

STRIP 2018

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



Elegantní design s omezeným rozpočtem. S výškou 51 metrů sice nepatří řídicí věž na Mezinárodním letišti Kingsforda Smithe v Sydney mezi nejvyšší na světě, je to ale rozhodně jedna z těch nejneobvyklejších a nejnápadnějších. Důvodem k její výstavbě bylo rozhodnutí vlády o schválení nové paralelní severojižní přistávací dráhy na letišti z důvodu stále rostoucího zájmu o leteckou dopravu. Stavba věže byla zahájena v srpnu 1993 a oficiálně byla uvedena do plného provozu v sobotu 6. ledna 1996.

Pro architekty to znamenalo velkou výzvu, neboť bylo nutné navrhout stavbu, která by byla nejen funkční, ale mohla by se stát také významným symbolem města Sydney a jedním z nejvýznamnějších rysů mezinárodního letiště. Výsledkem je nápadná věž o výšce 51 metrů, s betonovou šachtou o průměru 2,5 metru z předpjatého betonu a uzavřenou výtahovou skleněnou šachtou obklopenou spirálovitým únikovým schodištěm. Věž je vyztužena ze tří stran předepnutými nerezovými lany, která zajišťují společně s betonovou šachtou její celkovou stabilitu. Nad šachtou je umístěno hlavní zázemí vystavěné ve tvaru květu, jehož listy přesahují okraje kabelové šachty a nad nimi se tyčí samotné kontrolní stanoviště. Jeho konstrukce poskytuje čistý a ničím nerušený výhled ven.

Konstrukce celé řídicí věže znamenala výrazný odklon od předchozího téměř dvacet let trvajícího systému plánování staveb a získala hned několik významných ocenění. Design je výsledkem spolupráce architektonické společnosti Ancher Mortlock & Woolley a ateliéru Arup.

foto Michael Sutton

Pracovní výročí

V měsíci březnu oslaví své kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR tyto zaměstnanci:

Markéta Matyssová,
samostatný odborný referent
ÚVO/SOM/OBO

15 let

Jiří Šour,
instruktor na stanovištích II,
ÚPRO/DATM/SONS/ACC/IFR

15 let

Monika Volková,
vedoucí odborný referent
ÚPRO/AIM/LIS/OLP

15 let

Jan Brožek, Ing.,
metodický pracovník LNS
ÚPRO/DPLR/SMLNS/ORLNS

20 let

Kateřina Sekyrová, Bc.,
metodický pracovník LNS
ÚPRO/DPLR/SMLNS/OPLNS

20 let

Petr Růžička, Ing.,
supervizor na TS II
ÚPRO/DPAS/RIS/ORIS

25 let

Rostislav Stoklasa, Ing.,
vedoucí řídicí letového provozu I
ÚPRO/DATM/SLRL/LKMT-LPS

25 let

*Jménem redakce všem jubilantům
srdečně blahopřejeme!*

FAB CE v novém

Projekt Středoevropského funkčního bloku vzdušného prostoru sdružující Českou republiku, Slovensko, Rakousko, Maďarsko, Slovinsko, Chorvatsko a Bosnu

FABCE
AIRSPACE ALLIANCE

a Hercegovinu se může, počínaje 1. březnem 2018, pyšnit novou webovou prezentací, novým informačním bulletinem a řadou nových způsobů, jak prezentovat plány, výzvy i úspěchy všem zúčastněným stranám. Projekt nyní vystupuje i pod novým logem, které podle jeho autora odráží integrovanější přístup sedmi členských států k zajištění přínosu jednotného evropského nebo uživatelům vzdušného prostoru. Podle nejnovějších údajů organizace EUROCONTROL bylo v roce 2017 v rámci FAB CE bezpečně odbaveno celkem 2 153 000 letů, což představuje

nárůst o 4,5 % oproti předchozímu roku. Novou webovou prezentaci FAB CE a veškeré aktuální informace lze nalézt na <http://www.fab-ce.eu/>. **red**

Uzavírka LKMT

Leos Janacek
Ostrava Airport

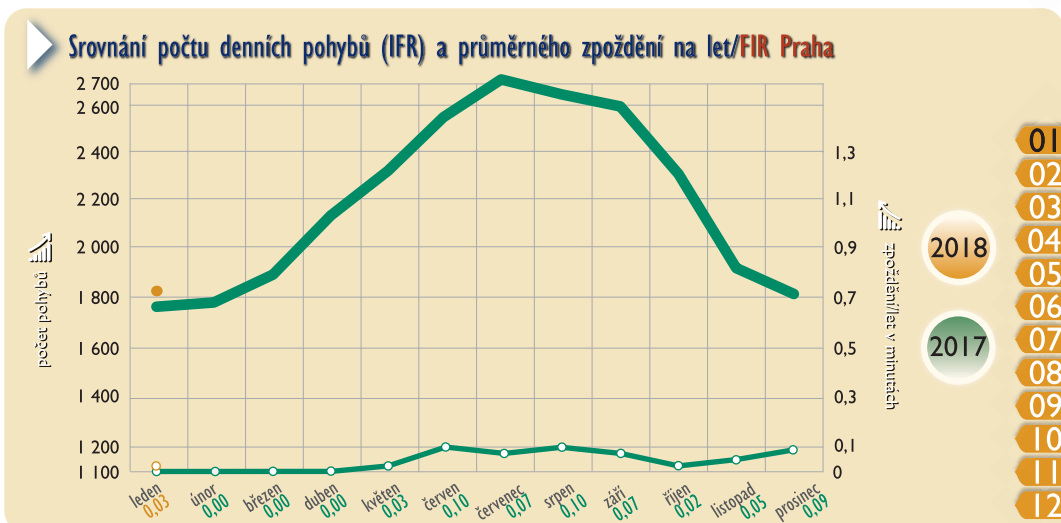
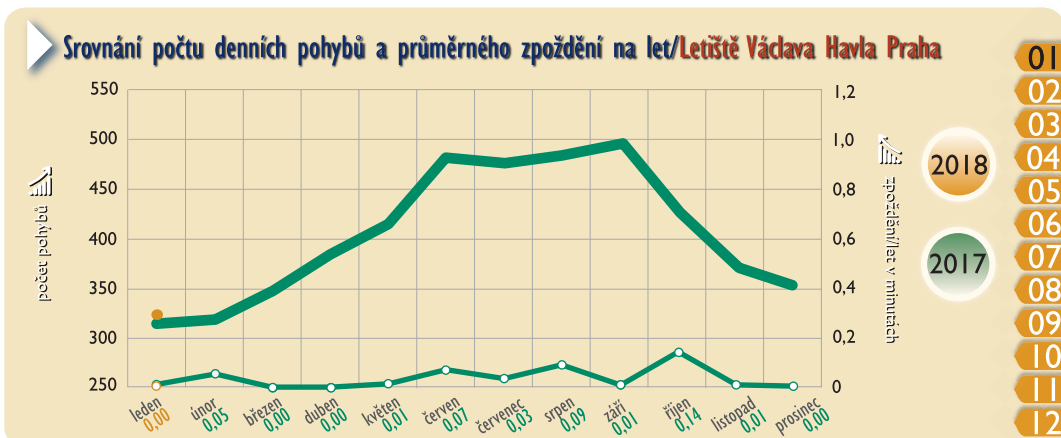
Z důvodu opravy povrchu dráhy 04/22 bude od 0:00 hodin 21. dubna do 23:00 hodin 22. dubna 2018 uzavřeno ostravské letiště Leoše Janáčka. V této době budou povoleny jen lety policejních a záchranných vrtulníků v naléhavých případech ohrožujících životy. **red**

Statistiky provozu

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

leden 2017/2018

Pohyby na regionálních letištích LEDEN 2017/2018



BRNO	
2017	2018
IFR 857	IFR 1 038
VFR 1 591	VFR 1 164
2 448	2 202
MLČ 867	MLČ 784
OSTRAVA	
2017	2018
IFR 649	IFR 502
VFR 328	VFR 700
977	1 202
MLČ 463	MLČ 582
KARLOVY VARY	
2017	2018
IFR 281	IFR 115
VFR 109	VFR 47
390	162
MLČ 195	MLČ 73

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2017	2018	17/18	2017	2018	2017	2018
9 717	10 091	3,8	414 (2. 1.)	386 (8. 1.)	37 (13. 1.)	35 (26. 1.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2017	2018	17/18	2017	2018	2017	2018	2017	2018
54 776	56 730	3,57	2 063 (2. 1.)	2 031 (12. 1.)	170 (20. 1.)	175 (26. 1.)	0,00	0,03

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.

