

ČÍSLO 176 ŘÍJEN

STRIP 2016

PODNIKOVÝ ZPRAVODAJ ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČESKÉ REPUBLIKY, S. P.



Pracovní výročí

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

Karel Šípek,
supervizor na TS II,
DPRO/ATMS/NAVCOM **25 let**
Martin Tichý,
vedoucí řlp II - Watch supervisor,
DPRO/SPLS/APP/TWR **25 let**
Karel Kebza,
vedoucí řlp II - Watch supervisor,
DPRO/SPLS/APP/TWR **30 let**
Viktor Umlauf,
vedoucí řlp II - Watch supervisor,
DPRO/SONS/ACC/IFR **30 let**

Vladimír Kučera,
instruktor na stanovištích II,
DPRO/SONS/ACC/IFR

Miroslav Kettner,
řídící odbavovací plochy,
DPRO/SPLS/SMC

Miloslav Hejný,
administrátor ATS I,
DPRO/ATMS/NAVCOM

Zbyněk Hadaš,
dispečer FIC,
DPRO/SONS/ACC/FIC

Milan Dvořák, ing.,
metodický pracovník LNS,
DPLR/SRPI/OPM

*Redakce všem jubilantům
srdečně blahopřeje!*

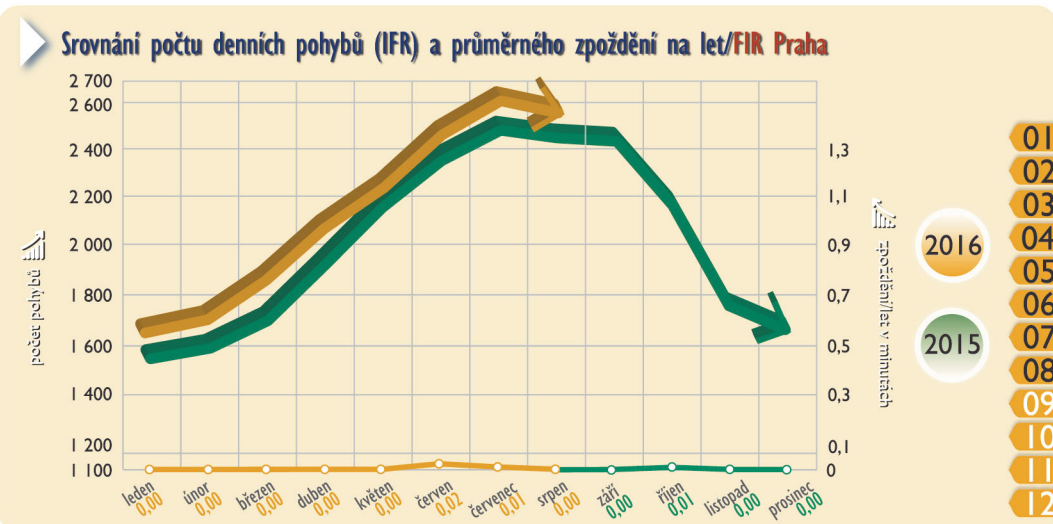
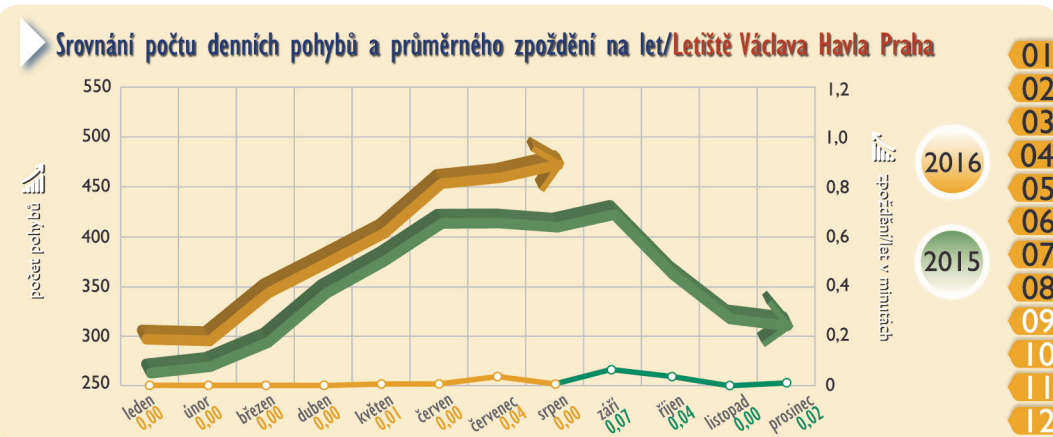
Nová kniha o Albatrosu

Od 12. září tohoto roku je v prodeji nová výpravná kniha věnovaná legendárnímu československému cvičnému letounu L-39 Albatros, včetně jeho modifikací. Publikace v limitovaném nákladu přináší na 250 stranách zejména historii služby u nás i ve světě. Obsahuje kompletní přehledy verzí, výroby a vojenských a civilních uživatelů, technické popisy a tabulky. Celobarevnou knihu formátu A4 na křídovém papíře s pevnou vazbou doplňuje více než 500 mnohdy unikátních fotografií. Publikace obsahuje rovněž resumé v angličtině, němčině, francouzštině a ruštině. **red**



Statistiky provozu

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



srpen 2015/2016

Pohyby na regionálních letištích SRPEN 2015/2016

BRNO	
2015	2016
IFR 1 355	IFR 1 532
VFR 3 512	VFR 3 424
4 867	4 956
MLČ 1 060	MLČ 1 202
OSTRAVA	
2015	2016
IFR 882	IFR 904
VFR 1 406	VFR 1 839
2 288	2 743
MLČ 667	MLČ 957
KARLOVY VARY	
2015	2016
IFR 409	IFR 417
VFR 623	VFR 563
1 032	980
MLČ 269	MLČ 278

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2015	2016		2015	2016	2015	2016
12 707	13 640	15/16	474 (21. 8.)	493 (25. 8.)	44 (21. 8.)	43 (15. 8.)
		14,7				

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2015	2016		2015	2016	2015	2016	2015	2016
75 702	80 244	15/16	2 573 (14. 8.)	2 716 (5. 8.)	190 (4. 8.)	199 (9. 8.)	0,00	0,03
		6,0						

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.

Při zaměstnávání tělesně postižených narážíme na informační bariéru

Tímto druhým dílem rozhovoru uzavíráme povídání s Veronikou Moudrou zodpovědnou za fundraising a PR v o. p. s. Borůvka Praha. Dnes se zaměříme na to, jaké je vlastně postavení neziskových organizací v naší společnosti, co v nich funguje stejně a co jinak na rozdíl od obchodních firem. Zeptám se i na systém financování organizace a dobrovolnickou základnu. V závěru se budeme věnovat i tomu, co Veroniku do Borůvky přivedlo a proč ji tato mnohdy náročná a složitá práce tak baví.

