

STRIP 2019

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

ROČNÍK XX

ČÍSLO 202

ÚNOR



912 815

Provoz v roce 2018: hranice 900 000 letových pohybů překonána

více na str. 6–7

Statistiky provozu

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

Pracovní výročí

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

15^{let}

Ondřej Bláha,
vedoucí řídicí letového provozu I,
ÚPRO/DATM/SLRL/LKKV-LPS

Renáta Cvrčková, Ing.,
náměstkyně SLZ, ÚFS/Sekretariát SLZ

Daniel Hubáč, dipl. ek.,
pseudopilot,
ÚVO/Oddělení pseudopilotů

Pavel Hurtík,
OJTI II SONS
ÚPRO/Oddělení IFR

Jana Jandová, Ing.,
OJTI II SONS,
ÚPRO/Oddělení IFR

Radim Kvasnica, Ing.,
OJTI II SONS,
ÚPRO/Oddělení IFR

Michal Schořálek,
řídicí odbavovací plochy,
ÚPRO/Oddělení SMC

Martin Sládek, Ing.,
OJTI II SONS,
ÚPRO/Oddělení IFR

Pavel Špaček, Ing.,
OJTI II SONS,
ÚPRO/Oddělení IFR

Václav Vojna, Ing.,
vedoucí odd. LKMT-LPS,
ÚPRO/DATM/SLRL/LKMT-LPS

Tomáš Zedník, Ing.,
vedoucí řídicí letového provozu II – WS,
ÚPRO/Oddělení APP/TWR Praha

20^{let}

Romana Sedláková, Ing.,
VOR, ÚFS/Oddělení personální

30^{let}

Antonín Zappe,
řidič, ÚFS/Oddělení autoprovozu

Všem jubilantům redakce blahopřeje!

PROSINEC 2017/2018

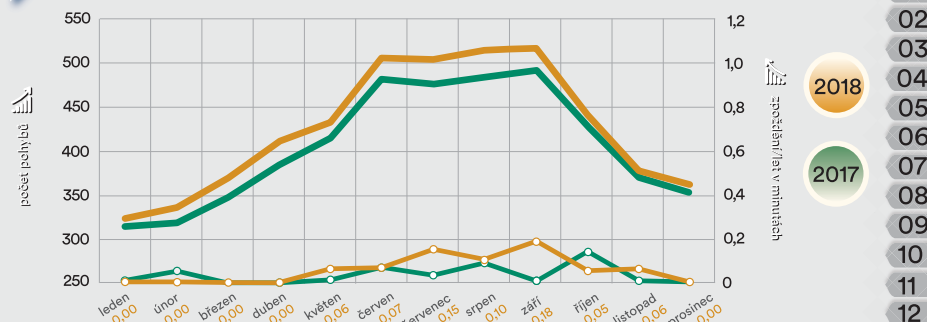
Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2017	2018	17/18	2017	2018	2017	2018
10 945	11 214	2,5	436 (15. 12.)	438 (14. 12.)	45 (1. 12.)	42 (28. 12.)

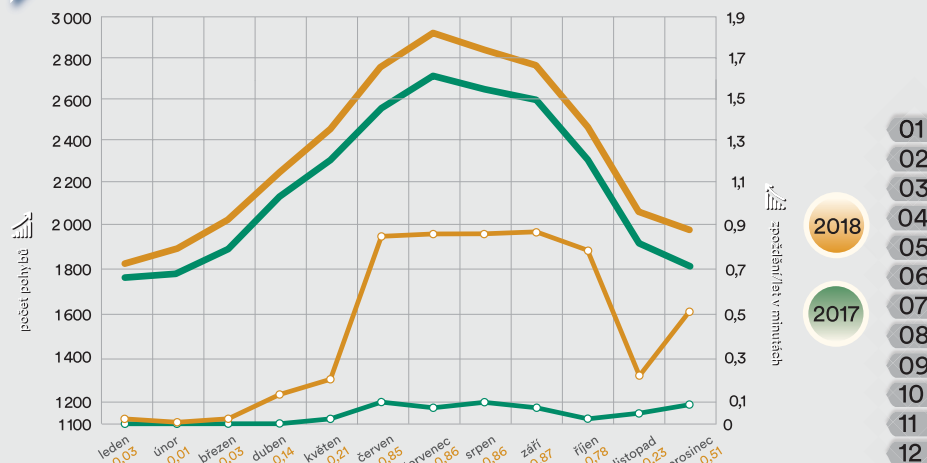
Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