Frank Brenner: Posílit spolupráci, plnit a překonávat cíle

Řídí se heslem „*You can't work out where you are going until you understand where you have been*“, respektive jeho modifikací „*May you have the hindsight to know where you have been, the foresight to know where you are going and the insight to know when you have gone too far*.“ Po pěti letech skončil k 31. 12. 2017 Franku Brennerovi mandát k výkonu funkce generálního ředitele společnosti EUROCONTROL. Vystřídal ho nově zvolený Eamonn Brennan (viz strana 4). Je to tak ideální příležitost k ohlédnutí se za uplynulými léty a připomenutí si některých nejdůležitějších událostí v nedávné minulosti Evropské organizace pro bezpečnost leteckého provozu.

Pane Brennere, strávil jste v čele EUROCONTROL pět let, co patří podle vás mezi ty nejdůležitější milníky?

Co se týče činnosti na mezinárodním poli, řekl bych, že nejvýznamnějšími body bylo rozšíření členských států na celkový počet 41, v roce 2014 o Gruzii a v roce 2015 o Estonsko a dále i pokrok v uzavírání komplexních dohod se státem Izrael a Marockým královstvím v roce 2016 s cílem posílit vazby a podpořit dohody mezi Evropskou unií a Evropsko-středomořským partnerstvím (EUROMED) prostřednictvím začlenění těchto zemí do všech aktivit EUROCONTROL. Každá z nich vyžadovala jednomyslné hlasování členských států.

Otevření horního vzdušného prostoru Kosova v úzké spolupráci s NATO a posílení spolupráce s Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) v mnoha různých oblastech činností umožnily EUROCONTROL se svou činností ještě více aktivně podílet na přínosu pro celou Evropu na mezinárodní úrovni.

Jsou nějaké dosud projednávané a neuzavřené dohody?

Jako zatím poslední požádala o členství v EUROCONTROL Republika San Marino. Souhlas vyjádřilo 39 členských států, ale bylo nutné ještě počkat na rozhodnutí zbývajících dvou, zdali se k souhlasu připojí.

Vzhledem k nárůstu letového provozu za posledních pět let a stále rostoucímu počtu spojení a přeletů nad Zálivem, jsme se rozhodli vyvinout jakýsi koncept „sítě sítí“ („Network of Networks“), abychom dosáhli pružnější výměny relevantních dat mezi Zálivem a jihem Ameriky. Dohoda se Spojenými státy americkými již byla uzavřena, ale nedořešení jsou stále ještě dohody s Čínou a Singapurem.

Maastrichtské středisko řízení horního letového provozu (MUAC) se v minulosti často stávalo hlavním tématem dosti kontroverzních diskuzí mezi některými státy a několik členských zemí požadovalo provedení radikálních změn.

MUAC je jedním z nejlépe fungujících středisek v Evropě. Jedná se o jedno z mála přeshraničních nadnárodních center a považují ho také za první přeshraniční civilně-vojenské středisko. Nařízení k provádění kontrol také vojenských letů prostřednictvím systému integrovaného provozu bylo ustanoveno v roce 2016 a v roce 2017 bylo uvedeno do praxe. Všechny přímé a nepřímé náklady v souvislosti s MUAC šly již od roku 2016 na vrub původním čtyřem státům. Proto bylo logické, aby právě tyto čtyři země získaly v oblasti správy MUAC více pravomocí. V současnosti je na rozhodnutí všech jedenačtyřiceti států, aby si odsouhlasily zavedení těchto změn do nové Maastrichtské dohody.

Co se událo nového uvnitř agentury a nastaly nějaké změny v její správě?

V roce 2013 vytvořila agentura na základě četných požadavků členských států dokument „Vision and Strategy“, který vedl k vytvoření skupiny zástupců států, jejichž hlavním úkolem bylo projednat jednotlivé body dokumentu a zodpovědět otázky z něj vyplývající. Tato skupina poté vydala svá doporučení, která jsme přijali v roce 2016, a nyní jsou ve fázi realizace. Na základě rozhodnutí Rady EU č. 2015/2394 ze dne 8. prosince 2015, Evropská Komise posla-vení i úkoly EUROCONTROL přijala a podpořila je.

Vnitřně jsme schválili reformu našich pracovních podmínek, které nám pomohly snížit náklady a tím zvýšit náš přínos členským státům, kterým se díky tomu podařilo dosáhnout cíle EU v oblasti efektivnosti nákladů. Během období RP1 a RP2, EUROCONTROL oproti svým původním očekáváním navýšil zisk na částku 518 milionů EUR.

Naši zaměstnanci i zástupci odborových organizací zaujali velmi konstruktivní přístup k vyjednávání a společně jsme hledali řešení, které vyústilo ke změnám našich pracovních podmínek, konkrétně k navýšení týdenní pracovní doby na čtyřicet hodin, nastavení pozdějšího odchodu do důchodu na 66 let (u řidičích letového provozu na 57 let), čímž se nám podařilo snížit výdaje. Změny se dotkly i nejvyšší úrovně řízení, kdy jsme úsporu nákladů dosáhli snížením počtu ředitelů na dva.

Vztah s Evropskou komisí vždy byl a je poměrně choulostivá záležitost.

EUROCONTROL se spolu s Evropskou komisí a členskými státy dohodl na rozšíření samosprávy a posílení pravomocí Network Managera v různých oblastech v rámci přípravy na rozšíření mandátu v přepracovaném NMIR (Network Manager Interactive Reporting) a znovuzvolení pro následující roky 2020–2030.

Agentura má vyrovnané vztahy s Evropskou Komisí založené na vzájemné podpoře prostřednictvím měření a hodnocení výkonnosti (Performance Review Unit) a spolupracuje s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA), stejně jako udržuje dlouhodobé a přátelské vztahy s Generálním ředitelstvím pro mobilitu a dopravu (DG MOVE), Generálním ředitelstvím pro vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky (DG-GROW), Generálním ředitelstvím pro migraci a vnitřní věci (DG HOME), Generálním ředitelstvím pro informatiku (DG DIGIT), stálým týmem kybernetické bezpečnosti pro instituce EU (CERT-EU), Agenturou pro evropský GNSS (GSA) a Evropskou obrannou agenturou (EDA). V oblasti výzkumu a vývoje můžeme být, myslím, velmi spokojeni, dosáhli jsme mnoha dílčích úspěchů v rámci podniku SESAR Joint Undertaking (SJU), který Evropská unie založila společně s EUROCONTROL.

text red, ECTRL; foto ECTRL



Frank Brenner vykonával funkci generálního ředitele EUROCONTROL od ledna 2013 do prosince 2017.