Veroniko, jak vlastně u nás lidé vnímají neziskové organizace?

V Čechách je poměrně nízká povědomost o tom, co to vůbec znamená obecně prospěšná společnost nebo nezisková organizace. Spousta lidí si myslí, že tam pracují zadarmo sami nadšenci, ale to samozřejmě není možné. Potřebujete-li profesionály, nemohou pracovat na plný úvazek jako dobrovolníci. To bohužel nejde.

Nedávno proběhla konference na jedno z velmi zajímavých témat, a to proč by ti, kteří pracují v neziskovém sektoru, měli být placeni daleko méně než ti, kteří mají pozici v byznysu. Myslím, že pro společnost jsou neziskové organizace minimálně stejně důležité jako ty obchodní a ziskové, protože nebyť neziskovky, docházelo by k prohlubování sociálních rozdílů ve společnosti a v extrému by mohly vzniknout i společenské nepokoje. Z mého pohledu neziskovky hodně pomáhají státnímu aparátu s výkonem činností, které spadají pod daný konkrétní vládní rezort.

Dobrá nezisková organizace by měla fungovat jako obchodní firma, ovšem její hlavní cíl není zisk, ale pomoc a dobrý skutek. Myslím si, že podle toho, jak dobře funguje neziskový sektor, se pozná i celková vyspělost země nebo státu.

Spolupracuje Borůvka s jinými neziskovými organizacemi?

Ano, především v rámci pořádání větších akcí, na kterých se podílí více charitativních organizací dohromady nebo pokud potřebujeme klientovi poskytnout službu, kterou sami nenabízíme a naopak i my pomáháme v rámci našich možností klientům z jiných podobných organizací. Taková spolupráce funguje dlouhodobě, navzájem se známe a vycházíme si vstříc. Nicméně každá organizace se primárně snaží postarat o své klienty a zabezpečit chod organizace a teprve pokud je to splněno, otvírá se zde možnost vzájemné spolupráce.

Myslíte si, že v dnešní době u nás funguje dostatek neziskových organizací?

To hodně záleží na tom, o jakém konkrétním oboru se budeme bavit. Třeba v oblasti práce s handicapovanými lidmi by takových organizací mohlo být rozhodně více, práce v nich je nesmírně náročná a jejich kapacity většinou stačí pokrýt jen část klientů a jejich požadavků. Ještě lepší možnost by ale byla podpořit ty stávající organizace v jejich činnosti a umožnit jim větší expanzi a rozvoj, ale to je bohužel především otázka financí. Nejen u nás ale i u jiných organizací existuje spousta projektů, které by byly postiženým lidem prospěšné, a ulehčili jim život s handicapem, ale tyto projekty většinou zůstávají na papíře, protože náklady na jejich realizaci nemá kdo zaplatit. Navíc to mnohdy není jen otázka spolupráce mezi neziskovým sektorem, ziskovým sektorem a státem, ale i toho, zdali se celá naše společnost dokáže postupně změnit a naladit se s námi na stejnou vlnu.

Bohužel ani tento sektor se nevyhnul v minulosti několika situacím, které hodně pověst neziskových organizací pošramotily, což je pro nás velmi nepřijemné a rozumíme těm, kteří k charitě přistupují opatrně, protože nabytí znova důvěru a stát se podporovatelem nebo dárce vyžaduje spolupráci obou stran. Tato problematika je nesmírně složitá, a to nejen pro neziskovou organizaci, ale stejnou měrou i pro dárce a sponzory.

Zabýváte se mimo jiné i PR. Jakým způsobem se může organizace jako je Borůvka dostat do povědomí veřejnosti?

Systém funguje podobně jako u ziskových a obchodních firem s jediným rozdílem – na reklamu i propagaci Borůvky máme velmi omezené zdroje. Takže jdeme cestou sociálních sítí a internetu a příznivce můžeme získat i na různých benefičních akcích, které pořádáme. Na ty chodí určitá skupina lidí, která si naši organizaci oblíbila, a na ně se nabalují další lidé, kteří se pak ideálně do této skupiny zařadí také. Snažíme se v této oblasti využít práce dobrovolníků, ale samozřejmě ne vždy se dá dobrovolnický vše vyřešit, takže vyhledáme pomoc profesionálů. Nelze úplně všechno realizovat dobrovolnickou cestou.

Zmínili jste benefiční akce. Jaké konkrétně už jste v minulosti pořádali?

Podařilo se nám zorganizovat krásnou a povedenou benefiční aukci české grafiky v Galerii Porthheimka, minulé rok zase improvizované divadlo v Tyršově domě, letos se opět plánujeme vrátit k české grafice, obrazům a fotografiím. Aukce se uskuteční 31. 10. 2016 od 18 hodin opět v galerii Porthheimka na Praze 5. Zváni jsou všichni, kdo si chtějí domů koupit některé z uměleckých děl a zároveň tím někomu pomoci.

Existuje spousta typů benefičních akcí, ale na ty velké jako jsou např. pochody a běhy ještě nejsme v dostatečném povědomí široké veřejnosti. Proto se nyní soustředíme především na vybudování pevné základny našich příznivců, která se bude časem zvětšovat a teprve až nás bude dostatek, můžeme zkusit pořádát i větší akce.

Mluvíte i o dobrovolnické činnosti. Máte tedy v Borůvce i nadšence, kteří vám pomáhají ve svém volném čase čistě proto ten hezký pocit?

Ano, pár takových lidí skutečně máme. Třeba naše grafická nebo fotograf mezi ně patří, protože umí něco, co potřebujeme, ale sami si to nedokážeme vlastními silami kvalitně zajistit. Jednorázově pak na různých akcích, jako jsou trhy, potřebujeme postavit stánky a s tím nám dobrovolníci také pomáhají. Stále dobrovolníky ale míváme zřídka, protože naše činnost je poměrně dost odborná.

Proč vaše organizace obdržela od ŘLP ČR, s. p., sponzorský dar, mohli bychom se podívat na to, jak vlastně funguje financování Borůvky.

My se snažíme o vícezdrojové financování,

protože spoléhat se na jeden zdroj může být velmi ošemetné. Záleží velmi na tom, o jaké konkrétní projekty se jedná. Například provozování fyzioterapie pro lidi s handicapem nám částečně hraří Magistrát hl. m. Prahy, ale pro jiné projekty musíme aktivně hledat zdroje i jinde. Oslovujeme nadace, nadační fondy i české firmy a zároveň provozujeme kavárnu, charitativní obchod a second hand. Toto jsou aktivity, jejichž výtěžek putuje opět zpět do Borůvky právě pro zajištění charitativní činnosti.