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
56 069	61 451	9,6	2 078 (15. 12.)	2 253 (14. 12.)	167 (7. 12.)	199 (7. 12.)	0,09	0,51

Srovnání počtu denních pohybů a průměrného zpoždění na let/LVHP



Srovnání počtu denních pohybů (IFR) a průměrného zpoždění na let/FIR Praha



Pohyby na regionálních letištích

	BRNO		OSTRAVA		KARLOVY VARY	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
IFR	781	582	415	423	132	172
VFR	1 764	841	813	480	97	112
CELKEM	2 545	1 423	1 228	903	229	284
MLČ	882	433	515	297	104	150

Pozn.: Místní letovou činnost (MLČ) se rozumí lety 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.

AKTUALITY

Prodloužení termínu výměny IDC LKPR.

Informujeme žadatele o IDC LKPR o prodloužení termínu výměny, který byl dohodnut s Letištěm Praha, na základě stížnosti zástupců ŘLP na dlouhé čekací časy při výměně IDC LKPR v lednu 2019. Výměna IDC LKPR pro zaměstnance ŘLP se prodlužuje na termín od 11. 2. – 28. 2. 2019, v pracovních dnech, v čase 8.00–12.00 hod. Maximální počet odbavených zaměstnanců za den jsou 4 zaměstnanci ŘLP. Z důvodu koordinace využití uvedené služby je vytvořena aplikace, ve které se můžete objednat na vámi určený termín. Aplikace je přístupná na <http://vymenakaret.ans.cz> a je nutné se zapsat minimálně den před požadovaným termínem, a to do 14.00 hod.

Ve vymáhání pohledávek za letové poplatky jsme úspěšní na 99,7 %



Milan Vaněček šéfuje oddělení letových poplatků a řízení pohledávek od roku 1997, nicméně podnikové finance ho provázejí již od jeho nástupu do podniku o šest let dříve. Za angažovanost při prosazování pravidel a postupů zesíleného vymáhání pohledávek na národní i mezinárodní úrovni, za profesionální komunikaci se zákazníky a SRCO v oblasti fakturace letových poplatků a důslednou péči o rozvoj programového zajištění fakturace poplatků v systému EUS obdržel na předvánočním setkání zaměstnanců v prosinci loňského roku ocenění. Jeho práce je mu i koníčkem, ve volném čase rád cestuje a fascinuje ho třeba obchodní letecká doprava, sbírá registrace letadel, které buď viděl, nebo se kterými sám letěl.

Milane, je práce s čísly rutinní?

To byste se musela zeptat přímo finančníků a účetních. Naše oddělení je totiž tak trochu na pomezí několika oblastí – práce s daty, práce s čísly, účetnictví, komunikace s dlužníky při vymáhání pohledávek a řešíme také technické detaily jako provoz, přistání a vzlet letadel kvůli účtování letových poplatků. Takže pro nás to rutina není, my se rozhodně nenudíme.

To, čím se v rámci sekce finanční zabýváme, je poměrně autonomní, občas je těžké vysvětlit, co zde konkrétně řešíme a rozbít zažitý stereotyp. Vzpomínám si na jeden případ, to už je celá řádka let, kdy jsme potřebovali dohledat určitá data

kvůli předchozímu výpadku a došlo to nakonec až do fáze, kdy jsme museli ručně do systému přepisovat všechny relevantní stripy. To vzbudilo poměrně velké nepochopení mezi některými kolegy, protože „poplatky se přece počítají vždycky nějakým paušálem“. Takhle to samozřejmě nefunguje, systém výpočtu je daleko složitější.

Můžete trochu představit vaše oddělení?

