roku registrujeme i v říjnu. Zdá se, že po loňském dočasném odlivu provozu některých dálkových letů v souvislosti s tragédií malajsijského letadla na Ukrajině, jsme letos zaznamenali opět jejich navýšení a provozní výkony, vyjádřené přeletovými jednotkami, tak jsou ještě příznivější než počty pohybů. Vše nasvědčuje tomu, že vzdušný prostor ČR je pro naše zákazníky stále atraktivní a provoz rostl v letních měsících výrazně více, než byl evropský průměr. Znovu se také potvrdilo, že zatímco předpovědi provozu v rámci celého evropského regionu jsou celkem přesné, tak to, kudy přesně tento provoz proletí z pohledu jednotlivých středisek, je ovlivněno tolika různorodými faktory, že předpověď provozu na úrovni jednotlivých středisek je velice obtížné.

Důležité však je, že tento neočekávaně vysoký provoz zvládalo stanoviště ACC na výbournou. Bez potřeby dodatečného navýšování počtu hodin otevíraných sektorů a s téměř nulovým zpožděním, které je mimo rozlišovací schopnost oficiálních statistik. Regulace toku byla za celé léto použita pouze ve třech případech, a to při význačné bouřkové oblačnosti. Jsem přesvědčen, že letošními výsledky se ACC Praha opět zařadí mezi absolutní evropskou špičku z hlediska bezpečnosti a výkonnosti poskytovaných služeb.

Příznivě se v letošním roce vyvíjel i provoz na Letišti Václava Havla Praha-Ruzyně, kde rostl nejen počet cestujících, letos cca o 10 %, ale po delší době i počet startů a přistání letadel. **Nejvíce pohybů na letišti se odehrálo v měsíci září – průměrně 409 za den,** kdy se po prázdninách vrací normální pravidelný provoz, který je stále částečně navýšen o charakterový provoz do oblíbených dovolenkových destinací. Kromě rutinního provozu se především stanoviště TWR muselo vypořádat s několika významnými systémovými změnami. Dne 3. 7. 2015 byly do systému elektronických letových proužků na TWR nasazeny dlouho očekávané změny, které umožnily návrat stanoviště na svoji standardní plnou kapacitu, jež byla po přechodu na elektronické stripy v loňském roce snížena. Řídicí na pozici asistenta může nyní aktivněji podporovat řídicího TWR, protože oba mají možnost dávat do systému letová povolení, která řídicí vydal. To je velmi důležité ve složitých provozních situacích, kdy se řídicí může plně věnovat vizuálnímu pozorování situace a vydávání instrukcí a asistent je může zadávat do systému ze své pracovní pozice. Zároveň došlo na letišti k některým úpravám v systémové podpoře a postupech A-CDM (Airport Collaborative Decision Making). To umožnilo zahájit výměnu zpráv DPI (Departure Planning Information) s NMOC (Network Manager Operations Centre, dříve CFMU) a Letiště Ruzyně se tak 2. září stalo 17. evropským letištěm s plně implementovanými postupy A-CDM.

Letní období není jen obdobím vrcholícího leteckého provozu, ale též, vzhledem k podnebí, obdobím vhodným pro provádění údržby pohybových ploch letiště. Zatímco v měsících červenci a srpnu byl na provozních plochách relativní stavební klid, hned 1. 9. 2015 byla zahájena oprava křižovatky důležitých pojezdových drah L a F. Tato část letiště je klíčová pro pohyb letadel nejen na ploše sever, ale i mezi plochami sever a jih navzájem. Vzhledem k vrcholící sezóně, bylo nutné hledat řešení, které by minimalizovalo dopad této rozsáhlé uzavírky na letový provoz. Byly navrženy a následně publikovány alternativní trasy pojezdění přes některá odbavovací stání. Společným úsilím řídicích a pracovníků Follow me, kteří letadla po alternativních trasách doprovázeli, se podařilo provoz zvládnout bez zpoždění. Pokud byla vyhrašována regulace toku, tak pouze v případech aplikace postupů pro provoz za nízkých dohledností, kdy je kapacita letiště významně snížena. Z důvodů na straně APP/TWR nebyla regulace v letošní letní sezóně, na rozdíl od loňského roku, použita.

Letošní letní sezona potvrdila, že stanoviště fungují jako dobře sehrané týmy a společně s podporou systémů ATM a CNS infrastrukturou jsou zárukou poskytování bezpečných služeb s kapacitou v souladu s potřebami našich zákazníků.

V průběhu vrcholící letní sezóny také probíhaly intenzivní závěrečné přípravy pro další významnou změnu v poskytování LNS, a to zvýšení horní hranice sektorů SNS (řízených z regionálních letišť) z hladiny 95 na 125. Z pohledu DPRO se jednalo především o přípravu a zajištění výcviku řídicích a neméně důležitá byla i rozsáhlá změnová služba AIP zajištěná bezchybně střediskem Letecké informační služby. Tato změna dále odlehčí ACC od velké části provozu, který je v těchto nejnižších hladinách značně specifický (vojenské lety, fotolety, výcvikové lety, paravýsadky apod.). Na druhé straně bylo třeba významně rozšířit prostor odpovědnosti APP Praha pro zajištění přiletů do Prahy, u kterých není žádoucí, aby vstupovaly do SNS sektorů. Předpokládám, že o této změně se dozvíme mnohem více v některém z příštích čísel podnikového zpravodaje. Já se omezím na konstatování, že navýšení horní hranice SNS, a s tím všechny související změny, byly úspěšně a bez větších problémů implementovány v říjnovém AIRAC termínu 15. 10. 2015.