Před příchodem do agentury byl Frank výkonným ředitelem pro FABEC, jednoho z nových funkčních bloků vzdušného prostoru zahrnující Belgie, Francii, Německo, Lucembursko, Nizozemsko a Švýcarsko. Byl také místopředsedou komise pro kontrolu výkonnosti společnosti EUROCONTROL a členem orgánu pro kontrolu výkonnosti.

Většinu své kariéry pracoval pro DFS, německého poskytovatele letových navigačních služeb. Po vojenské službě v jednotce protivzdušné obrany, získal titul v oboru veřejné správy a rozhodl se vstoupit do kurzu pro řídicí letového provozu. Po několika letech působení nejprve jako řep a poté jako specialista v provozní divizi se v roce 1993 stal vedoucím ATM Operations se zaměřením na rozvoj civilních a vojenských kontrolních postupů a analýz pro sektory vzdušného prostoru a mezinárodní letiště.

V letech 1996–1997 Frank strávil nějakou dobu ve FAA ve Washingtonu a poté se vrátil na pozici vedoucího ATS Operations.

V letech 2000–2006 byl ředitelem divize operačních služeb pro leteckou správu dat v ústředí DFS a podílel se na tvorbě databáze EAD a centrálního servisního střediska ohlašoven letových provozních služeb (ARO).

V letech 2006–2011 zastával v DFS pozici ředitele Control Centre Business Unit a byl zodpovědný za čtyři řídicí střediska DFS s více než 2500 zaměstnanci odbavujícími 3 miliony civilních a vojenských letů. Během této doby předsedal krizovému centru DFS, které bylo zřízeno za účelem koordinace leteckých činností v Německu v roce 2010 po erupci sopky Eyjafjallajökull a byl také místopředsedou komise pro kontrolu výkonnosti EUROCONTROL.

Počínaje 1. lednem 2013 se stal generálním ředitelem společnosti EUROCONTROL s cílem ji modernizovat a místopředsedou správní rady SESAR Joint Undertaking (SJU) a členem poradního výboru NEXTGEN.

Ladislav Mika
zástupce ČR, State Liaison Office

POSTŘEHY Z ECTL

Brusel březen 2018

EUROCONTROL

Od 1. 1. 2018 má Česká republika v EUROCONTROL (dále ECTL) pozici State Liaison Officer (dále SLO). Vytvoření State Liaison Office v roce 2012 bylo provedeno na základě rozhodnutí generálního ředitele EUROCONTROL č. I/26 (2012) s cílem posílit vztahy a koordinaci mezi ECTL a členskými státy včetně podpory řešení a zavádění Single European Sky (SES). V současné době jsou v rámci tohoto útvaru registrováni zástupci 19 států – členů ECTL. Zástupcem České republiky je ing. Ladislav Mika z Odboru civilního letectví MD, který nás bude v rámci této rubriky informovat o zajímavostech z činnosti ECTL.

Od 1. ledna 2018 je ve funkci nový generální ředitel ECTL pan Eamonn Brennan (Irsko). Měl jsem možnost se zúčastnit setkání DG s pracovníky ECTL a SLOs. Ve svém projevu zdůraznil svou strategickou vizi ECTL, a to zajistit „return EUROCONTROL to the aviation center“ a stát se díky technické expertize silnějším partnerem pro další organizace zabývající se letectvím v Evropě. V podobně dynamickém duchu také vedl sérii jednání s Evropskou komisí (DG MOVE), EDA, EASA, SJU, ICAO a novou předsedkyní Performance Review Body (PRB). Mezi klíčové priority pro rok 2018 řadí DG vztahy se stakeholders (ANSPs, letecké společnosti, letiště a další složky letectví), jelikož věří, že zlepšení vztahů s těmito partnery je pro další činnost ECTL klíčovou otázkou. Podílejí se na pokrytí nákladů a platí zde staré známe pravidlo „zákazník nemusí mít vždy pravdu, ale vždy je zákazník“. Dále chce Eamonn Brennan věnovat zvýšenou pozornost rozpočtům, internal tax, pracovnímu plánu a programu ECTL, European ATM Master Plan, autonomii Network Managera a dlouhodobějšímu technickému investičnímu plánu. Po nižší frekvenci setkávání odborníků v lednu se opět rozbíhá série jarních jednání, kterých se zúčastňují i zástupci ŘLP ČR, s. p., ÚCL a MD.

ŘLP ČR

tweetuje

aneb co nového na oficiálním twitterovém profilu ŘLP ČR, s. p.



číslo 206

číslo 555

číslo 501

číslo 148

číslo 2013

Retweetnuti uživatelem ŘLP ČR / ANS ČR



Jan Klas @Klas_RLP · 1. 3.

Beechcraft 350i pro kalibrační letku @letovyprovoz. Nezaměnitelná podoba pro nezaměnitelný úkol na českém nebi! Výsledná podoba je kompromisem mezi zastánci estetičnosti a požadavky bezpečnosti (reflexní prvky).

1

6

25



Memoranda Just Culture a FRMS podepsána



Memorandum stvrzující implementaci Just Culture pro ATSEP a licencovaný personál sekce AIM v podmínkách ŘLP ČR, s. p., a Memorandum o implementaci FRMS v podmínkách ŘLP ČR, s. p., se staly předmětem společné schůzky generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., Jana Klase, VOVV Richarda Klímy, ŘÚPB Petra Vozdeckého na straně jedné a zástupců odborových organizací ŘLP zastoupených Lukášem Spanílem, prezidentem CZATCA, Pavlem Kapplerem, prezidentem CZATSEA a Milanem Maščákem předsedou PV OSD na straně druhé. Koncem roku 2016 byla ustavena pracovní skupina, která připravila harmonogram činnosti až do roku 2020 (kdy budeme povinni zavést systém řízení rizik souvisejících s únavou), zpracovala politiku FRMS, připravila Memorandum o FRMS mezi ŘLP ČR, s. p., a CZATCA, vytipovala vhodné kandidáty pro spolupráci a následně oslovila Doc. Bendovou z Přírodovědecké fakulty UK a PhDr. Šmotka z NÚDZ (Národní ústav duševního zdraví) s žádostí o vědeckou podporu při zpracování analýzy stávajících pravidel pro tvorbu rozdělovníků (analýza je v současné době těsně před dokončením). V souvislosti s analýzou byli kolegové z UK a NÚDZ požádáni o přípravu a realizace opakovaného školení pro zvýšení povědomí o rozpoznání únavy a možnostech jejího efektivního řízení (více na straně 6–7).