Pod oddělení letových poplatků a řízení pohledávek spadá celkem pět zaměstnanců. Kromě mě jsou zde dva kolegové, kteří řeší všechny vstupy letových dat, jejich opravu, komunikaci s EUROCONTROL, kam posíláme seznam určité části letů pro výpočet celoevropského zpoplatnění traťo-

vých služeb, vystavování faktur, komunikace s odběrateli faktur ohledně přibližovacích služeb až do chvíle vystavení faktury a zaúčtování. Druzí dva kolegové se pak zabývají tím, co se děje po vystavení faktury a uplynutí data splatnosti, když není vypárována pohledávka v účetním systému.

Je nutné si uvědomit, že tito kolegové neřeší jen letové poplatky, vymáhají centrálně pohledávky za všechny obchodní případy podniku včetně například nájemného, produktů LIS, účtování smluvních pokut za nedodržení smluvní povinnosti dodavatele, účtujeme také úroky z prodlení odběratelům, pokud zaplatí pozdě. Využíváme k tomu několik funkčních nástrojů, především ekonomický účetní systém, který hlídá splatnost faktur a dokáže poté poloautomatizovaně reagovat před vystavením první, druhé a třetí upomínky. Máme přesně definované, co která upomínka obsahuje, protože je důležité rozlišovat mezi tím, zda dlužníka upomínáme tři dny po splatnosti nebo několik měsíců.

Podle našich zkušeností především při vymáhání pohledávek za letové poplatky stačí nadpoloviční část dlužníků obeslat první upomínkou a ve většině případů daná letecká společnost zareaguje a dluh uhradí. Mnohokrát se jedná třeba jen o nesprávné nastavení procesu zpracování faktur na straně odběratele. Případů, kdy musíme začít pohledávku řešit důrazněji, není tolik a našťastí se nejedná o klíčové odběratele, kteří představují základ úspěchu financování našeho podniku.

Jaká je úspěšnost vymáhání pohledávek?

Vymahatelnost pohledávek obecně je u letových poplatků 99,7 % u obou typů služeb i u fakturace EUROCONTROL. Portfolio našich klientů je zatím obecně dostatečně bonitní, dvacet klíčových klientů letových provozních služeb, kteří představují 65 % celkového objemu služeb, vykazují dlouhodobou finanční stabilitu. Problém by nastal v případě, pokud by se jedna z klíčových leteckých společností se sídlem v České republice dostala do finančních těžkostí a nesplácela nám odebrané služby.

Co se děje v případě, kdy ani po třetí upomínce odběratel našich služeb nereaguje?

Třetí upomínka je už více méně výhrůžka, že začneme věc řešit právní cestou, což ovšem nebývá vždy jednoduché zejména se zahraničními klienty. Proto třeba souběžně s druhou upomínkou využíváme osobnější kontakt s dlužníkem, píšeme osobní e-mail na konkrétní osobu, často na hlavní účetní nebo manažery dané společnosti podle kontaktů, které máme k dispozici a v mnoha geografických regionech je tento způsob komunikace daleko účinnější než stylizovaná upomínka s předem daným textem.

To mě zajímá, jaké jsou vaše zkušenosti s různými národnostmi?

U tuzemských odběratelů až na opravdové výjimky nemáme žádný problém, přeci jen v našem státě spousta procesů stále funguje lépe než ve většině ostatních zemí na světě.

Ovšem na straně zahraničních klientů dochází k poměrně značnému vývoji, a to spíše v negativním směru. Specifické jednání je určité s odběrateli z bývalého Sovětského svazu, tam můžeme být úspěšní jediné, pokud máme přímý kontakt na hlavní účetní, která rozhoduje o likvidaci faktury a dokud proplacení nepodepíše ona, tak peníze nedostaneme. Specifická je dále i Čína, v poslední době jsme zaznamenali nárůst čínských společností létajících sem do Prahy, takže i zde jsme museli najít správnou osobu, na kterou je nutné se s žádostí o uspokojení zaplacení faktury obrátit.

Pokračování příště.