Největší část nákladů v Borůvce jsou mzdy pracovníků a zaměstnanců. Naši hlavní činností je poskytování služeb, které pomáhají našim klientům. Řidiči musí odvézt studenty do škol, fyzioterapeuti poskytují fyzioterapii, trenéři pomáhají s pracovní praxí, atd. Materiální dary se nám samozřejmě také hodí, ale zaplacení profesionálů ve svém oboru je pro nás nejpodstatnější. Díky tomu můžeme pomáhat.

Vzhledem k poměrně širokému záběru činností předpokládám, že i vy narážíte na kapacitní omezení a nemůžete vyhovět všem klientům, kteří se k vám hlásí.

Je to tak, snažíme se maximálně vyjít vstříc všem, kteří se na nás obrátí se žádostí o pomoc, ale poptávka někdy převyšuje nabídku. Například v dopravě, kterou poskytujeme žákům a studentům s handicapem, kteří se potřebují dostat každodenně do škol. Kapacita našich speciálně upravených mikrobuseů je omezená, takže nedokážeme vyhovět všem, kteří by naši službu potřebovali. Pak se žadatele alespoň snažíme odkázat na jinou organizaci, která jim může pomoc zajistit.

Vraťme se ještě k projektu Pracuji, tedy jsem, který jste zmínili už v první části našeho rozhovoru. Jaká jsou kritéria pro to, aby do něj klient mohl být zařazen?

Projekt Pracuji, tedy jsem je zaměřen na pracovní-tréninkový program pro lidi s tělesným postižením. Podle našeho soukromého výzkumu jsme jedni z mála, kteří se v rámci tréninku věnují primárně lidem s tělesným handicapem. Poprvé jsme o něm začali přemýšlet v roce 2007 a finálně spuštěný byl v roce 2009. Cílem je umožnit lidem se zdravotním znevýhodněním získat pracovní zkušenosti nebo se naopak vrátit na trh práce po těžkém úrazu, který jim změnil pracovní schopnost.

Někdy to bývá velmi složité i proto, že se získaným fyzickým handicapem je například návrat k manuálním profesím leckdy téměř nemožný.

Pro zařazení do pracovního tréninku musí klient absolvovat klasický pohovor, abychom zjistili, zda mu trénink dokáže být co největším přínosem. Aby trénink dokázal zvládnout a mohl tak rozvíjet pracovní dovednosti, které mu budou v budoucnu ku prospěchu.

Na závěr našeho rozhovoru bychom si ještě mohli popovídat o vás osobně. Jak jste se dostala do Borůvky?

Úplně jednoduše, pročítala jsem nabídky práce a zaujala mě právě ta z Borůvky s nabídkou pozice fundraisera. Vystudovala jsem konzervatoř a dále obor Arts Management, takže původně jsem měla namířeno do trochu jiné oblasti jako je umění obecně nebo pořádání kulturních a společenských akcí. Ale zaujala mě práce pro naši obecně prospěšnou společnost především tím, že se mi zdála smysluplná a obohacená o ten hezký pocit, že někomu pomáhám. Vyhovovalo mi, že tato pozice poskytuje dostatečný prostor pro kreativitu a zároveň vyžaduje schopnost rychle a flexibilně reagovat na různé situace a i k PR jsem vždy měla blízko, takže se v této pozici snoubí všechno, co mě baví a co mám ráda.

Na počátku jsem se zúčastnila mnoha školení a kurzů, které mi pomohly více proniknout do problematiky neziskových organizací. Ukázalo se ale, že mnoho zkušeností a znalostí z minulosti mohu využívat i na této pozici, na druhou stranu je třeba získat mnoho zkušeností v samotném průběhu. Oblast fundraisingu je něco, kde je stále co se učit a rozvíjet se zejména v posledních několika letech.

Důležitou součástí mojí práce je rozvíjení vztahů s dárci, partnery a širokou veřejností. Bez toho se žádná neziskovka neobejde.

Co byste popřála Borůvce do budoucna? Přála bych si, abychom mohli dále pomáhat všem, co to potřebují a abychom měli možnost se rozvíjet. Přála bych si také, aby o nás vědělo čím dál víc lidí, aby nám přibývali příznivci, a my jsme mohli ukázat, jak hezké a užitečné věci zde v Borůvce děláme.

text nwt

Benefice pro Borůvku II.

Galerie Porthheimka
Štefánikova 12
Praha 5
31. října 2016
od 18 hodin

Borůvka Praha o.p.s. použije celý výtěžek z prodeje uměleckých děl na podporu lidí s tělesným postižením.

Srdce Vás zveme na benefiční aukci originálních grafických listů, fotografií a obrazů od renomovaných českých umělců i mladých talentů

Moderuje Miloš Knor

Příjemnou atmosféru doplní malé občerstvení a živá hudba

Pro rezervaci míst a aukční katalog prosím kontaktujte Veroniku Moudrou (Suchánková), tel: 607 069 169
e-mail: v.suchankova@boruvkapraha.cz
Více informací: www.boruvkapraha.cz

Objektiv



Čínský armádní generál Qi Jianguo, zástupce náčelníka generálního štábu navštívil dne 1. září 2016 i se svým doprovodem provozní stanoviště IATCC Praha. Čínská delegace byla informována o systému poskytování letových provozních služeb ve FIR Praha a principech civilně-vojenské spolupráce. Vzhledem k tomu, že poskytování LNS je v Číně v současnosti výhradně v rukou čínské armády, je do budoucna plánováno postupné předávání odpovědnosti za určité části vzdušného prostoru civilní službě řízení letového provozu.

text a foto rkl



Běžecký tým zaměstnanců ostravského stanoviště ŘLP: zleva nahoře Rostislav Stryk, Jirka Náhlovský, Rostislav Jiříčíný, Petr Takač, Šárka Holomková. Zleva dole Štěpán Obrovský a David Polášek. Na fotce chybí osmý člen štafety Petr Lakva, který si musel odběhnout plnit rodičovské povinnosti.