Všem, kteří se na úspěšném zvládnutí letní sezony i přípravě říjnových změn podíleli, patří uznání za profesionálně odvedenou práci. **Jan Štindl, ŘDPRO, štindl@ans.cz**

Listopadové sponzorské okénko – středisko pro nevidomé Dědina



V rámci svého sponzorského programu spolupracuje Řízení letového provozu ČR, s. p., s řadou neziskových organizací, které pomáhají dětem i dospělým s různými formami handicapů. Jedním z našich dlouhodobých partnerů je obecně prospěšná společnost **Pobytové rehabilitační a rekvalifikační středisko pro nevidomé Dědina**, které letos slaví 20. výročí od zahájení své činnosti. V druhém kole letošního sponzorského řízení jsme tuto organizaci opět finančně podpořili. Věnovaná částka pomohla především při konání speciálních kurzů pro nevidomé a dále i při provozování tvořivých dílen.

Za dvacet let prošlo zařízením několik set klientů a, jak říká projektová manažerka střediska paní Marie Schifferová, každý z nich na cestě k samostatnosti ušel takový kus cesty, který mu umožnil jeho zdravotní stav a další osobnostní vlastnosti. Dle jejích slov má část klientů problémy se sociálním zázemím, proto jim středisko pomáhá i v této oblasti, zejména při řešení bytových otázek. To vše vyžaduje od kolektivu zaměstnanců střediska profesionalitu, sociální citlivost, trpělivost, porozumění individuálním problémům a citlivý přístup k nim. Za jejich profesionální a lidský přístup jim patří naše velké poděkování.

Středisko Dědina je jediné pobytové zařízení sociální prevence pro zrakově postižené v ČR. Služby poskytuje od roku 1995 jako odborné středisko SONS ČR a od roku 2001 je samostatnou obecně prospěšnou společností. Jako nezisková orga-

nizace dostává přibližně 60 % potřebných finančních prostředků od státu a Středočeského kraje, zbývající část prostředků pak získává ze sponzorských darů organizací a soukromých dárců.

Mezi služby, které poskytuje, patří sociální rehabilitace, sociálně terapeutické dílny, rekvalifikační kurzy a zaměstnávání těžce zrakově postižených na vymezených chráněných pracovních místech. Snaží se o individuální přístup ke klientům v malých skupinách, díky čemuž tito mají příležitost získat pracovní uplatnění tam, kde by za jiných okolností vůbec neměli šanci. Proto se středisko Dědina věnuje programům zaměřeným na osoby v produktivním věku, tj. od 18 do 65 let. V rámci kurzu sociální rehabilitace se klienti naučí vše, co zrakově postižený člověk potřebuje, aby byl samostatný. Naučí se chodit s bílou holí, sebeobslužné činnosti (nakupovat, vařit, uklízet, prát, žehlit), číst a psát s pomocí Braillova písma, zvládat klávesnici PC po paměti. Po získání těchto dovedností přechází klienti do programu sociálně terapeutických dílen. Je to doba hledání nejvhodnějšího pracovního zaměření, získávání pracovních dovedností a návyků. Klienti absolvují i zácvik na práci s PC, psycholožka s nimi dělá testy a zjišťuje zbytkový pracovní potenciál po stránce intelektuální i manuální. Na základě praktických i teoretických zjištění je vytvářen vhodný rekvalifikační obor, klient se poté zařazuje na Úřadu práce a stanoví se termín rekvalifikace. Ta je prováděna formou individuální přímé výuky, při níž jsou využívány specifické pomůcky usnadňující klientům příjem a předávání písemných informací. Rekvalifikační kurz je ukončen ve všech oborech teoreticko-praktickou zkouškou před komisí. Klient získá osvědčení s celostátní platností, následně si může požádat i o mezinárodní certifikát IES, kde je středisko registrováno od roku 2005, rating BB – Kvalitní instituce na velmi dobré profesionální úrovni. Pro těžce zrakově postižené organizuje specifické rekvalifikační kurzy v pěti manuálních oborech (košíkářství, tkalcovství, keramika, kartonáž a drátování). Velice oblíbený je kurz Nevidomý a slabozraký masér, pro intelektuálně zaměřené zrakově postižené kurz Práce na PC se speciálním softwarem.