Aby mohl být systém řízení rizik souvisejících s únavou dostatečně účinný, musí být postaven na principu sdílené odpovědnosti. Vedení podniku vytvoří v návaznosti na možná indikovaná rizika únavy podmínky pro její efektivní řízení, zaměstnanci vystavení možnému riziku únavy se pak budou těmito pravidly řídit a budou se aktivně podílet na jejich zlepšování. V souvislosti se sdílenou odpovědností ŘÚPB požádal zástupce CZATCA o spolupráci při identifikování možných rizik ovlivňujících vznik či následky únavy. ÚPB/OBK v současné době připravuje dotazník, jehož cílem je detekce z pohledu únavy rizikových oblastí v ŘLP ČR, s. p. Oslovené zaměstnance tímto, jménem pracovní skupiny FRMS, žádám o spolupráci, a především o odpovědný přístup ke zmíněnému dotazníku. Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2017/373 i ICAO Annex 11 nám definují oblasti, které jsou všeobecně vnímány jako rizikové a ty musí být ve FRMS obsaženy automaticky. My bychom ale rádi vytvořili systém, který bude při respektování všeobecných požadavků především reflektovat specifické prostředí ŘLP ČR, s. p. Tohoto cíle ale není možné dosáhnout bez zapojení všech zaměstnanců ať už přímo, či potenciálně ohrožených vznikem či dopadem únavy. Za spolupráci předem děkujeme.

text Petr Vozdecký,

ředitel útvaru provozní bezpečnosti, vozdecky@ans.cz; foto nwt

Objektiv



V pražské Lucerně se v sobotu 10. 2. konal již XXVII. ročník reprezentačního leteckého plesu, generálního partnerství se opět zhostilo ŘLP ČR, s. p. Večerem provázela moderátorka Rey Koranteng, hudební doprovod párům obstaral Orchestr Václava Hybše. Hvězdami programu se stali zpěvák Bohuš Matuš a skupina EvilDancers se svými světelnými kreacemi. Vyvrcholením reprezentačního leteckého plesu se stalo tradiční slosování o ceny, z nichž jednu předávala výherkyně i náměstkyň SLZ Renáta Cvrčková.

text nwt, foto Aviatik, s. r. o.

Celostátní koordinační jednání FAB CE

Koncem ledna, ve středu 24. 1. 2018, se v Jenči uskutečnilo pravidelné celostátní koordinační jednání FAB CE za účasti zástupců státní správy. Spolupráce v rámci funkčního bloku totiž neprobíhá pouze na úrovni poskytovatelů LNS, ale i národních dozorových a regulačních orgánů, ministerstev dopravy a obrany. Koordinace stanovisek a výměna informací probíhá mezi všemi těmito stranami kontinuálně, jednou ročně (případně podle potřeby) se však všichni zástupci setkávají přímo. Nás těší, že hostitelem těchto setkání je pravidelně již několik let právě náš podnik.

Jednání svým úvodním slovem zahájil ředitel ÚSMP Luboš Hlinovský. Úvodní část následně patřila zástupcům státních orgánů.

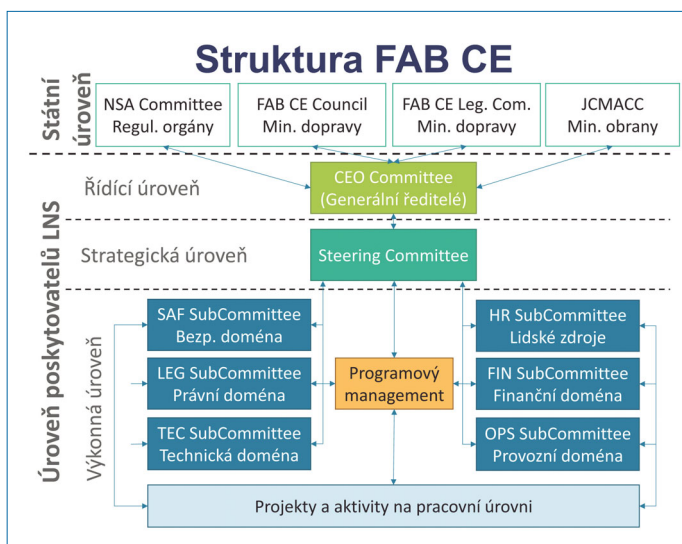
Za ministerstvo dopravy České republiky se jednání zúčastnil ředitel Odboru civilního letectví Zdeněk Jelínek, který ostatní přítomné informoval o vývoji ve skupinách FAB CE Council (FCC) a FAB CE Legal Committee (FLC), v nichž jsou zástupci MD nominováni. Národní regulační orgány států FAB CE jsou sdruženy ve skupině NSA Coordination Committee. Zástupcem Úřadu pro civilní letectví je Josef Kopp, ředitel odboru navigačních služeb ÚCL. Ten ve své prezentaci vydvihl například úspěšnou iniciativu sdílení „best practises“ mezi jednotlivými členy.

Civilně-vojenská spolupráce probíhá ve funkčním bloku prostřednictvím skupiny Joint Civil-Military Airspace Coordination Committee (JCMACC). V ní se setkávají zástupci poskytovatelů a reprezentanti ministerstev obrany členských států – za MO České republiky přednesl stručnou zprávu David Bidlo, který byl v roce 2017 zároveň předsedajícím tohoto výboru.

V poslední části jednání dostali slovo experti ŘLP ČR, s. p., kteří se podílejí na činnosti řídicích skupin, jednotlivých pracovních podvýborů a projektů v těchto oblastech: provozní, technické, bezpečnostní, právní, finanční a lidských zdrojů. Také oni seznámili ostatní přítomné s těmi nejvýznamnějšími událostmi ve svých příslušných doménách.

Díky široké účasti tak jednání splnilo svůj informační a koordinační účel. Nejen v této souvislosti je třeba poděkovat všem zástupcům státních orgánů i našeho podniku za vynikající spolupráci, což se samozřejmě netýká pouze uplynulého roku.

text a grafika Jan Bartuška, UGR/USMP/OMK, bartuska@ans.cz



Zájem o české nebe stále rostl i v loňském roce

Státní podnik ŘLP ČR zaznamenal v roce 2017 opět historicky rekordní objem letecké dopravy v českém vzdušném prostoru. Vyhodnocení provozních výsledků potvrdilo výbornou kondici mezinárodní letecké dopravy a dlouhodobou atraktivitu českého vzdušného prostoru a letiště Praha pro letecké dopravce. Celkový počet pohybů nad Českou republikou v roce 2017 vzrostl na 853 420. Meziroční nárůst ve srovnání s rokem 2016 činí 2 % (836 619).

„Posláním ŘLP ČR, s. p., je vždy a za všech okolností zajistit maximální bezpečnost na českém nebi. Jsem rád, že za celou pětadvacetiletou historii samostatné České republiky, kdy český vzdušný prostor využilo více než 13 milionů letů, naši řídící letového provozu své poslání bezesbýtku naplnili“, komentoval provozní výsledky generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas.

Přestože je český vzdušný prostor jedním z nejvytíženějších a nekomplexnějších v Evropě, podnik každoročně dosahuje optimálních výsledků v oblasti bezpečnosti, kapacity a nákladové efektivnosti poskytovaných letových provozních služeb. Průměrná hodnota zpoždění v roce 2017 činila 0,05 minuty na provedený let, což je pod hodnotou 0,09 minut na provedený let, kterou pro český vzdušný prostor stanovuje v rámci výkonnostního plánování Evropská komise.

Z ekonomického pohledu je pozitivní, že také v roce 2017 dynamicky vzrostlo množství tzv. přeletových jednotek, a to o 3,2 %. Svědčí to nejen o zvýšení počtu proletěných kilometrů (193 000 000 km), ale zároveň o nárůstu maximální vzletové hmotnosti letadel na českém nebi (88 000 000 tun). Největším zákazníkem podniku zůstává i nadále Lufthansa před společnostmi Emirates, Wizz Air a Qatar Airways.

Pro letecké dopravce je český vzdušný prostor dlouhodobě atraktivní zejména kvůli bezpečnosti, dostatečné kapacitě a zákaznický nastavené cenové politice. Ceny za poskytované služby státní podnik ŘLP ČR nezvýšil od roku 2009. V souladu s evropskou legislativou naopak ceny za traťové služby trvale snižuje.