Dne 11. září 2016 se uskutečnil již 55. ročník Ostravského maratonu. Běžekyně a běžci, kteří se ten den postavili na start ve všech disciplínách, zasluhují rozhodně obdiv a uznání, kolem 13:00 hodiny se totiž teplota v Dolních Vítkovicích vyšplhala až na 34 stupňů Celsia. Celkem vyběhlo na závodní okruhy 859 běžekyň a běžců. Akce byla určena pro širokou sportovní veřejnost a organizátoři ji pojali jako víkendovou akci pro celou rodinu. Na výběr byly různé délky tratí a mohli tak běžet jak lidé, kteří mají rádi pravidelný či méně pravidelný pohyb, tak výkonnostní běžci na dlouhé tratě. Kromě maratonu připravil organizátorský tým také trať poloviční délky, tedy půlmaraton nebo trať ještě kratší v délce 10 km nebo 5 km. Čtyřicetkilometrová vzdálenost pro štafetový běh byla určena pro čtyři až osm závodníků, kteří se střídali po pětiloketových úsecích. Půlmaraton si zájemci mohli zkusit i na koloběžkách. Po úspěšné premiéře v minulém roce se závodu štafet zúčastnilo i běžecké družstvo zaměstnanců ostravského stanoviště ŘLP. V extrémně horkém počasí naše štafeta sice neobhájila loňské čtvrté místo, ale zato pomohla organizátorům s vylepšením značení tratí, to když se na druhém úseku jeden z našich členů zaběhl. Navíc cenu fair play by si jistě zasloužil Jirka Náhlovský, který na svém úseku neváhal poskytnout první pomoc a přivolal rychlou lékařskou záchranou službu běžekyni, která na trati v téměř třicetistupňovém vedru zkolabovala. Celkové 7. místo tak bylo pro všechny zúčastněné rovnou vítězství! Za rok do toho jdeme znovu.

text Rostislav Stryk, Oddělení LPS Ostrava, foto archiv týmu ŘLP

Nový certifikát evropského poskytovatele služeb řlp



V souladu s evropskou legislativou v rámci projektu Jednotného evropského nebe/ Single European Sky (SES) převzal dne 1. 9. 2016 provozní ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Štindl z rukou zástupce Úřadu pro civilní letectví ČR certifikát evropského poskytovatele služeb řízení letového provozu, který potvrzuje splnění všech požadavků u následujících provozních služeb: Letové provozní služby – Služba řízení letového provozu, Letová informační služba a Pohotovostní služba; Komunikační služba; Navigační služba; Přehledová služba; Letecká informační služba. Certifikát byl pro potřeby podniku vydán na dobu neurčitou s platností od 1. září 2016. Úřad pro civilní letectví ČR je podle legislativy SES jako národní dozorný orgán oprávněn provádět periodickou kontrolu a dodržování stanovených požadavků.

text rkl, foto ÚCL



Nástěnný kalendář ŘLP ČR, s. p., pro rok 2017



Pro rok 2017 připravilo Oddělení vnějších vztahů opět nástěnný měsíční kalendář s leteckou tematikou. Budou k dispozici od poloviny listopadu 2016 a bude možné si je vyzvednout ve skladu MTZ na základě doložené schválené výdejky. O ceně a skladovém čísle položky vás budeme včas informovat. Spolu s kalendářem připravilo Oddělení vnějších vztahů také tematická PF ve dvojjazyčné verzi, jejichž tištěnou podobu budeme na základě požadavků jednotlivých oddělení distribuovat osobně. Elektronickou verzi PF opět umístíme ke stažení na podnikový intranet.

red

Vrcholí příprava na SESAR 2020

Jako předstupeň k blížícímu se podpisu grantových smluv pro projekty v rámci programu SESAR 2020 podepsal v posledním zářijovém týdnu tohoto roku generální ředitel Řízení letového provozu České republiky Jan Klas smlouvy o spolupráci s tzv. *Linked Third Parties* (LTP) – třetími stranami ŘLP ČR, s. p., pro jednotlivé projekty SESAR 2020. Spolupráce při plnění těchto dotačních projektů bude realizována s ČVUT a s firmami AgentFly Technologies, s. r. o., Vojenský technický ústav, s. p., CS Soft, a. s., a Integra A/S. Projekty v rámci SESAR 2020 řeší technologickou budoucnost uspořádání evropského vzdušného prostoru a navazují na výsledky programu SESAR 1, který končí v roce 2016. Na základě jednotlivých grantových smluv, jejichž podpis je plánován na říjen 2016, se ŘLP ČR, s. p., spolu s LTP významnou měrou zapojí do výzkumných a vývojových projektů na poli moderního ATM. SESAR 2020 bude probíhat ve dvou vlnách. První, právě začínající vlna, skončí v roce 2019. Druhá navazující vlna bude probíhat v období 2019–2021.



GŘ ŘLP ČR, s. p. Jan Klas a generální ředitel VTÚ, s. p. Jiří Protiva podepisují smlouvu o spolupráci na projektech SESAR 2020

text Petr Brouček/ÚSMP/OSV, foto nwt

Pět let jednání – pět dní realizace. Objekt AČR, CHKO Brdy, kopec Praha, 862 m n. m.



LKMT) budou instalovány pouze přijímače jako zvýšení redundance a doplnění drobných radiových stínů lokality kopec Písek v nízkých hladinách.

Celý objekt na kopci Praha patří Armádě České Republiky, hlavním uživatelem objektu je VÚ 3255. Na vrcholu věže ve výšce přibližně padesát tři metrů se nachází meteorologický radar Českého hydrometeorologického ústavu, jehož data Řízení letového provozu ČR využívá. Antenní systém ŘLP ČR je umístěn na ochozech věže ve výškách přibližně 24 a 29 m. Původní řešení počítalo s výstavbou kontejnerové sestavy. Toto řešení však bylo v průběhu doby změněno a v současnosti je technologie umístěna v objektu Armády České republiky u paty věže. V technologické místnosti jsou čtyři stojany, ve kterých je RCOM a TCOM technologie se záložními zdroji napájení.

Cesta k vlastní realizaci nebyla jednoduchá. Jednání mezi ŘLP a AČR započala v roce 2010. Chvillemi situace připomínala ze strany armády zákopovou válku a zdálo se, že bude potřeba hledat lokalitu jinou. Postupnými kroky se nám dařilo překonávat jednotlivé „obránné linie“. V roce 2015 se nám podařilo zřídit ve spolupráci s OVL GŠ ochranná pásma a po intervenci ze strany vedení ŘLP se podařilo v polovině letošního roku uzavřít nájemní smlouvu. Jednu pozitivní věc nakonec vyjednávání mělo – v průběhu času se uvolnilo místo v technologické místnosti. Nebylo tudíž nutné stavět kontejnerovou sestavu a díky tomu se nám podařilo snížit investiční náklady.