Po ukončení rekvalifikace pomáhá středisko klientům nalézt konkrétní pracovní uplatnění. Někteří absolventi jsou schopni pracovat samostatně na živnostenský list, někteří odcházejí pracovat na volný trh práce, kde se ale uplatnění hledá obtížně. Klientům s kombinovaným postižením proto organizace hledá práci spíše v chráněném prostředí. Jak říká Marie Schifferová, všichni tuto snahu, kterou středisko vyvíjí a pomoc, které se dlouhodobě věnuje, může vykonávat pouze s vědomím, že ho podporují takové organizace jako je ŘLP ČR, s. p.

text Marie Schifferová/Středisko Dědina a Ludmila Havráňková, foto Středisko Dědina



Řídicí letového provozu na ACC Praha, vedoucí směny na ACC Praha, manažer fotbalového týmu ŘLP, člen evropského fotbalového organizačního výboru, filatelista světového formátu, ale i mravnost nade vše. Začínající chudý obchodník, veselý důchodce s životním elánem, hlavně však rovný chlap a kamarád. To jsou symboly, které reprezentovaly **Pavla Kuklíka** nejen po celou dobu jeho dlouhé životní cesty naším podnikem, ale také v zaslouženém důchodu. Pavel nás opustil 5. 10. 2015. Ten den odešlo kus historie ŘLP, kus profesního života nás, co jsme s ním sloužili a osobně ho znali. Uchován je však v našich vzpomínkách jak z provozního života, tak i z nespočtu taškařic. Zůstane s námi jeho odkaz životního optimismu, vzájemné úcty a kamarádství, a to bez ohledu na národnost, příslušnost či společenské postavení.

Petr Fajtl

Strašně nerad píšu nekrology, zejména o lidech, které jsem léta znal. Příliš mi totiž připomínají mou vlastní nevyhnutelnou smrtelnost. Ale protože je nás už jen hrstka, kteří si ještě **Ládu Broula** pamatují, nemůžu jinak.

Znal jsem ho léta a byl to úplně první člověk, který mne na ACC před více než čtyřiceti lety uvítal. Podle svého ustáleného zvyku mne začal okamžitě zastrašovat a varovat před tím, kde a čím se hodlám žít. Ano, někteří mladší kolegové někdy Ládu považovali tak trochu za podivína. Já nikoliv. Až někdy pojedete po staré karlovarské z Prahy do Hostovic, tak si všimnete, že čtvrtá ulice vpravo se jmenuje „Broulova“. Je pojmenována po Láďově otci, který byl popraven nacisty za druhé světové války.

Byl jsem zhruba stejně starý jako on v době, kdy jeho otec zemřel, když zemřel můj vlastní táta, takže jsem si dokázal představit jeho tehdejší pocity. Můj otec zemřel při leteckém neštěstí. To, jak se Láda musel cítit při pomyslení, že jeho táta zemřel v sekýrárně na Pankráci, tak to jsem si už představit nedovedl. Zcela zjevně ho to poznamenalo na celý život.

I když tedy, ze zcela pochopitelných důvodů, rozeným bavičem nebyl, přesto měl chvíle, kdy dokázal perlit velice specifickým suchým anglickým humorem a ti, kdo ho znali jen povrchně, se nepřestávali divit.

Pamatuju se, jak před léty utrpěl v práci, už ani nevím, zda mozkovou, či srdeční příhodu. Kde kdo se motal okolo a jako obvykle nikdo nebyl schopen cokoliv udělat. Zavolal jsem tedy sanitku a Ládu odvezli. Když se po čase vrátil do práce, povídá mi: „Pane, tak já nevím, jestli vám mám poděkovat, nebo jestli vám mám vynadat. Slušné vychování mi velí, abych poděkoval, ale jinak bych vám nejraději vynadal“. Celý Láda. Bylo zcela zjevné, že poděkovat chce, ale současně nechce upadat do patetické pózy.

Vladimír Broul zemřel 10. 10. 2015 ve věku 79 let. Dívej se shůry na naše snažení shovívavě, Ládo, a odpočívej v pokoji.

Jan Havorka

Inspirovat

„Létáme, ale vzduch jsme si nepodrobili. Příroda si zachováva svou vznešenost. Dovoluje nám, abychom ji studovali a využívali síly, kterým jsme porozuměli. Ale až na ně začneme příliš opovázlivě spoléhat, stane se, že najednou páka začne dukačít, prokluzuje našima držíma rukama a my najednou zoufale odháníme nebezpečí, zíráme před sebe a sami jsme vyděšení svou opovázlivou nevědomostí.“

Beryl Markham (1902–1986), pilotka britského původu a trenérka koní, jako první žena přeletěla Atlantik při sólovém letu z východu na západ

„Každý pilot zvládl počáteční obavy z létání. Nejdříve jsme letadlo a sebe znali jen natolik, abychom za slunečného dne zkroužili nad letištěm. Potom jsme toho poznali víc a rozletěli se do výcvikového prostoru, potom ven do světa, pak do mraků a deště, nad moře a pouště a všude beze strachu, protože letadlo a sebe známe a ovládáme.“

Richard David Bach (*1936), americký spisovatel; z knihy Dar křídel

„Když jste v silném letadle, musíte se prostě stoprocentně soustředit na to, co právě děláte. Bez ohledu na to, co se zrovna děje ve vašem soukromém životě, v další práci a vůbec na zemi.“

Scott Joseph Kelly (*1964), původně letec vojenského námořnictva Spojených států, dnes astronaut NASA