Postřehy z ECTL

píše z Bruselu Ladislav Mika,
zástupce ČR, State Liaison Office



Po vánočních a novoročních svátcích se v lednu rozběhla aktivita v Eurocontrol opět ve svižném tempu. V úvodu se ještě vrátím k závěrům 13. celosvětové letecké konference ICAO, která se uskutečnila na podzim minulého roku v Montrealu. Na jednání bylo odsouhlaseno celkem 52 doporučení, která budou po schválení na 40. valném shromáždění ICAO (podzim 2019) zapracována do tří globálních plánů a do Standardů a doporučení ICAO (SARPS). Jedná se zejména o opatření směřující do oblastí řízení letového provozu, provozní bezpečnosti a security včetně kybernetické bezpečnosti, dále do oblastí RPAS, GASOS (Global Aviation Safety Oversight System) a CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Eurocontrol má v řešení důležitých opatření významnou roli – jedná se například o Time-Based Separations (TBS), návrhy pro wake vortex RECAT, civilně-vojenské aspekty v ATM (model byl připraven ECTL) a v neposlední řadě i v oblasti globální ATFM, kde je ECTL Network Management akceptován jako vzorový příklad.

Z oblasti prostředí nejsou nezajímavé následující informace. V současné době se ve světě nachází 259 letišť, z toho 138 evropských zapojených do Airport Carbon Registration.

V lednu byla vydána společná zpráva EASA, the European Environment Agency (EEA) a Eurocontrol s názvem **Second European Aviation Environmental Report**. Jedná se o klíčový materiál k celkové výkonnosti v oblasti prostředí v civilním letectví, který obsahuje důležité výkonnostní indikátory, naznačující vývoj v oblasti hluku, emisí skleníkových plynů a znečištění ovzduší z letectví v dalším období a také scénáře v závislosti na pokroku dosaženém nasazením nové technologie.

Mezi významnou návštěvu ECTL je možno zařadit jednání s generálním sekretářem NATO. Představitelé obou organizací se sešli po poměrně dlouhé době a projednávali otázky další spolupráce mezi civilním a vojenským letectvím s cílem zvýšit provozní bezpečnost a kapacitu vzdušného prostoru. Součástí návštěvy byla i prohlídka NM operačního střediska.

V průběhu ledna uskutečnil DG ECTL řadu dalších jednání, mezi ty zajímavé patří například zasedání EC Wise Persons Group (WPG). Tato skupina má za úkol připravit do května zprávu tvořící základ pro SES3. Očekává se, že nová Evropská komise by tento materiál vydala v roce 2020.

Probíhá výběrové řízení na nového Network Managera (NM) jako náhrada za stávajícího (odchod do důchodu) a DG ECTL počítá s vyhlášením výsledku v polovině února 2019.

Dne 24. ledna 2019 uskutečnili State Liaison Officers návštěvu pracoviště SESAR Joint Undertaking (SJU) v Bruselu. Součástí návštěvy byla i prezentace zástupců SJU o stavu plnění jednotlivých projektů v rámci SESAR 2020.

V závěru ledna se v sídle EUROCONTROL za velkého zájmu konala dvoudenní akce pod názvem NM User Forum se zaměřením na otázku, jak spolu řídit provoz v létě 2019. Jedná se o velmi zásadní téma především kvůli hledání řešení ve věci snižování zpoždění zejména v letních měsících. Proto není bez zajímavosti i následující informace. V posledních letech roste význam a podpora umělé inteligence (Artificial Intelligence-AI) a nejinak tomu je i v letectví. Jak vyplývá z informace CANSO, organizace pro řízení letového provozu ve Velké Británii (NATS) zahájila testy k odzkoušení, zda by AI mohla být využita ke snižování zpoždění letů. Zkouší se, zda kombinace ultra HD 4K kamer spolu s nejmodernější technologií AI a strojovým čtením může být využita ke zlepšení kapacity letišť pro přistání při nízké dohlednosti. Jedná se například o situace, kdy 87 metrů vysoká věž na letišti Heathrow sice poskytuje dobrý výhled na letištní plochy a jejich okolí, ale její horní část může být zahalena nízkou oblačností, přičemž VPD jsou použitelné pro vzlety a přistání. NATS instaluje na letišti 20 kamer s vysokým rozlišením a snímky z nich pak převede na AI platformu nazvanou Aimee. Tato platforma pak může interpretovat snímky, sledovat letadla a následně informovat řídící letového provozu o uvolnění VPD a možnosti povolit další přilet letadla.