Doufám, že nová lokalita bude kolegům z DPRO po uvedení do provozu dobře sloužit, a také, že se při cestách na kopec Praha nikdo neztratí ve spleti brdských cest.

text Jiří Hora s přispěním Jana Bernatzika/DPLR/OPM, foto Jiří Hora



Vždy je hodně těžké vzpomínat na někoho, s kým jste prožili kus života krátce potom, kdy jste se dozvěděli, že už se s ním nikdy nepotkáte. **Ve středu dne 21. září 2016 zemřela náhle Alena Hladká**, moje i vaše dlouholetá kolegyně u ŘLP ČR, s. p. Naše cesty se setkaly v roce 1989, kdy jsem byl jmenován do funkce vedoucího APP/TWR Praha a Alenka Hladká zastávala funkci hlavní ekonomky střediska, kam tehdy stanoviště APP/TWR Praha organizačně patřilo. Po dvaceti letech za radarem na APP jsem věděl jak vektorovat letadlo do prodloužené osy dráhy, uměl jsem vyhnout letadlo bouřkovému mraku a znal veškeré provozní údaje letiště v Praze-Ruzyni. O hospodaření střediska, o dělení majetku na hmotný a nehmotný, o finančním rozpočtu střediska a dalších podrobnostech jeho fungování jsem nevěděl vůbec nic. Alena měla doslova v malíčku sestavování rozpočtu na další rok, ona uměla ten rozpočet nejen optimálně sestavit, ale navíc uměla ten rozpočet v průběhu roku i závažně dodržovat. Díky její pomoci jsem se tak mohl věnovat řešení provozních problémů stanoviště a postupně jsem se od ní snažil naučit všechno to, co bylo pro moje fungování v čele stanoviště nezbytné.

No, a protože tak jako mně, nezištně pomáhala i celé řadě dalších mých kolegů a kolegyní v celém našem podniku, zarmoutila zpráva o jejím úmrtí doslova celé ŘLP.

Jaroslav Vlasák

Inspirovat

„To, co činí létání tak obtížným, je, že instinkty letce – tedy nejnítěrnější zakořeněné návyky myslí a těla – jej nutí chybovat.“

Wolfgang Langewiesche (1907–2002), letec a spisovatel, jeho kniha z roku 1944 s názvem *O umění létat pojednávající o základech pilotování odolala všem kritikám a je neustále znovu vydávána jako nepřekonatelná popisná pomůcka pro začínající piloty*

„Přišel jsem na to, že každé letadlo existuje ve dvou životních formách. Objektivní rámec, ocel a nosníky, tvoří jedno letadlo. Ale jeho subjektivní forma, letadlo, s nímž sdílíme jeho dobrodružství a navazujeme pevné osobní pouto, je docela jiný stroj. Je naší živou minulostí, je tak skutečně náš jako sama myšlenka. Není možné ji prodat.“

Richard David Bach (*1936), americký spisovatel, autor bestselleru *Jonathan Livingston Rakec* z roku 1982; z knihy *Dar křídla*

„Myšlení se projasní, protože se do něj najednou nepletem žádné pozemské zbytečnosti. Profesionální piloti jsou proto z podstaty věci nekomplikovaní, přímí muži. Jejich myšlení musí stále být jasné a přímočaré, jinak zemřou.“

Stephen Coonts (*1946), americký spisovatel, autor autobiografické povídky *Let Intruderu o svých zkušenostech z války ve Vietnamu*

„Pro pilota kluzáku je vzduch něčím skutečným. Snaží se porozumět všem jeho náladám, pochopit jeho proudění, poznat jeho zákony a to vše pak využít pro svoje vlastní záměry.“

Philip Aubrey Wills (1907–1978), britský průkopník bezmotorového létání; v roce 1952 vytvořil několik rekordů na mistrovství světa

„Lidé budou umírat ve vzduchu, jako po staletí umírali na zemi a na mořích, budou se zabíjet. Dobyli jsme vzduch se vším všudy.“

Michel René Jules Joseph Chambe (1889–1983), francouzský válečný pilot, hrál důležitou roli v obou světových válkách

„Miluju létání, miluju letadla a dá se říct, že jsem se do létání zamiloval už jako dítě. Hodně jsem toho nacistoval. Navštívil jsem mnoho letišť a jako pilot jsem na ně přilétal a odlétal snad tisíckrát.“

Norman Robert Foster (*1935), britský architekt, designér

připravila nwt

FOTOGRAFICKÉ OKÉNKO Z HISTORIE ŘLP

Stanoviště APP Praha v 5. patře technického bloku ŘLP. Na pracovišti vedoucího směny APP je Ing. Lubomír Kozár, za radarovými obrazovkami zleva sedí Zbyněk Hejduk, Vlasta Volena a Míla Koflák.



Obdobným procesem, jakým bylo vybudování stanoviště ACC Praha v jiné lokalitě technického bloku ŘLP, prošlo i stanoviště APP Praha. Dvacet let nepřetržitého provozu stanoviště zanechalo na jeho interiéru stopy, které si vynutily zcela zásadní řešení. Prostorové požadavky na novou lokalitu pro APP nebyly tak rozsáhlé jako u ACC Praha, vybráno bylo páté patro budovy, v jehož části fungovala až do této doby umístěná právě ACC Praha. Velkou výhodou z hlediska nových lokalit pro obě klíčová stanoviště – ACC 3. patro a APP 5. patro budovy – byla těsná blízkost lokality technických sálů RIS i LTS. Oba sály byly již od zahájení provozu technického bloku v roce 1972 umístěny ve čtvrtém patře budovy. Monitorování radarových a informačních systémů a systémů letecké telekomunikační služby mělo až do přechodu do IATCC v Jenči svá separovaná pracoviště, umístěná ale ve stejném patře. Délka kabeláže mezi stojany se všemi provozními technologiemi umístěnými na technickém sále a monitory s ovládáním nových ATM systémů zabudovaných do dispečerských konzol na nových stanovištích ACC a APP se tak zkrátila na minimum. Toto efektivní řešení si při své realizaci často vynutilo vrásky na čele projektantů a techniků, kteří museli z kabelových šachet technického bloku odstranit již nepotřebné kabely, aby je mohli nahradit kabely novými, potřebnými pro nová zařízení a technologie.

Projekt přemístění stanovišť v technickém bloku ŘLP počátkem devadesátých let byl ale zcela výjimečný zejména rozsahem zapojení konečného uživatele – řidičích – do všech struktur projektu. Něco podobného historie stanovišť řízení letového provozu opravdu neznala. Zástupci řídicích tvořili týmy pro stanovení uživatelských požadavků na nový radarový systém i na nový komunikační systém VCS. Jejich zástupci ale stáli také u návrhu konstrukce a uspořádání zcela nových řídicích konzol, kde byly upřednostňovány požadavky na jednoduchost ovládání všech systémů z hlediska finální obsluhy. Dodavatel konzol byl vybrán na základě soutěže. Rozmístění klávesnic a ostatních ovladačů se posuzovalo, mimo technických hledisek, rovněž z hlediska ergonomického.