„Létat! Žít životem letců! Řídit se jako oni oblohou od horizontu k horizontu, nad řekami a lesy. Osvobodit se od těch otravných maličkostí každodenního života, dělat něco, cítit novou krev v žilách... ach, to je život! Život je pak lepší a jednodušší. Moje vůle je svobodnější. Všeho si vážím mnohem víc – slunečního světla a stínu, práce a přátel. Obloha je obrovská, dýchám z hlubokých oceánů čistého vzduchu ve výšinách. Cítím, že jsem dosáhl vyššího stavu, fyzické síly a jasnější mysli. Žiju ve třetím rozměru!“

Henri Mignet (1893–1965), francouzský letec, konstruktér a vynálezce

„Nebaví mě létat rovně, nedej bože na autopilota. Rád se pouštím hlavou dolů a letadlo opravdu řídím.“

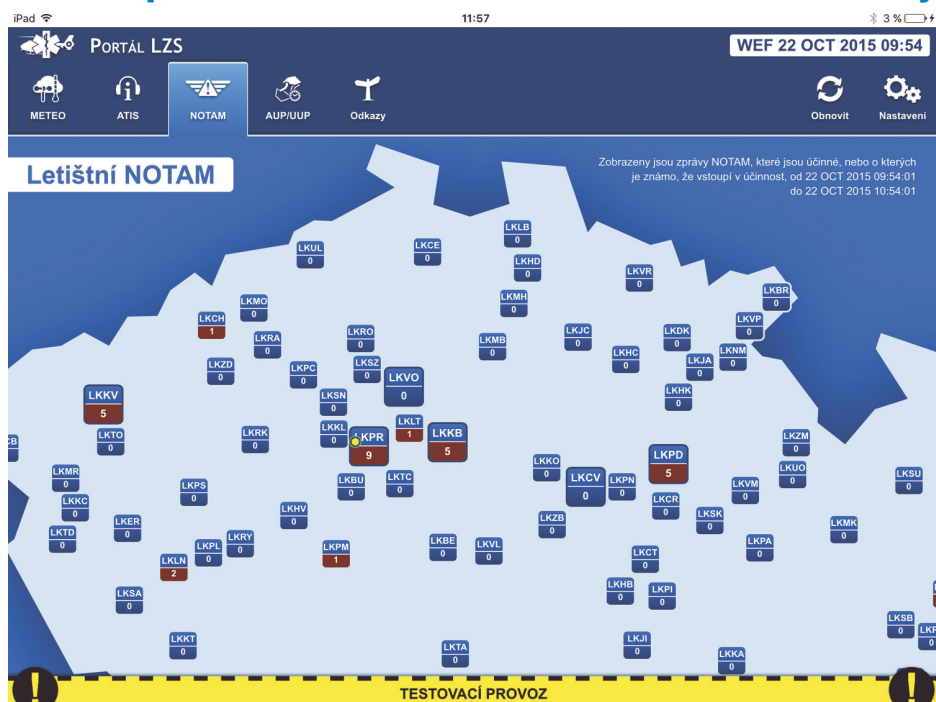
Martin Šonka (*1978), český akrobatický a bývalý bojový pilot Vzdušných sil AČR

„Boeing 747 je osobní vlak současné globální vesnice.“

Hendrik Tennekens (*1936), ředitel výzkumu Královského nizozemského meteorologického institutu

připravila nwt

Nová aplikace Portál Letecké záchranné služby



Aktuální letecké informace jsou nezbytné k bezpečnému provedení každého letu. Někteří piloti však musí předletovou přípravu zvládnout během několika málo minut, často v terénu, jen s pomocí pomalého mobilního internetového připojení. Přitom na rychlosti jejich létání závisí lidské životy.

Právě proto se zástupci společností ALFA-HELICOPTER, s. r. o., a DSA, a. s., provozující v současné době Leteckou záchrannou službu na většině území České republiky, obrátili na Leteckou informační službu se žádostí o zpřístupnění vybraných informací v mobilních zařízeních iPad, která jejich piloti používají na palubách vrtulníků. Výsledkem snahy LIS vyjit tímto uživatelům vzdušného prostoru ČR vstříc je **webová aplikace Portál LZS, obsahující specifickou podmožinu meteorologických informací, zpráv NOTAM, ATIS, AUP/UPP a VFR-SUP**. Nová aplikace je optimalizována pro minimální objem přenášených dat, aby byla použitelná i v oblastech se slabým mobilním signálem. Testovací provoz byl zahájen letos v létě a první ohlasy pilotů-záchranářů jsou pozitivní.

text a grafika Ondřej Páles/DPRO/LIS/OLP

Konference CEPA Expo 2015 přinesla nový pohled na létání ve střední Evropě

Již 6. ročník mezinárodní konference CEPA EXPO se ve dnech 14.–15. října 2015 konal v unikátních prostorách Pražského hradu, tentokrát s podtitulem **Catalysing growth of Business Aviation**. Akce se konala za podpory a zášti Ministerstva zahraničních věcí, Ministerstva dopravy a Magistrátu hlavního města Prahy a zúčastnilo se jí na 170 delegátů pocházejících z třicetivaceti zemí světa. Nabídla především příležitost ukázat letectví a leteckou dopravu jako obchodní nástroj pro místní úřady a přispět k logické kontinuitě nových perspektiv v historickém kontextu.