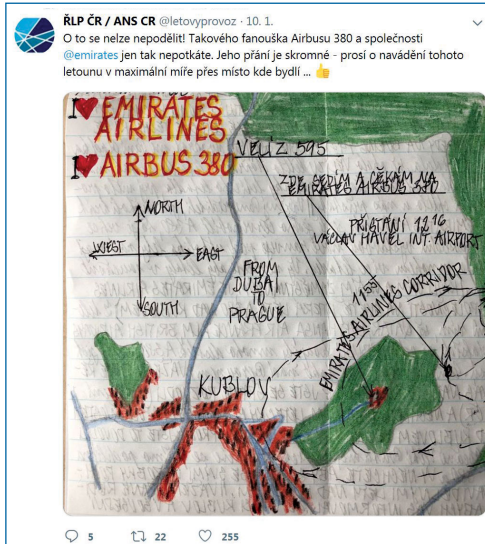
Další zajímavou informací je testování anti-drone štítu k ochraně letišť. Jak byla veřejnost informována, došlo před vánočními svátky k uzavření letiště Gatwick na tři dny z důvodu podezření na výskyt dronů v prostoru letiště. Jedná se o inteligentní štít nazývaný ARMS (Anti RPAS Multisensor System), který detekuje přítomnost dronů do vzdálenosti několika kilometrů, identifikuje model dronu a poznává jejich slabá místa, aby je mohl neutralizovat, pokud by vstoupily do chráněného prostoru. Řešení je tak účinné, že může být použito k eliminaci jednoho dronu nebo k celé řadě těchto zařízení. Pokud dojde k invazi z různých směrů současně, aktivuje se úplná ochranná kopule.

OBJEKTIV



Ve dnech 22. a 23. ledna 2019 hostil ŘLP ČR, s. p., v konferenčním sále v IATCC v Jenči workshop vedený EUROCONTROL, který se týkal implementace nových tzv. „Společných požadavků“, tedy prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/373. Kromě organizátora semináře, Úřadu pro civilní letectví, se akce zúčastnili i zástupci dalších poskytovatelů letových navigačních služeb v České republice. Workshop byl jednou z celé řady aktivit (workshopy, konzultace) spojených s implementací nového nařízení, které vstoupí v účinnost 2. ledna 2020. ŘLP ČR, s. p., má již zpracovanou analýzu shody s novým nařízením, schválený plán implementace a vybrané oblasti postupně projednává s ÚCL tak, aby přechod na nová pravidla proběhl bez komplikací.

Podnik tweetuje



Sponzorské aktivity ŘLP 2018

TZ ŘLP

Charitám, mladým sportovcům i hendikepovaným osobám Řízení letového provozu České republiky loni věnovalo na dobročinné aktivity nejvyšší částku ve své historii.

Pozitivní vývoj letového provozu a příznivé hospodářské výsledky umožnily ŘLP ČR, s. p., podpořit v roce 2018 neziskový sektor rekordní částkou 7 milionů korun. Tento štědrý sponzorský příspěvek si mezi sebou rozdělili charitativní a sociální organizace, zdravotnická zařízení i školy.

Podpora neziskového sektoru je součástí dlouhodobé firemní strategie společnosti a štědré sponzorské dary podnik realizuje již od svého vzniku v roce 1995. K dnešnímu dni tak společnost věnovala v rámci svých sponzorských aktivit souhrnnou částku ve výši 55 000 000 Kč, a podpořila tak na dvě stovky různých partnerů. „V systematickém rozdělování sponzorských darů tam, kde je jich zapotřebí, spatřujeme veliký potenciál. Věříme, že investice do mladých talentů, kulturních projektů i pomoc jakkoli znevýhodněným osobám má vždycky smysl. Mohu s potěšením konstatovat, že výše darovaných částek se odvíjí od již tradičně dobrých ekonomických výsledků a v roce 2018 se nám podařilo na sponzorské dary vyčlenit skutečně rekordní částku,“ říká Jan Klas, generální ředitel ŘLP ČR.