Výrazné oživení letecké dopravy pokračuje na pražském Letišti Václava Havla, kde byl v roce 2017 nejsilnější provoz od roku 2012. Celkový počet pohybů (startů a přistání) vzrostl meziročně o 9 % na 148 043. Nejsilnějším provozním měsícem na tomto letišti byl srpen – 14 920 startů a přistání, nejvyšší počet pohybů za jeden den byl zaznamenán 8. září 2017 – 565 pohybů. Celkový provoz na všech českých letištích (Praha, Brno, Ostrava a Karlovy Vary), na kterých ŘLP ČR, s. p., poskytuje svoje služby, činí 226 888 startů a přistání.

TZ ŘLP ČR, s. p.

Vybrané provozní informace z českého vzdušného prostoru	
Celkový provoz v roce 2017	853 420 pohybů
Nejsilnější provoz za jeden měsíc	červenec 2017 – 90 005 pohybů
Nejsilnější provoz za jeden den	16. červenec 2017 – 3186 pohybů
Celkový počet cestujících v českém vzdušném prostoru 2017*	130 milionů
Celkový provoz na letištích Praha, Brno, Ostrava, Karlovy Vary	226 888 pohybů

*při průměrné kapacitě 150 míst na jedno letadlo

InspiroMat

„Létání bylo skutečným zhmotněním svobody. Mělo v sobě tehdy krásu, dobrodružství, objevování – byl to symbol pronikání do nových světů.“

Anne Spencer Lindbergh (1906–2001) byla americkou spisovatelkou, pilotkou, držitelkou mnoha rekordů, navigátorkou, radiotelegrafistkou a manželkou letce Charlese Lindbergha. V roce 1929 poprvé vykonala sólový přelet a v roce 1930 se stala první americkou ženou s oprávněním k pilotování bezmotorových letounů.

„Pilot stíhačky je člověk, který se zamiloval do létání. Nevidí oblohu, ale krásu. Nevidí zemi, ale něco, co je mu vzdálené; něco, co nad ním po vzletu nemá moc. Je to člověk, který pro nikoho nechce být ten druhý nejlepší.“

Robin Olds (1922–2007) byl americký stíhací pilot a generál US Air Force. Svých 16 sestřelů získal jak za 2. světové války v boji proti nacismu, tak za války ve Vietnamu v boji proti severovietnamským komunistům.

„Člověk se musí vznést nad Zemi, až na okraj atmosféry a ještě dál – jen proto, aby plně porozuměl světu, ve kterém žije.“

Sókratés (469–399 př. n. l.), athénský filosof, učitel Platónův. Je považován za jednu z nejvýznamnějších postav evropské filosofie, svůj zájem soustředil na záležitosti člověka a společnosti. Svou dialektickou metodou položil základy západního kritického myšlení.

„Létání je víc než sport a víc než práce. Je to čistá touha, která dokáže naplnit život.“

Adolf "Dolfo" Joseph Ferdinand Galland (1912–1996) byl německý stíhací pilot za druhé světové války a v letech 1941 až 1945 také velitel německých stíhacích sil.

„Nikdo si neuvědomuje, jak hmotný je vzduch, dokud pod sebou necítí jeho obrovskou nadnášející sílu. Učí to člověka důvěře.“

Karl Wilhelm Otto Lilienthal (1848–1896) byl významný německý průkopník letectví a konstruktér. Za svůj život postavil 18 typů kluzáků, které byly na rozdíl od modelů jeho předchůdců plně ovladatelné. Od roku 1891 až do své smrti uskutečnil okolo 2000 letů.

„Dobré přistání je takové, po němž můžete odejít od letadla. Skvělé přistání je takové, po němž se letadlo dá znovu použít.“

anonymní letecké moudro

připravila nwt

Letecké aeropolitické aktuality – únor 2018

Prodej dopravních Airbusů a Boeingů za rok 2017 dosáhl v kategorii úzkotrupých (jednoučlenných) letadel celkem 1087 kusů, z čehož 558 bylo Airbusů a 529 Boeingů. V kategorii širokotrupých jednoznačně vede Boeing s 234 kusy před 160 letadly Airbusu. Airbus předpokládá, že po rozšíření výrobní montáže typu A350 se tento rozdíl zmenší. Dnes se předpokládá vyrobit kontroverzního typu A380 v roce 2018 jen 12 kusů s tím, že útlum na cca 8 kusů bude pokračovat v roce 2019.

Americké snížení daní ze zisku na 21 % z 35 % zřejmě významněji neovlivní poptávku po letecké dopravě. Američtí dopravci považují daně za neprovozní výdaje (náklady) a neuvažují jejich promítnutí do zlevnění jízdného, spíše daňovou úsporu aktivně do investic.

Čínská letecká dopravní legislativa nově povoluje účast zahraničních investorů ve státních leteckých podnicích. Státní orgány si od tohoto uvolnění slibují zlepšení konkurence čínských dopravců, pomoc při sestavování jejich strategických obchodních plánů a při monitorování dosahovaných provozně-obchodních výsledků, snadnější sjednávání a schvalování dohod o společném provozu, příliv soukromých investic a větší transparentnost jejich podnikání. Podmínkou ovšem zůstává, že čínské letecké podniky musí být majoritně kontrolovány čínskými akcionáři. V China Eastern již má 3,55% podíl americká Delta, v China Southern 2,68% podíl American Airlines.

Aljaška Airline group expanduje sloučením s Virgin America a významně posiluje své působení v Kalifornii, odkud nově proniká do Baltimoru, Filadelfie, Kansas City, Mexika, New Orleansu a floridského Orlanda. Letadlový park úzkotrupých letadel tak vzrostl na cca 283 kusů, v nichž převažují A320 a B-737 (222 kusů), dále 52 turbopropových Bombardier Q400 a několik Embraer 175.

Easyjet se připravuje na brexit pod vedením nového ředitele J. Lundgrena. Pod samostatným osvědčením leteckého provozovatele zakládá rakouský podnik, aby ochránil svou síť vnitroevropských linek, které nepřistávají na území Velké Británie. V „novém“ podniku pochopitelně maximální britský vlastnický podíl nesmí překročit 49 %. Kromě toho Easyjet pracuje na integraci aktiv získaných při konkurzu Air Berlin do svojí sítě (sloty na letišti Berlin-Tegel a 25 letadel A320). Rovněž sleduje možné nabídky v Miláně a Římě (sloty, posádky letadel), k nimž by mohlo dojít v souvislosti s rozhodnutím o restrukturalizaci či prodeji Alitalie, které bylo posunuto na 30. duben 2018.

Leasing letadel je v současné konjunktuře rostoucím podnikatelským odvětvím. Ani bankroty Air Berlin a Monarch trhem neotřásl, protože poptávka po letecké dopravě umožnila jimi uvolněná letadla rychle provozně absorbovat. Ve finančním a provozním leasingu je podle mého odhadu provozováno 40 % světového parku dopravních letadel (šířotrupých, úzkotrupých, regionálních). Leasing dnes více jak 11 500 letadel zprostředkovávají nejen specializovaní pronajímatelé, ale přímo i výrobci a někteří velcí dopravci (Korean, Norwegian, Air Asia, Indigo). Počet letadel provozovaných v krátkodobém mokřím leasingu (ACMI – aircraft, crew, maintenance, insurance) je prakticky neodhadnutelný. Podle údajů Airline Business z ledna 2018 bylo z 11 517 letadel pronajatých v leasingu cca 40 % Boeingů, 39 % Airbusů, 7 % Bombardierů, 6 % Embraerů, 4 % ATR, 4 % od výrobců jiných značek. Převládá leasing Airbusů a Boeingů, který činil 9155 kusů letadel s hodnotou 291 440 milionů USD. Největší poptávka je dlouhodobě po úzkotrupých dopravních letadlech.