Asociace pro rozvoj privátní letecké dopravy ve střední Evropě CEPA (Central Europe Private Aviation) byla založena v říjnu 2009 průkopníci v tomto oboru, Rakušanou Dagmar Grossmann. Jedná se o nezávislou organizaci, jejímž účelem je spojit výrobce a prodejce business jetů a helikoptér, operátory, charterové brokery, servisní a výcvikové organizace, společnosti zajišťující financování, pojištění a další odborníky profesně spjaté s odvětvím soukromé letecké dopravy. Cyklus pravidelných veletrhů a konferencí CEPA EXPO, založený v roce 2010, je každoročním summitem profesionálů z oboru, který se koná v Praze. Jeho cílem je spojit odborníky a členy CEPA a vytvořit platformu pro setkávání, sdílení know-how a informací o novinkách a trendech v oboru a samozřejmě také přispět k realizaci obchodů. Mezi hlavní cíle patří podporovat všestranný rozvoj soukromé letecké dopravy ve střední Evropě, prezentovat a obhajovat zájmy jejích členů na národní, evropské i celosvětové úrovni a zprostředkovávat a usnadňovat komunikaci a transparentnost mezi společnostmi vedoucí k rostoucímu zájmu investorů v regionu střední a východní Evropy.

Hlavním společným tématem letošních prezentací i pozdějších moderovaných diskuzí byly otázky související s podporou efektivního a zároveň bezpečného vývoje *business aviation*. Mezi vystupující hosty patřil například Václav Řehoř, předseda představenstva Letiště Václava Havla Praha, který promluvil na téma blížících se výzev, jež pražské letiště čekají v nejbližší době. Dalším hostem byl Zdeněk Jelínek, vedoucí oddělení leteckého provozu, techniky a rozvoje Ministerstva dopravy ČR, který otevřel diskuzi na téma rozvoje českého letectví v Evropě i mimo ni. Na konferenci vystoupil i zástupce Řízení letového provozu Luboš Hlinovský s prezentací o našem podniku.

Ze zahraničních hostů se například Ed Bolen, generální ředitel NBAA, věnoval očekávaným úkolům v letectví v globálním měřítku. Speciální pozornost byla věnována také regionům dřívější Jugoslávie a jejich potenciálu do budoucna i aktuální situaci v Rusku a jejímu dopadu na vývoj v soukromém létání. V rámci diskuzí během panelu *State of the Industry* zaměřeném na region střední a východní Evropy se účastníci jednohlasně shodli na tom, že vycházejícími hvězdami *business aviation* jsou Polsko a Česká republika, jakožto země s největším využitelným potenciálem do budoucna.

Mezi účastníky konference patřily významné zahraniční letecké společnosti jako Gulfstream, Bombardier, Embraer, Dassault Aviation, HondaJet, Cessna, Bell Helicopters a také mnoho českých firem, například ABS Jets, Eurojet, KKC, Cirrus Aircraft CR, AERO Vodochody Aerospace, Czechinvest a další.

Podle slov jednotlivých delegátů i organizátorů byla akce velkým úspěchem a nabídla mnoho nových obchodních příležitostí.

text red s využitím TZ TTG Czech

Velký úspěch navig

S příchodem podzimu je čas ohlédnout se za uplynulou leteckou soutěžní sezonou. Pro české piloty byla docela úspěšná. To, že se český akrobatický pilot Martin Šonka jen těsně nedostal na stupně vítězů v konečném pořadí seriálu Red Bull Air Race 2015, zaznamenal u nás snad každý, kdo má doma televizi. Ostatní letecké sporty už nejsou bohužel tak mediálně zajímavé, a tak o úspěších českých plachtařů nebo navigátorů už vědí jen zasvěcenci. O plachtařích musí pár slov napsat někdo povolanější, já se pokusím čtenářům Stripu přiblížit navigační létání, které již nějakou dobu provozuji.

V naší republice, ale i na evropské a světové úrovni, se v zásadě létají tři typy soutěží, v kterých hlavní roli hraje vedení letadla s využitím srovnávací navigace. Jedná se o přesné létání (Precision Flying), leteckou rally (Air Rally) a ultralehké soutěže (Microlight competition). Přesné létání a rally se létá s běžnými cvičnými letadly, v naprosté většině se jedná o Cessny C152 nebo C172. Ultralehké soutěže se létají logicky se stroji nejlehčími – ultralehkými letouny, motorovými rogalý a v poslední době i s vírníky.

Základ všech navigačních úloh je stejný – letět přesně po trati jak prostorově, tak časově a přitom se dívat z kokpitu po objektech na fotografiích a znacích na zemi, vytyčených z bílých plachet. Protože se jedná o srovnávací navigaci, tak není možno využívat žádné navigační přístroje vyjma stopky, kompasu a směrového setrvačníku. Použití GPS přístrojů, všemi běžnými letci velmi oblíbených, je u navigačních soutěží hodnoceno jako smrtelný hřích! Letět se musí stále dopředu, není dovoleno kroužení ani zpětné vyhledávání. U všech soutěží je stejné také používání podrobných leteckých map (v měřítku 1:200 000 nebo 1:250 000) a loggerů, tedy „slepých“ GPS přijímačů pro vyhodnocení úlohy. Odlišné jsou tolerance, způsob zadání navigační úlohy, četnost měření, vyhodnocování a také „doprovodné“ disciplíny.