Na základě dlouhodobě osvědčené praxe je systém přidělování sponzorských příspěvků rozložen do čtyř oblastí. Největší část finanční pomoci směřuje do charity (50 %), dále do školství a péče o mládež (35 %), následuje zdravotnictví (10 %) a kultura (5 %). Sponzorské dary tak mají skutečně rozmanité využití – od nákupu různých typů rehabilitačních přístrojů, invalidních vozíků, financování reedukačních pobytů až k peněžní podpoře zdravotnických výzkumných projektů hledající účinná řešení progresivními metodami léčby diabetu. Společnost však podporuje také dobrovolné hasiče, mladé talentované sportovce a je rovněž partnerem nejrůznějších typů filmových a hudebních festivalů a celé řady významných kulturních projektů doporučených Ministerstvem kultury ČR.

Politika finančního sponzoringu je rozložena celoplošně po celé republice a ŘLP ČR, s. p., o ni tak mohou v souladu s příslušnými právními normami požádat příspěvkové organizace, obecně prospěšné společnosti, spolky, účelová zařízení církví, nadace, nadační fondy a obce napříč regiony celé ČR.

Tradiční Seminář pro všeobecné letectví opět v Jenči

text a foto Lukáš Čuřík, vedoucí střediska LIS

V sobotu 12. ledna 2019 se konal v konferenčním sále IATCC další ročník pravidelného Semináře pro všeobecné letectví. Tento den tak patřil významné skupině uživatelů vzdušného prostoru, kdy do Jenče zavítalo přes osmdesát účastníků z řad aeroklubů, provozovatelů VFR letišť, členů výcvikových organizací a také zástupců státní správy působící v oblasti civilního letectví.

Úvodní slovo pronesl generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas, který ocenil šíření osvěty prostřednictvím každoročního setkávání a možnosti sdílení informací potřebných k zajištění bezpečného provozu nad naším územím. Mnoho prezentací bylo letos zaměřeno na rozsáhlé změny ve vzdušném prostoru, účinné od 28. února 2019. Zástupci ŘLP detailně informovali o všech podstatných změnách včetně jejich grafického zobrazení. Mezi nejvýraznější změny nepochybně patří rozšíření prostoru odpovědnosti FIC Praha, vznik nových omezených prostorů nad národními parky či změny vertikálních hranic CTR a TMA v Brně, Ostravě a v Karlových Varech. Dále byli účastníci seznámeni s návrhem nového dočasně rezervovaného prostoru určeného pro provoz všeobecného letectví. Podstatná část semináře byla, jako každý rok, věnována bezpečnému létání. Aktuálně bylo zařazeno téma nebezpečného sbližování letadel a dodržování dostatečných rozestupů v oblasti TMA Praha. Program obsahoval i souhrnný rozbor leteckých nehod za uplynulý loňský rok.

V rámci části vyhrazené zástupcům Úřadu pro civilní letectví poskytl ředitel sekce provozní aktuální informace o činnosti úřadu s dopadem na provoz všeobecného letectví a příjemným oživením semináře bylo netradiční téma věnované skydivingu a parašutistickému provozu. V odpolední části celodenního programu ředitel odboru civilního letectví Ministerstva dopravy seznámil přítomné s novelou Vyhlášky č. 108/1997 Sb. Po prezentaci na téma rušení kmitočtů následoval tradiční příspěvek Jacka Keruma z Ústavu fyziky atmosféry Akademie věd ČR zaměřený na časté chyby v nastavování výškoměru a v závěru programu byly prezentovány informace o poskytovaných produktech a systémech AIM.