Uspořádání konzol na novém stanovišti APP Praha se během projektu přestavby stalo častým tématem diskusí personálu. Finálně bylo zvoleno uspořádání čtyř sektorů do mírného oblouku, pro které se, díky mírnému zakřivení, vžil výraz banán. Stavební řešení stanoviště bylo stejné jako na ACC Praha. Byl vytvořen oddělený prostor mezi vlastním stanovištěm a tzv. technickou chodbou, odkud byl volný přístup k technologiím umístěným v zadních částech jednotlivých konzol. V sále APP Praha byla vytvořena pracoviště vedoucího směny APP a APLP, v rámci celého prostoru stanoviště APP se ještě podařilo umístit pracoviště ATIS, odpočinkové zázemí pro personál s oddělenými prostory pro muže a ženy, místnost určenou pro práci instruktorů APP, ale i kuchyňku s malou jídelnou.

Příprava personálu na vlastní přechod byla, stejně jako v případě ACC Praha, nepřetržitým školením na nový radarový systém Eurocat 200 a nový komunikační systém VCS – GAREX. Školení a výcvik na nový radarový systém byl zakončen pro každého řídicího praktickým cvičením, kde musel každý prokázat schopnost řídit letový provoz v daném vzdušném prostoru s využíváním a ovládáním nového radarového a komunikačního systému.

Celé období začátku devadesátých let bylo doslova ve znamení velkých a zásadních změn v celém resortu civilního letectví, které navazovaly na politické změny po roce 1989. Postupně docházelo k úpravám horizontálních i vertikálních hranic prostorů CTR a TMA jednotlivých civilních i vojenských letišť, ke změně pravidel pro využívání omezených vzdušných prostorů a koordinaci mezi civilními i vojenskými složkami řízení letového provozu. Tyto změny měly vliv na technologii práce na stanovištích řízení letového provozu a na podobu koordinačních dohod, zejména mezi civilními a vojenskými stanovišti. Zrušení povinnosti předkládat letový plán na lety VFR při vnitrostátních letech a s tím spojená komunikace pilota s žádostí o povolení ke vstupu do prostoru CTR Ruzyně, si vynutilo na APP Praha zřízení zcela nového pracoviště. Na nově budovaném stanovišti APP v pátém patře technického bloku, proto tomuto pracovišti patřil vedle sektorů DEP, ARR a DIR i samostatný čtvrtý sektor nazvaný INFO.

Datum 1. srpna 1993 se tak pro personál APP Praha stal nejen význačným mezníkem z hlediska přechodu na zcela nové technologie Eurocat 200 a VCS – GAREX, ale znamenal současně i podstatné zkvalitnění pracovního prostředí.

text Jaroslav Vlasák, jarvlasak@gmail.com; foto archiv Stanislava Černého

Kouzelné zaklín

Je skoro těžké uvěřit, že za necelé dva roky se můžete stát dopravním pilotem, usednout za knípl a vzlétnout. Ačkoliv třeba nemáte jedinou předchozí zkušenost s pilotováním letadla a zatím jste ho využívali pouze jako cestující, v CATC z vás za necelé dva roky dokážeme udělat profesionálního pilota. Pro zájemce o toto krásné, leč náročné povolání jsme v květnu uspořádali Career Day, na kterém měli možnost nasát atmosféru výcvikového střediska, popovídat si s instruktory výcviku a vyslechnout přednášky o možných cestách, jak se stát dopravním pilotem (všechny vedou do kokpitu!). Nemálo z nich se následně přihlásilo do výběrového řízení, tzv. Screeningu. Bez ztráty kytičky z něj nakonec vyšlo osm uchazečů, kteří se na podzim tohoto roku mohou vydat vstříc svému cíli cestou MPL výcviku (Multi-Crew Pilot Licence), jehož čtvrtý ročník bude v CATC zahájen v říjnu. Z úspěšných absolventů vzejdou noví dopravní piloti letadel ČSA nebo Travel Service. A co se vlastně během těch 18–20 měsíců MPL výcviku děje?

Pojďme nejdříve trochu do historie a povězte si pár základních faktů o MPL. Je to jeden z druhů tzv. ab-initio pilotního výcviku, což lze volně interpretovat i jako „od nuly do kokpitu“. Mezi leteckou veřejností je za otce MPL označován Němec Dieter Harms, velmi zkušený instruktor a bývalý kapitán Boeingu 747 Jumbo Jet. Působil také jako ředitel výcvikového střediska společnosti Lufthansa a poradce komise ICAO pro licencování a výcvik letových posádek. Od roku 2009 je členem poradního výboru Evropské agentury pro bezpečnost v letectví (EASA) pro MPL. **Výcvik Multi-Crew Pilot Licence připravuje piloty pro létání na vícepilotních letounech, tedy strojích, které řídí vždy minimálně dva piloti: velitel letadla (kapitán) a kopilot neboli první důstojník.** Právě v Německu, ale také například ve Velké Británii a Švýcarsku mají s výcvikem MPL výborné zkušenosti. Licence MPL je uznávána všemi státy ICAO, je však třeba vědět, že není univerzální: MPL výcvik provádí výcviková organizace vždy pro konkrétní leteckou společnost a konkrétní typ letadla, v případě CATC jsou to Airbus A320 family či ATR pro ČSA, nebo Boeing 737NG pro Travel Service. Z toho je jasné patrná provázanost – MPL výcvik nemůže existovat bez zájmu aerolinie o nové piloty, provádí se na míru dané společnosti a ve spolupráci s ní. Jedná se tedy vždy o trojstrannou závislost mezi leteckou společností, schválenou výcvikovou organizací a uchazečem o pilotní výcvik.

Jak tedy vypadá samotný MPL výcvik v CATC v praxi? Teorie je hodně založena na samostudiu, nicméně veškerou problematiku obsaženou v osnovách probírají studenti s instruktory (dopravními piloty s mnoha zkušenostmi z mezinárodních letišť) při přednáškách a seminářích v učebnách CATC. Na konci prvního půlroku studia postupně skládají zkoušky z jednotlivých předmětů ATPL teorie, mezi něž patří např. letecký zákon, systémy letadel, elektrické obvody, hmotnostní charakteristiky a vyvážení letadla, plánování a provádění letu, meteorologie, obecná navigace a radionavigace, lidská výkonnost a jí daná omezení atd. Přezkoušení probíhá na Úřadu pro civilní letectví. Teoretický výcvik obsahuje celkově 750 hodin ATPL teorie a 80 hodin letecké angličtiny.