Pokud jde o úzkotrupá letadla pořízená leasingovými společnostmi byl poměr Airbus/Boeing 3795:3583, zatímco u širokotrupých byl poměr 734:1043. Hodnota leasingu byla v důsledku počtu širokotrupých letadel vyšší pro značku Boeing (154 287milionů USD). Padesát největších leasingových společností ovládá cca 83 % parku pronajímaných letadel. Nabízely 9621 letadel, z nichž bylo širokotrupých 1391 úzkotrupých 6538 a regionálních 1692. Pořadí prvních šesti leasingových společností co do počtu obhospodařovaných letadel je následující:

	Leasingová společnost	Druhy letadel – park			Celkem letadel	Hodnota parku v milionech US\$
		WB	NB	RE		
1	GECAS	163	796	365	1324	25 760
2	AerCap	273	803	0	1076	31 944
3	Avolon	94	442	49	585	19 038
4	BMBC Aviation Capital	40	407	3	450	15 808
5	Nordic Aviation Capital	0	7	409	416	5865
6	DAE Capital	62	240	47	349	10 536

Pozn: WB širokotrupá, NB úzkotrupá, RE regionální jet, turboprop a malá letadla

S tím, jak se přesunují dopravní výkony, vzrostla aktivita asijských leasingových společností oproti roku 2007 téměř sedminásobně. Asijské leasingové společnosti již obhospodařují cca 19 %, evropské 39 %, severoamerické, jejichž aktivita stagnuje 37 % a středo-východní 5 % parku pronajímaných letadel. Novým velkým hráčem se stal Avolon, který koupil CIT.

Pojistné škod způsobených dopravci uživateli změní strukturu. V posledních letech ubývá fatálních nehod, na něž pojišťovny konstruují pojistné smlouvy, neboť z mezinárodních smluv o odpovědnosti dopravce vyplývá, že jeho zavinění se předpokládá. V současné době až 50 % úhrad z pojistných smluv připadá na drobné nehody, jako jsou uklouznutí, upadnutí, opaření horkým nápojem, ztráta a poškození zavazadla apod. Nelze tedy očekávat, že v důsledku menšího počtu nehod s fatálními následky by se mohlo pojistné dále snižovat, ale spíše, že pojišťovny v dohledné době upraví strukturu nabízených pojištění.

Za zpožděný let se mezi dopravci považuje odlet/přilet zpožděný o více než 15 minut oproti letovému řádu. V posledních letech se provozní zpoždění nedaří snižovat. Se zpožděními, která nemají příčinu v technické závadě, dopravci usilovně bojují. Nedochovilnost je drahá a délka letěných úseků většinou neumožňuje zpoždění korigovat. Ke zpožděním přispívá nedostatečná kapacita letišť a objektivní důvody nedodržování letištních slotů. Zpoždění má nepříznivý dopad na pověst dopravce u cestujících s přípojovým knihováním. Zvyšuje náklady dopravců o výdaje za kompenzační náhrady cestujícím, může vyžadovat nasazení další posádky, v horším případě i jiného letadla. Delší trvání letu zvyšuje provozní náklady na let a zároveň snižuje tržby z přepravy, protože jednou vybraný tarif se již nemění. Odhaduje se, že každá čtvrt hodina zpoždění oproti letovému řádu stojí nízkonákladové dopravce nejméně 1320 USD a síťové dopravce 2250 USD.

Přepavní boom mezi sekundárními huby Evropy a Severní Ameriky ještě více usnadní v roce 2019 úzkotrupý A321neoLR s doletem 4000 námořních mil. Překoná dolet B737Max8 cca o 400mil. A 321-LR pořízuje Norwegian a v hledáčku má mj. Prahu, Berlín a Budapešť. Dočkáme se reakce Travel servisu ČSA na tyto nové trendy?

text Vladimír Junek, externí dopisovatel,
v.junek@seznam.cz

Meziresortní cv

O víkendu 7.–8. 4. 2018 proběhne v areálu IATCC meziresortní cvičení HRADBA 2018 organizované Armádou ČR. Cvičení se koná v souladu s plánem Ministerstva obrany a o zapojení podniku rozhodlo Ministerstvo dopravy z pozice zřizovatele. Kromě IATCC se bude cvičení odehrávat také na dalších místech České republiky, například ve vojenských újezdech, na letištích nebo v jiných objektech důležitých pro obranu státu.

Vojáci do areálu dorazí již ve večerních hodinách v pátek 6. 4. 2018 a nejspíše do brzkých ranních hodin v pondělí 9. 4. 2018 areál opustí. V průběhu cvičení se prověří možnosti ochrany areálu IATCC jako prvku kritické infrastruktury státu s využitím sil a prostředků Armády ČR, Policie ČR a dalších složek integrovaného záchranného systému.

Předpokládáme, že cvičení v IATCC se zúčastní kolem 130 vojáků aktivních záloh, kteří si vytvoří zázemí v západní části areálu, mimo prostory běžně využívané našimi zaměstnanci. Postupně navezou do areálu

Přednáška „Biory

Ve dnech 31. ledna a 13. února 2018 se v konferenčním sále IATCC konaly přednášky „Biorytmus člověka, spánek a regulace únavy“. Tyto přednášky byly pořádány Útvarem provozní bezpečnosti v rámci implementace systému řízení rizik souvisejících s únavou, jinak Fatigue Risk Management System (FRMS). Základní informace o FRMS byly publikovány ve Stripu č. 185 v létě 2017.

Semináře byly primárně určeny všem pracovníkům v nepřetržitém provozu, ve kterém je únava nevyhnutelná a je nutné ji řídit, ale cenné rady a doporučení si jistě odnesl každý, kdo se v konferenčním sále podíval účastníkem. Přednášejícími byli doc. RNDr. Zdeňka Bendová, Ph.D., vedoucí Katedry fyziologie Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy a vedoucí pracovní skupiny pro cirkadiánní fyziologii a chronoterapii, Národního ústavu duševního zdraví PhDr. Michal Šmótek, psycholog a výzkumník v programu Spánkové medicíny a chronobiologie v Národním ústavu duševního zdraví, člen výzkumného týmu pro kvantitativní elektrofyziolo-

ičení HRADBA 2018 v areálu Národního integrovaného střediska řlp

techniku, postaví si stany, převezmou ochranu perimetru, budou provádět kontrolu vstupu a vjezdu všech vstupujících osob a vjezdů vozidel, několik vojáků bude na principu rotace působit jako pozorovatelé na dispečinku BMS. V průběhu celého víkendu pak budou řídicími cvičení sehrávány různé scénáře bezpečnostních incidentů, jako např. narušení perimetrické ochrany, útok proti kontrolním stanovištím na vstupu do areálu IATCC, nález podezřelého předmětu, nález výbušniny v automobilu, na parkovišti a podobně.