Přesné létání – létá se v sólo obsazení, trať se skládá pouze z rovných úseků, může být určeno až 25 objektů na vyhledávání (z toho 8 až 10 fotografií a 8 až 15 znaků). Měřeno může být až 25 časových bran, šířka brány je 0,5 NM na každou stranu, časová tolerance pro průlet branou je ± 2 sekundy. Navigační úloze předchází hodnocená příprava, kdy si pilot musí trať zkonstruovat, změřit úhloměrem kurzy, spočítat snos větru, traťovou rychlost a časy na otočných bodech. To vše bez použití elektroniky, dovoleny jsou pouze mechanické pomůcky. Separátní úlohou je přistání. Hodnotí se komplex čtyř přistání – první je běžné přistání s možným použitím přípusti a vztakových klapek, druhé je jako nácvik nouzového přistání s přípustí na volnoběh, třetí přistání je také na volnoběh ale navíc bez použití vztakových klapek, čtvrté přistání je stejné jako první s použitím přípusti i klapky, ale 50 metrů před kýženým bodem dotyku je vztyčena 2 m vysoká překážka. Přistává se do pásma širokého 12 metrů. Nejlépe je hodnoceno přistání na 2 metry široký pás (0 trestných bodů). Přistání před nulovým pásmem (max 25 metrů) je hodnoceno dvojnásobným počtem trestných bodů než přistání za nulovým pásmem (max 45 metrů).

Letecká rally – létá se ve dvojím obsazení, trať může obsahovat kromě rovných úseků i úseky po kružnici, nebo úseky letěné podél pozemních linií jako železnice, silnice, řeka apod. Vyhledávaných fotografií a znaků může být celkem maximálně 20. Navíc posádky obdrží sadu fotografií otočných bodů, u kterých se určuje, zda odpovídají danému místu či nikoliv. Časové brány jsou pouze na otočných bodech, šířka brány je 0,5 NM, časová tolerance je opět ± 2 se-

ačnických letců z Řízení letového provozu České republiky

kundy. Příprava před letem sice není hodnocena, ale posádka má na konstrukci trati před letem velmi omezený čas (15–30 minut) a často se stává, že stihne na zemi zkonstruovat jen část trati a zbytek musí navigátor nakreslit za letu. Zpestřením také bývají zalepené obálky s určením další trati během letu. Správná obálka se pak může otevřít až podle správně určené fotografie na daném otočném bodu. Součástí úlohy je jedno nebo dvě měřená přistání, která jsou hodnocena podobně jako u přesného létání.

Ultralehké soutěže – soutěže se létají jak sólo, tak ve dvojím obsazení, ale jedná se o separátně hodnocené kategorie. Trať může být určena jakoukoliv křivkou, a pokud se nejedná o úsek konstruovaný za letu, tak je trať na mapě i výtiskem. Mohou se vyskytovat falešné traťové fotografie i falešné značky (jsou ve vzdálenosti větší než 400 metrů od trati). Časové brány mohou být známé i neznámé, šířka brány odpovídá 1 mm na mapě a je tedy pouze 200, respektive 250 metrů podle použitého měřítka mapy. Časová tolerance je ± 5 sekund. Úlohy na přesnost přistání jsou poněkud odlišné. Přistávací pásmo je široké 25 metrů a je dlouhé 100 metrů, ale protože se jedná o simulaci přistání na letadlové lodi, tak je nutné v něm i zastavit! Přistávací pásmo je děleno po 5 metrech na jednotlivé bodované úseky, nejvíce bodů je za první úsek – 250. Bohužel dotyk, byť jen několik cm před začátkem pásma, znamená 0 bodů. Přistání se létají s běžícím motorem, nebo s motorem vypnutým. Oba typy přistání mohou být hodnoceny i z hlediska časového – musí se začátek pásma proletět v celou minutu, opět s tolerancí ± 5 sekund. Další zvláštností ultralehkých soutěží jsou tzv. ekonomické disciplíny, kdy se letí s omezeným množstvím paliva úloha na maximální výdrž, co nejdelší uletěnou vzdálenost, oblet co nejvíce předem definovaných otočných bodů apod.

Všechny popisované disciplíny mají ale jedno společné – jsou velmi dobrou přípravou ke zlepšování pilotních dovedností, a tedy bezpečnosti létání. A navíc jsou velmi zábavné!

Pokud nechcete létat jen „kolem komína“ a máte v sobě trochu soutěživého ducha, tak přijďte příští sezonu mezi nás!