adlo MPL aneb Cesta do kokpitu dopravního letadla

Praktický výcvik, v němž je minimální výcvikový čas stanoven na 240 letových hodin, začíná ve druhém půlroce MPL programu a je rozdělen do čtyř fází. V první fázi, tzv. „core“, si studenti osvojují pilotní dovednosti na jednomotorovém jednopilotním letounu (v současnosti zpravidla Cessna 150, 152, 172 nebo Tecnam T67): úvod do základních principů létání, lety s instruktorem, sólo lety a rozvoj schopností navigace na navigačních letech. Druhá fáze, tzv. „basic“, staví na fázi předešlé a představuje studentům komplexní pohled do problematiky dopravního létání. Právě v této fázi se pilot-žák seznámí s principy provozu ve vícečlenné posádce. A protože malé, vrtulí poháněné jednopilotní letouny pochopitelně již nejsou vhodným výcvikovým zařízením pro osvojení postupů součinnosti vícečlenné posádky, studenti se celou druhou fázi, zaměřenou na MCC (Multi-Crew Cooperation) cvičí na simulátoru FNTP II (Flight and Navigation Procedures Trainer) letadla typu ATR. Následuje třetí fáze „intermediate“ – tu už studenti absolvují na plně pohyblivých, neboli full-flight simulátorech cílového typu letounu (Airbus řady A320, ATR nebo Boeing 737NG). Každé lekci praktického výcviku předchází 90minutový briefing s instruktorem, po skončení následuje podrobný debriefing. V této fázi výcviku studenti nadále rozvíjejí dovednosti při létání ve vícečetné posádce a procházejí dalšími testy. Proto říkáme, že MPL program je tzv. competency-based: v průběhu celého výcviku probíhá neustálé přezkušování a vyhodnocování žákových teoretických znalostí a praktických dovedností. Dovednostmi se rozumí znalosti, schopnosti a postoje či přístupy vyžadované od profesionálního pilota. Je tedy jasné, že úspěch či neúspěch pilota není závislý pouze na počtu hodin strávených v letadle, ale také na dosažení požadované úrovně specifických dovedností. Jako příklad můžeme uvést Crew Resource Management (CRM) a Threat Error Management (TEM), které jsou nezbytnou součástí MCC – spolupráce ve vícečlenné posádce. TEM, neboli zvládání hrozeb a chyb, si představte jako dobře rozvinuté CRM, které se stalo nástrojem úspěšného TEM. CRM jsou vlastně postupy nebo metody školení pro situace, které mohou za letu a v posádce nastat a jejichž nevládnutím by mohlo dojít k významnému ohrožení bezpečnosti prováděného letu. Osvojení TEM/CRM je velmi důležitou dovedností pilota, kterou musí aplikovat po celou dobu své praxe ve vícečetném provozu: jsou to postupy a návyky, jak správně jednat, jak se vypořádávat s problémy a jak zlepšovat schopnosti v oblasti mezilidských vztahů. Cílem celého MCC je naučit piloty vzájemně spolupracovat bezpečně a efektivně, s ideou synergie v mysli. Ve čtvrté fázi praktického výcviku „advanced“ získávají budoucí piloti dovednosti požadované k úspěšnému absolvování typového výcviku na vícemotorovém turbínovém (tedy turbovrtulovém či tryskovém) přetlakovaném dopravním letounu. Navíc se učí postupovat při jeho provozu v souladu s konkrétními standardními provozními postupy daného provozovatele letadel, v našem případě s postupy ČSA nebo Travel Service. Celá tato fáze výcviku probíhá na plně pohyblivých simulátorech daného typu letadla a je zakončena přezkoušením, tzv. skill testem. V tu chvíli už se studenti blíží k závěru praktického výcviku; čeká je Base Training s 12 vzlety a přistáními s letounem A320, B737 nebo ATR42/72, a pak konečně i létání v komerčním provozu letecké společnosti

neboli Initial Operating Experience (IOE), jinak také nazývané Line Training. Právě Line Training je důležitou součástí specifickou pro MPL výcvik: představuje většinou nálet 500 letových hodin ve standardním provozu na linkách příslušného dopravce. Uchazeč tak v pozici kadeta získá alespoň základní praxi, která je podmínkou většiny leteckých společností pro přijetí nového pilota do svých řad.

Zřejmě tušíte, že **nástupu do výcviku předchází rozsáhlé výběrové řízení, mezi piloty také známé jako Screening.** Ověřují se v něm předpoklady budoucích pilotů pro výkon tohoto náročného, nicméně fascinujícího povolání. Podmínkou účasti ve Screeningu je dosažení věku alespoň 21 let (horní věková hranice není omezena, z praktických důvodů a z důvodu návratnosti investice do výcviku se však obecně doporučuje maximální věk okolo 35 let), minimálně středoškolské vzdělání zakončené maturitou, znalost angličtiny minimálně na úrovni B2 (podle Společného evropského referenčního rámce pro jazyky) a trestní bezúhonnost. Je také třeba podepsat čestné prohlášení o neuznávání omamných a psychotropních látek. **Samotný Screening je časově náročný, trvá několik dnů a skládá se z testu COM-PASS (Computerized Pilot Aptitude Screening System), neboli ověření předpokladů pro povolání dopravního pilota, dále z ověření znalostí angličtiny (písemné i ústní přezkoušení), testování profilu osobnosti (písemné, individuální a skupinové) a testování předpokladů pro létání (probíhá na leteckém trenažéru). Screening pak uzavírá pohovor s výběrovou komisí, které se účastní zástupci leteckých společností – budoucí zaměstnavatelé pilotů-kadetů.** Ti, kdo Screeningem úspěšně projdou, musejí ještě absolvovat zdravotní prohlídku a získat osvědčení Medical Certificate Class 1. MPL výcvik zahajujeme většinou v říjnu a je potřeba se na něj maximálně soustředit; souběžné studium na vysoké škole nebo zaměstnání se ze zkušenosti jeví jako těžko slučit-

elné. Výcvik lze považovat za prezenční studium, které navíc může probíhat jak v češtině, tak v angličtině. Veškeré studijní materiály jsou v anglickém jazyce, neboť angličtina je mimo jiné i hlavním leteckým jazykem a žádný pilot se bez ní neobejde. Je nutné se neustále připravovat do výuky, věnovat desítky hodin týdně samostudiu. Ano, je to dřina, ale vyplatí se.