Příprava podniku na cvičení byla zahájena na podzim roku 2017, kdy jsme od Armády České republiky obdrželi první kusé informace k jeho rozsahu a začali ladit detaily, abychom si na jedné straně prakticky prověřili formy vzájemné spolupráce a pohotovostních postupů, na straně druhé ale cvičili tak, aby konání akce nemělo žádný dopad na bezpečně poskytované letových provozních službách, jakož i ostatní chod podniku. Postupně jsme tak do přípravy zapojili zástupce provozních složek, nastavili mantinely provádění jednotlivých scénářů. Hlavním smyslem koordinačních jednání bylo připravit cvičení tak, aby dopad na běžný chod IATCC byl minimální a pro případ, že by nějaká nepředvídatelná situace přece jen vyvstala, jsme byli připraveni cvičení okamžitě přerušit a upřednost-

nit potřeby běžného provozu. Dohodli jsme se tak mimo jiné na tom, že většina logistiky spojené s ubytováním vojáků bude probíhat mimo standardně používané komunikace, přednostně se bude využívat zadní vjezd do areálu (stará vrátnice). Vojáci akceptovali také náš požadavek, aby nácivky neprobíhaly v prostorech přiléhajících k provozní budově a aby se v prostoru přímého výhledu ze sálu řídicích letového provozu nepoužívaly žádné prostředky, které by mohly rušit. Bylo rovněž dohodnuto, že kontrola vozidel vjezdů do areálu bude probíhat pouze v omezeném rozsahu a nebude představovat původně zamýšlených několik minut na vozidlo, ale proběhne v řádu několika sekund, kdy bude nejprve prostřednictvím identifikační karty ověřena totožnost řidiče, případně dalších osob ve vozidle, a poté provedena rychlá kontrola vnějšku vozidla, bez vyžadování přístupu do zavazadlového prostoru nebo interiéru auta.

V průběhu koordinačních jednání se zástupci provozních složek podniku jsme si dále odsouhlasili komunikační pojítka, nastavili přímé spojení pro okamžitou eliminaci případného radiového rušení, dohodli se na tom, že do provozní ani administrativní budovy nebudou vstupovat žádné osoby se zbraněmi.

O konání cvičení v areálu IATCC byli prostřednictvím Krajského úřadu Středočeského kraje informováni starostové okolních obcí i vlastníci sousedních pozemků, samostatně schůzky proběhly také se zástupci Letiště Praha, a. s., s ohledem na předání informace leteckým společenstvem a možné zapojení letištních hasičů do cvičení. Bezproblémovému průběhu cvičení by tak nemělo nic bránit.

**text Bohdan Koverdinský, vedoucí oddělení ochrany a informační bezpečnosti, koverdinsky@ans.cz;
foto Krajské vojenské velitelství Praha – Středočeský kraj**



Činnost příslušníků AZ (aktivní zálohy) na KPM (kontrolně propouštěcím místě)



Prvotní ošetření po incidentu na KM

tymy člověka, spánek a regulace únavy“ v rámci Fatigue Risk Management System

gii spánku a bdění. S těmito odborníky navázala spolupráci pracovní skupina pro řízení rizik souvisejících s únavou, abychom zajistili, že náš budoucí FRMS využívá aktuálních vědeckých poznatků.

V první části přednášky představila doc. Bendová, co jsou biorytmy člověka, jaká je biologická podstata těchto rytmů, které se v lidském těle periodicky opakují, a jak cirkadiánní systém v lidském organismu ovlivňuje fyzickou a duševní aktivitu. Biologické hodiny ovlivňují kolísání tělesné teploty, regulují hladiny hormonů v lidském těle a v té souvislosti funkci většiny tělesných orgánů. V rámci přednášky byla uvedena i řada doporučení, jaké aktivity vykonávat v které části dne s ohledem na cirkadiánní rytmy. Prostor byl věnován i vlivu spánkové deprivace na výkonnost člověka. Velmi zajímavou částí byla informace o tom, že cirkadiánní systém generuje rytmy i pokud je člověk izolován od informací o vnějším čase, a o experimentu, který k tomuto zjištění vedl. V souvislosti s tím, že cirkadiánní hodiny každého z nás běží různou rychlostí, rozlišujeme různé chronotypy lidí. Na jedné straně tzv. sovy, lidé, kteří bývají ráno pomalejší a vyšší aktivitu vykazují ve večerních hodinách. Na druhém konci jsou tzv. skřivani, kteří upřednostňují brzké vstávání a nejvyšší aktivitu vykazují v časných ranních hodinách. V dalším výkladu bylo uvedeno rozložení jednotlivých typů v lidské populaci a byly vysvětleny rozdíly mezi vyhraněnými večerními a ranními chronotypy. Na závěr svého vystoupení se paní docent-

ka věnovala vlivu působení světla na cirkadiánní systém a zejména biologickému účinku modrého světla.

V druhé části přednášky převzal slovo PhDr. Šmotek, který hovořil o řízení únavy na pracovišti, o únavě a ospalosti. Uvedl, jaká rizika souvisí s únavou, jak únavu ovlivňuje naši mentální aktivitu, postoje k vykonávané činnosti, týmovou práci a samotný pracovní výkon. Pan doktor vysvětlil rozdíly mezi nedostatkem spánku, spánkovým dluhem, spánkovou deprivací a tzv. spánkovou opilostí. V této souvislosti také hovořil o tom, proč je z hlediska lidského organismu spánek důležitý, jaké fáze spánku zahrnuje a jak se vyvíjí potřeba spánku v průběhu lidského života. Uvedl velmi přínosná doporučení, jak každý z nás může svůj spánek zlepšit. Krátce se vrátil i k umělému osvětlení a k modrému světlu a jeho vlivu na spánek a kognitivní funkce. Na závěr pan doktor shrnul, jak můžeme únavu rozpoznat, uvedl mentální, fyzické a emoční příznaky únavy a poradil, jak s únavou bojovat.

Po vystoupení odborníků dostali účastníci dostatek prostoru pro případné dotazy. Z druhé přednášky byl pořízen videozáznam, který je včetně prezentací obou přednáše-

jících umístěn na podnikovém intranetu, aby byla přednáška zpřístupněna i kolegům z mimopražských lokalit nebo těm, kteří se nemohli přednášky osobně zúčastnit. Video bude dále dostupné na Sharepointu FRMS.

Za pořádající ÚPB bychom všem rádi poděkovali za účast a za dotazy do diskuze a znovu zdůraznili, že budeme rádi za jakoukoliv zpětnou vazbu. S připomínkami nebo podněty, stejně jako s jakýmkoliv dotazy týkajícími se FRMS se prosím obračejte na Petra Koubu, email: koubap@ans.cz. **text Petr Kouba, OBK, foto nwt**



Seminář pro všeobecné letectví 2018 opět s maximální účastí

Jubilejní, již desátý (!), ročník Semináře pro všeobecné letectví letos připadl na druhou lednovou sobotu. Dne 13. ledna 2018 tak do IATCC zavítalo více jak osmdesát pilotů, instruktorů, provozovatelů leteckých škol a provozovatelů VFR letišť, kteří opět využili této příležitosti pro setkání se zástupci ŘLP ČR, s. p., a dalších subjektů státní správy s působností v oblasti civilního letectví.

Celodenní program zahrnoval širokou škálu témat. Po úvodním přivítání, ve kterém generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas zdůraznil význam celé akce jako základního prvku komunikační strategie, následovaly prezentace zaměstnanců našeho podniku popisující služby poskytované pracovišti FIC Praha a AMC ČR a sekci AIM. Představení uskutečněných a připravovaných změn ve vzdušném prostoru LKAA letos nově zastal zástupce ÚCL, kterého doplnili jeho kolegové s informacemi o výstupech z kontrolní činnosti ÚCL na VFR letištích, licencování leteckého personálu a pravidlech pro zachování letové způsobilosti letadel v provozu. Ministerstvo dopravy přítomně seznámilo s průběhem přípravy nové regulace bezpilotních prostředků v právu EU a připravovaném nařízení, které nahradí nařízení (ES) 216/2008, takzvané „Základní nařízení“. Nezbytnou součástí programu bylo také téma letecké meteorologie prezentované Ústavem fyziky atmosféry Akademie věd ČR a rozbor leteckých nehod, kterého se tradičně ujal Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod.