**text Ivo Lengál, DPLR/SRPI/OPM, lengal@ans.cz,
foto Jiří Krajča**

MEDAILOVÉ ÚSPĚCHY ZAMĚSTNANCŮ ŘLP ČR, s. p., v letošních mezinárodních navigačních soutěžích

Tomáš RAJDL, DPRO/SONS

2. místo v přesnosti přistání v jednotlivcích

1. místo v přesnosti přistání v týmech,
22nd FAI World Precision Flying Championship,
Skive/Dánsko, červenec 2015

Ivo LENGÁL, DPLR/SRPI/OPM

spolu s navigátorem Martinem Geršlem

2. místo v kategorii AL2,
dvoumístné aerodynamicky řízené letouny

2. místo v týmech,
3th FAI European Microlight Championship,
Włocławek/Polsko, srpen 2015



Martin Geršl a Ivo Lengál s vítěznými trofejemi



Práce na TWR Ostrava pokračují

Od posledního článku na téma výstavba TWR Ostrava již uplynula poměrně dlouhá doba. Pokrok ve výstavbě je tak patrný na první pohled a objekt již má proporce i vzhled téměř hotové stavby. Je to jen zdání, to hlavně se ukrývá uvnitř, kde se rozbíhla výstavba interiéru. Jsou provedeny jednostranné příčky ze sádkartonu, do kterých se v současné době montují rozvody elektřiny, datové rozvody, voda, kanalizace a přípravky pro montáže, například umyvadel. Jakmile bude tato etapa dokončena, budou příčky uzavřeny z druhé strany, a pak již nebude snadné cokoli doplnit. Kontrola namontovaných prvků je proto podrobná a pečlivá. Rozvody z příček jsou napojeny na základní rozvody všech médií, hlavní trasy vody, plynu, topení i klimatizace, které jsou již připraveny a odkoušeny. V posledních týdnech byla zahájena výstavba přístupové silnice včetně železničního přejezdu. Setkání s drážní problematikou pro mě bylo novou zkušeností a ne právě pozitivní. Organizace dráhy je jiná než v letectví, a to, co se na stránkách našich nebo ÚCL najde během několika minut, znamená u drah detektivní pátrání v předpisech všech drážních organizací. Výstavba přesto pokračuje dle plánu, a tak do vánočních svátků bude téměř dokončen nejen objekt TWR, ale bude možné k němu přijet po nové silnici. V lednu 2016 proběhnou komplexní testy technologií objektu, montáž speciálního nábytku pro TWR a technický sál a celkové doladění objektu před kolaudací plánovanou na závěr února 2016.

text a foto Jan Sedlák, DPLR/SRPI/OPM

Závodníci ŘLP ČR, s. p., nejen na startu ČT Author Cup

Cyklistická sezóna se s přicházející zimou chýlí ke konci, a proto nastal ten správný čas, abychom si společně zrekapitulovali aktivity našich jezdců z řad zaměstnanců Řízení letového provozu a podívali se, jak se jim dařilo v již tradičním cyklistickém závodě ČT Author Cup 2015.

Vyjíždky roku 2015

Aktivita členů bike teamu při pořádání společných vyjížděk nebyla v letošním roce nikterak velká. A když už se nějakou vyjíždku podařilo uspořádat, nesešli jsme se zrovna v hojném počtu.

Na konci dubna jsme se před Jenečskou vrátnicí potkali tři, projeli se krásnou, leč trochu zabahněnou krajinou Českého krasu (z Chotče po červené do Slivence), výlet jsme ukončili v Řeporyjích na náměstí, odkud jsme se už každý sám vydali k domovu.

Při červnové vyjíždce jsme s Tomášem Uhlářem dokonce čekali na další členy týmu marně. Nakonec jsme se přidali k Jakubu Hockovi na jeho cestě domů, směr Nižbor. Naše již klasická vyjíždková trasa podél Černého potoka byla tedy zdolána i letos. V Podkoci jsme se pak oddělili a přes Libečov, Nenačovice a Drahelčice směřovali ku Praze.

Třetí a poslední letošní společná vyjíždka se uskutečnila v polovině září. Snad díky navrženému cíli cesty, kterým byl Únětický pivovar, byla účast na této vyjíždce nejvyšší. Celé čtyři „kusy“. V dešti a zimě jsme projeli okolo letiště, Šárkou k Vltavě a z Roztok už to byl jen kousek k cíli. Po kulinářské vložce v pivovarské restauraci jsme společně dojeli do Horoměřic, odkud už jel každý sám k domovu.

Doufáme, že v příštím roce se podaří uspořádat více vyjížděk než letos, že při jejich plánování budou aktivní i další členové bike teamu a že i účast na nich bude o něco větší. Ty, co se bojí, že vyjíždka, ať už kvůli výkonnosti či technice, není pro ně, mohou ubezpečit, že se mylí. Heslo vyjížděk je „hlavně na pohodu“ a nikomu z nás nevádi chvilka čekání. Kolu zdar!

Jan Mejdr

Novohradské hory kolmo



Další povedenou společnou akcí byl prodloužený cyklovíkend v Novohradských horách, který se konal 18.–21. 6. 2015, tudíž by asi každý očekával krásné letní počasí. Omyl, propřel nám celý víkend. Ubytování jsme měli v Penzionu Pod kaštaný v Hojně Vodě. Výběr penzionu na kopci se zdál být rozumným řešením do doby, než jsme vyrazili na první vyjíždku. Tam nám došlo, že vždy nejprve zatraceně rychle ztratíme výškové metry, které následně musíme za nepříjemného deště a komentářů slabších jedinců nastoupat.