Napadá vás možná, co se děje dál, po absolvování Line Trainingu. Jestli existuje nějaká záruka zaměstnání, když už jste za MPL výcvik zaplatili 79 tisíc Eur (ceny CATC pro rok 2016). Inu, je to jako v jakémkoliv jiném odvětví – pokud se osvědčíte a bude-li oboustranný zájem, pak zřejmě nebude nic bránit tomu, abyste s aerolinkou uzavřeli pracovní smlouvu na dobu neurčitou. Můžete se však ucházet o práci i u jiných společností, které hledají piloty dopravních letadel a které provozují letouny typu, na který jste byli vyškoleni. Anebo můžete absolvovat typový výcvik na jiný typ letadla, to už však předpokládá další vynaložené prostředky... Pravdou je, že současná situace na celosvětovém trhu, kdy je pilotů značný nedostatek, hraje do karet právě držitelům licence MPL. **Odezvy zaměstnavatelů na absolventy MPL jsou nejen u nás, ale v Evropě a vlastně po celém světě jasně pozitivní. Většina kapitánů-instruktörů se shoduje, že výkony držitelů MPL převyšují běžný standard dopravních pilotů – zkušený kapitán je schopen rozlišit pilota s licenci MPL od pilota s licenci CPL na první pohled.** Aby tomu tak bylo i nadále, snažíme se v CATC vybírat ty nejlepší už při Screeningu. Proto jsou kritéria tak přísná a průběh tak náročný. Kdo Screening zvládne, má téměř stoprocentní šanci, že úspěšně dokončí celý výcvik a za několik málo let může aspirovat na kapitánské výločky se čtyřmi zlatými proužky. A navíc, znáte jiné povolání, které by pilotům dopravních letadel mohlo konkurovat výhledem z kanceláře?

text Petra Biache/CATC Communication Specialist, biache@catc.cz; foto archiv CATC

Studenti MPL výcviku a budoucí piloti – zleva Aleš Švec, Jakub Adamčík a Pavel Polesný



První turnus letního dětského tábora v Ledči ve znamení pohádek



Letošní první turnus letního dětského tábora v Ledči byl ve znamení pohádek. Přibližně dva týdny před odjezdem na tábor obdrželi všichni malí účastníci dopis od pohádkového dědečka s babičkou, kteří je vyzvali k záchraně Pohádkové říše, kterou zaklela zlá čarodějnice Lucifixa.

Po příjezdu ukázali dědeček s babičkou dětem knihu, ze které pohádky zmizely. Pohádkové bytosti si přišly za dětmi postěžovat, jaké neštěstí se jim všem stalo: Dlouhý má zlomené nohy, Široký zhubnul nečekanou dietou, Bystrozraký se napil záračného likéru z likérky Drak a přestal vidět. Z Popelky se stal zarostlý muž, Děda Vševěda nikdo nepotřebuje, protože všichni používají Google. Kohoutek se slepičkou už nemají svůj krásný domeček a bojí se, že skončí v KFC. Z krásné princezny se stala ošklivka, Sněhurce zbyl pouze jeden trpaslík a i ten vyrostl... Do všech těchto nářků se ozýval burácivý smích zlé čarodějnice a výhrůžky, že takto už to zůstane. Nakonec se přece jenom Lucifixa rozhodla, že pohádky mohou zachránit děti v různých soutěžích. Tím byly odstartovány dvoutýdenní boje o záchranu Pohádkové říše.

Poslední den získala každá skupinka dětí část hesla. Pouze spojením všech osmi částí a společným vyřčením všemi dětmi, bylo možné čarodějnici zničit. Lucifixe nejdříve ubyla síla a při úprku do hlubokého lesa byla zničena úplně.

Vzhledem k počasí, stavu vody a síle táborníků jsme si letos konečně mohli dovolit i dvoudenní výlet na lodích – po mnoha letech jsme se podívali až do Horky u Zruče nad Sázavou. A přespání pod širákem v kempu bez elektřiny, wifi a teplé vody v celém táboře (včetně kuchyně) bylo pro pražské a brněnské děti obrovským zážitkem. Ještě více ale bylo vyžděšeno osazenstvo kempu nízkými průlety jednoho z tatínků, který přiletěl pozdravit své děti, množstvím svíček, které dotvářely tu správnou noční atmosféru a rozcvičkou, jež zaujala toho rána všechny.

Proudy slz u odjezdových autobusů byly pouze jedním z mnoha znaků, že vztahy vznikající na táboře mají naději, že se tábor líbil a že se s mnohými opět setkáme ve Zlaté text Lucie Alexová, foto MITCH

Další ročník závodu Birell Grand Prix Praha 2016 s účastí běžců z ŘLP

Jednadvacátý ročník běžeckého závodu Birell Grand Prix Praha startoval v sobotu 10. září v 19:30 a kromě elitních atletů se na trať vydalo 7500 dalších běžců, z nichž celkem 12 bylo nadšenců z ŘLP. O hodinu a půl dříve se konal Adidas běh pro ženy na 5 kilometrů, který běželo 2500 žen a v kterém jsme měli také své zastoupení.

To, že se na začátku září v Praze běhá zatraceně rychle, není žádná novinka. A letošní ročník to jenom potvrdil. Silniční desítka pod osmadvacet minut značí skutečně světové běže – a Praha jich viděla hned pět!

Kešší atleti závod rozeběhli hodně rychle, mezičas na pátém kilometru (13:46), naznačoval atak rekordu závodu. Naši ŘLP běžci byli jen kousek za nimi, odhadem maximálně několik málo kilometrů. Tempo elity poté přece jenom lehce polevilo, ale i tak jsme Kipyatichův čas 27:40 už nakonec nepřekonali. Možná za to mohl i fakt, že si někdo při závodě píská (foto 1), někomu nepomohl už ani nosič s vodou (foto 2), Kipyatiche nikdo z nás nedohnal. Teplota byla příliš vysoká pro překonávání osobních rekordů, a tak nám náladu po závodě zvedly až oficiální výsledky. Dozvěděli jsme se totiž, že náš tým „Řízení letového provozu 1“ (K. Nimmer, R. Heřmánek, R. Hodač) skončil v celkovém pořadí na neuvěřitelném 2. místě! Další týmy se umístily v těsném závěsu na 4. a 10. místě. Všem účastníkům děkujeme, speciálně všem náhradníkům, kteří se vždy o své nové roli dozvídají jen několik dnů nebo i hodin před závodem. Další zajímavé fotky a podrobnější informace naleznete na nástěnce u posilovny v přízemí IATCC Jeneč. Nezbyvá mi, než se s vámi zase na půl roku rozloučit a začít trénovat na květnový pražský maraton.



foto 1 – Michal Hrubý



foto 2 – Radek Hodač (s číslem 410)

Další ročník závodu Birell Grand Prix Praha 2016 s účastí běžců z ŘLP. Další zajímavé fotky a podrobnější informace naleznete na nástěnce u posilovny v přízemí IATCC Jeneč. Nezbyvá mi, než se s vámi zase na půl roku rozloučit a začít trénovat na květnový pražský maraton.

text Radek Hodač/DPLR/SRPI/OPM, hodac@ans.cz; foto archiv BGP Praha