Na základě kladného ohlasu na loňský „experiment“ byl letošní ročník opět zpřístupněn v podobě „online streamu“, tedy audiovizuálního přenosu prostřednictvím internetu. Tato technologie umožnila široké veřejnosti sledovat průběh semináře v přímém přenosu. Pro ty, jimž časové možnosti neumožnily sledovat přímý přenos, je na webových stránkách LIS ŘLP ČR, s. p., a podnikovém profilu YouTube zveřejněn záznam celé akce.

Poděkování patří všem prezentujícím nejen za jejich odborné prezentace, ale také za svolení k jejich dalšímu volnému šíření prostřednictvím webu <http://lis.rlp.cz> a všem ostatním, kteří se na přípravě a úspěšné realizaci semináře podíleli.

text Marek Dočkal, Ředitel divize ATM, dockal@ans.cz

Projekty SESAR 2020 a úspěšná validační cvičení

Vážení čtenáři, v tomto článku bychom vás rádi blíže seznámili se dvěma projekty SESAR 2020, kterých se náš podnik aktivně účastní. Jeden patří do PJ07 Optimised Airspace User Operations Project (OAUO) a druhý do PJ18 4D Trajectory Management (PJ18 4DTM) a jsou pokračováním projektů z fáze SESAR1, které se ale ŘLP ČR, s. p., ještě neúčastnilo. Našími partnery v projektech jsou EUROCONTROL a ADS (Airbus Defence and Space).

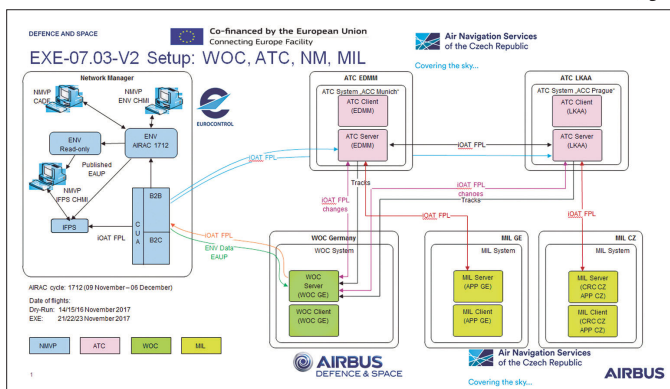
Cílem těchto projektů je harmonizace přístupu k řízení letů OAT v Evropě, a to celkovým začleněním těchto letů na úrovni NM (Network Manager). Další významnou změnou je také zapojení WOC (Wing Operation Center) do sítě ekvivalentně jako je FOC (Flight Operation Center) pro civilní lety. To znamená, že veškeré lety, včetně OAT, budou zohledněny při procesech ATFCM (Air Traffic Flow and Capacity Management), ASM (Airspace Management), DCB (Demand Capacity Balancing), CDM (Collaborative Decision-Making) apod. Výsledkem by pak měl být ucelený obrázek využití vzdušného prostoru pro všechny zúčastněné strany.

Projekt je členěn do několika fází podle úrovně zralosti na základě kritérií stanovených v zadání projektu. My jsme se nyní dostali do naší první validační fáze (V2 Maturity Gate), která byla zaměřena především na testování celkové topologie sítě při zpracování iOAT FPL mezi WOC, NM a ATC.

Validační cvičení úspěšně proběhlo ve dnech 16.–18. ledna v prostorách Technického bloku a bylo bezesporu jedním z hlavních milníků. Cílem ověření konceptu bylo sdílení jednotné SBT/SMT (Shared Business Trajectory/Shared Mission Trajectory), resp. RBT/RMT (Reference Business Trajectory/Reference Mission Trajectory) napříč všemi zapojenými subjekty WOC, NM a ATC. Prvotním nosným prvkem konceptu je výše zmíněný standardizovaný iOAT FPL, který umožňuje doplnění specifických informací do FPL2012. Dalším novým prvkem v celé topologii je pak přímé zapojení WOC do ATM sítě a následná možnost přímé koordinace s NM a ATC. Sdílení dat v rámci plánování a realizace letu mezi jednotlivými aktéry by mělo přispět ke zlepšení možnosti reagovat na specifické potřeby vojenských uživatelů vzdušného prostoru bez nutnosti omezujících zásahů do potřeb ostatních uživatelů.

Validační cvičení bylo „třešničkou na dortu“ celoroční intenzivní práce na vytváření konceptu, specifikace požadavků a příprav testovací platformy. Validací se účastnili jak zástupci našich projektových partnerů (Airbus Defence & Space, Eurocontrol a Vojenský technický ústav letectva a PVO), tak zástupci z Ministerstva obrany ČR a AČR. Zpětná vazba účastníků validace byla výborná. Podařilo se nám úspěšně ověřit nejen proveditelnost testovaného konceptu, ale i postavení našeho podniku jako přínosného a spolehlivého projektového partnera (v našem případě navíc s unikátní přidanou hodnotou v podobě zkušeností s integrací civilního a vojenského ATC prostředí). Za to patří velký dík celému projektovému týmu ve složení Lumír Hovančík, Václav Marvan, Vladimír Čížek, Jan Plevka a Miloš Zídek. Mimořádně, tento projekt byl svým významem zapojen do SESAR Walking Tours v rámci WAC 2018, kdy byl na našem stánku prezentován společně se zástupci EUROCONTROL a ADS.

*text a zajištění foto: Jana Hajduová, projektový manažer, hajduova@ans.cz
a kolektiv autorů, grafika Lumír Hovančík, metodický pracovník LNS*



Obrázek vlevo znázorňuje topologii systému pro validační cvičení popisovanou výše v textu. K dispozici je také QR kód, po jehož přečtení mobilním zařízením se můžete podívat na související video natočené samotnými účastníky.

Language Corner

🇬🇧 Purpose of the Legs

Son to dad: "Dad, why don't you buy me a car?"

Dad: "My dear son, God gave you two legs for what purpose?"

Son: "One leg is for the brake and the other for the accelerator."

🇬🇧 How many sheep?

An accountant is in a car travelling with a farmer client around his farm. They pass a large group of sheep and the farmer says, "You're pretty good with numbers, Keith. How many sheep do you reckon are in that paddock?" The accountant looks at the sheep for a moment and says, "One thousand, eight hundred and thirty two." The farmer is amazed. "Exactly right," he says. "How did you work that out so fast?"

"Easy," says the accountant, "I counted the number of feet and divided by four."

🇬🇧 It's not working

My girlfriend left a note on the fridge saying, "It's not working. I can't take it anymore."

I opened the fridge. The light came on, the beer was cold. I can't figure out what she's talking about?

🇬🇧 Google's Pizza

"Hello! Is this Gordon's Pizza?"

"No sir, it's Google's Pizza."

"Did I dial the wrong number?"

"No sir, Google bought the pizza store."

"Oh, alright then. I'd like to place an order please."

"Okay sir, do you want the usual?"

"The usual? You know what my usual is?"

"According to the caller ID, the last 15 times you've ordered a 12-slice with double-cheese, sausage, and thick crust."

"OK, that's what I want this time too."

"May I suggest that this time you order an 8-slice with ricotta, arugula, and tomato instead?"

"No, I hate vegetables."

"But your cholesterol is not good."

"How do you know?"

"Through the subscribers guide. We have the results of your blood tests for the last 7 years."

"You know what, I'm sick of Google, Facebook, Twitter, and everyone else having all my information! I'm going to an island without internet, where there's no cellphone line, and no one to spy on me!"

"I understand sir. But you may want to renew your passport... it expired five weeks ago."

Připravila nwt