První vyjíždka byla naplánována přes Černé Údolí, Podhorskou Ves do Pohoří na Šumavě a podél státní hranice zpět do Hojné vody, celkem 44 km. V poklidném tempu celé skupiny, řádně promočení jsme dokonce přemluvili hostinského v Baronově Mostě, abychom se tam mohli prohrát. Nálada byla pohodová, ovšem jen do chvíle, než jsme opustili do té doby útulný lokál. Teprve pak se nebe řádně otevřelo. Do Hojné Vody jsme všichni dojeli opět řádně vykoupaní. Ještě, že byl k dispozici naražený soudek vynikajícího piva, jehož jméno mi neutkvělo v paměti, protože jsme tam byli zejména za sportem.

Druhý den, i přes drobný deštěk, který nás ovšem nemohl rozházet, jsme se vydali do blízkých Nových Hradů s tím, že něco málo pojíme a pojedeme podél rybníků dál. Když jsme se blížili k první cílové destinaci, upoutal nás skanzen hraničního pásma, který jsme neopomněli navštívit. A možná právě tam nastalo rozhodnutí rozdělit skupinu. První část pokračovala Terčíným Údolím a dále kolem rybníků původní plánovanou trasou. Druhá část skupiny však pod tíhou časů minulých, které na nás dýchaly při pohledu na elektrické vedení napájející svými 2000 voltů plot státní hranice naší Československé lidové republiky, zatoužila navštívit rakouské sousedy.

Při zběžném prozkoumání mapy byla vlastně jedna jediná cesta, která by vystihla naše rozpoložení, a tou byla turistická Erlebnis Weg – cesta zážitků. Doslova a do písmene naplnila tato cesta své jméno, zejména pak stoupání na vyhlídku Mandlstein se svými 874 m n. m. A byla pro nás doslova ráj, vždyť jsme měli horská kola. Pro mnohé z nás se však tato cesta (celkem 62 km) stala bojem o přežití. To když se při přechodu státní hranice zpět do vlasti opět otevřelo nebe a přišlo tak, že ani brýle nepomáhaly. Nakonec vše dobře dopadlo a obě skupiny se shledaly na domovské základně v Hojně Vodě k závěrečnému rozboru a udílení cen.

Poslední den už zbyl čas jen ke krátké procházce po okolí a cestě zpět domů. Tak zase příště. Grüß Gott!

text Michal Hrubý, foto archiv cyklotýmu ŘLP

ČT Author Cup 2015



V sobotu 10. října 2015 nastal pro Bike Team ŘLP tradiční vrchol celoročního cyklistického snažení, když se v Jizerských horách konal jubilejní 20. ročník závodu horských kol ČT Author Cup. Naš podnik v letošním roce reprezentovalo celkem 10 cyklistů, z nichž někteří dorazili do Jizerských hor již v pátek, aby nastavili tu správnou týmovou závodní strategii na sobotu. Zázemí poskytl hotel Sport, kde po letech pravidelných návštěv Bike Teamu panuje již téměř domácí atmosféra, v posledních letech doplněná o přeshraniční družbu se závodníky z Mnichova.

Po příjezdu zbytku týmu se v sobotu vyrazilo na start do Josefova Dolu, kde se letos sešlo více než 3000 závodníků. Ačkoliv bylo podle očekávání jen pár stupňů nad nulou, nad městem nebyl jediný mrak, což ještě přidalo dobré náladě na startu. Na trati dlouhé 63 km odevzdal každý své maximum, do cíle dorazili všichni bez zranění či újm na kole a vyhnuli se nám i nepříjemné defekty. Jako správný velitel týmu se nejlepším letošním výkonem může pyšnit Tomáš Uhlář, který s časem 2:35:49 obsadil konečné 518. místo a jistě si tak spravil chuť po loňském nezdaru. Zanedlouho po něm dorazil do cíle Petr Takač (2:36:49; 554. místo celkově) a na týmovou „bednu“ se probjoval i Rudolf Brožek (2:47:15; 930. místo celkově). Závod si užili i všichni ostatní a Bike Team ŘLP zaujal nejen krásnými dresy, ale i výkony svých jezdců. Tak za rok v Josefově Dole na shledanou!

text Marek Pražan, foto archiv cyklotýmu ŘLP

VÝSLEDKOVÁ TABULKA ČT AUTHOR CUP 2015

jméno jezdce	tým	čas	pořadí (absolutní/v kategorii)
Tomáš UHLÁŘ	ŘLP I	2:35:49	518./283.
Petr TAKAČ	ŘLP III	2:36:49	554./306.
Rudolf BROŽEK	ŘLP II	2:47:15	930./483.
Marek PRAŽAN	ŘLP II	2:48:06	954./498.
Michal HRUBÝ	ŘLP I	3:01:09	1470./754.
Filip DVOŘÁK	ŘLP I	3:05:47	1626./821.
Ondřej ZÁRUBA	ŘLP III	3:19:40	2046./1016.
Ondřej BRŮŽA	ŘLP III	3:19:40	2045./1015.
Slávek JAKUBIČKA	ŘLP II	3:43:40	2570./71.
Kamil ŠTICHA	ŘLP II	3:48:41	2653./834.