Kromě možnosti přímého sledování všech prezentací akce poskytla i příležitost pro osobní setkání a výměnu zkušeností. Pro všechny zájemce, kteří neměli možnost být přítomni na semináři, jsou veškeré prezentace, se svolením autorů, přístupné na stránkách aim.rlp.cz v sekci Aktuality, včetně videozáznamu, který je též umístěn na podnikovém YouTube kanálu.

Nezbývá než poděkovat všem prezentujícím za jejich aktivní přístup a zároveň i těm, kteří vynaložili mimořádné úsilí při organizaci a zajištění hladkého průběhu celého semináře. Pevně věřím, že pravidelné konání této akce a veřejná dostupnost potřebných informací přispěje ke zvýšení bezpečnosti a doufáme, že i k co nejmenšímu počtu leteckých nehod v nastávající sezóně.

Inspiriromat

připravila nwt

„Nikdy jsem se nezajímala o létání a vlastně jsem letěla jenom jednou. I když jsem byla dobrá v závodění na člunech a v autech, létání jsem se vždycky bála. Říkala jsem přátelům, že nikdy nepoletím. Dokonce jsem neměla ráda motýly a cokoli s křídly, protože když jsem se pak podívala na vlastní nohy, dělalo se mi špatně. No a takhle jsem viděla létání... dokud jsem neuviděla to mrňavé leťadélko ve výloze.“

Victor Bruce (1895–1990), britská automobilová závodnice a pilotka; první žena, která obletěla zeměkouli

„Bud' jako pták na cestách, zastav se na větvích tak tenkých, že máš pocit, že pod tebou nic není. Ale zpívej dál, protože víš, že máš křídla.“

Victor-Marie Hugo (1802–1885), francouzský básník, prozaik, dramatik, esejista a politik, vrcholný představitel romantismu

„Když vás pak váš výtvar vynese nahoru a můžete se dívat na krásnou krajinu, kterou tady máme, tak je to hezký. Vidíte z kabiny ty barvy, řeku a ještě třeba nasvícené letadlo kolegy – nedá se to srovnat s ničím jiným.“

Petr Svoboda (*1972), stavitel a pilot ultralehkých letadel, šéf skupiny Pterodactyl Flight

„Když si představíme celou zemi jako jednu velkou kapku rosy, pruhovanou a tečkovanou kontinenty a ostrovy, jak tak letí vesmírem a kolem svorně září všechny ostatní hvězdy, pak celý vesmír vypadá jako bouře nekonečné krásy.“

John Muir (1838–1914), americký přírodovědec, spisovatel a zastánce ochrany divočiny v USA

„Zoufale potřebujeme letadlo, které bude spolehlivé jako DC-3, bude stejně nenáročné na údržbu a bude létat s podobně nízkými náklady. Cestou by mohlo být osadit moderní drak moderními turbovrtulovými motory. Snad jsme natolik schopní, abychom dokázali vytvořit podobně výjimečné letadlo, jako byla ve své době DC-3.“

Almer Stillwell „Mike“ Monroney (1902–1980), bývalý Senátor Spojených států amerických

Letecké aeropolitické aktuality

text Vladimír Junek, externí dopisovatel

Nízko-nákladový island-

ský WOW air se dostal do pla-

tebních obtíží a neustál svůj překotný rozvoj. Ke

zlepšení likvidity má přispět redukce parku z někdejších dvaceti až na jedenáct letadel, která budou intenzivněji využívána. Jen prodej čtyř A-321 Air Canada má zajistit WOW air 12 milionů USD. Icelandair již zrušil nedávno oznámený plán fúze s WOW air, který sledoval záměr konsolidovat islandské síťové a nízkonákladové letecké služby. Potenciálně začala uvažovat o vstupu do WOW air indická společnost Indigo, která investovala do úspěšného amerického ultranízkonákladového dopravce Spirit Airlines.

Čínská licenční spolupráce s výrobcí amerických úzkotrupých letadel se rozšiřuje. Výrobní produkce A-320 v Tianjinu již zaznamenala více než 400 kusů letadel, nově v prosinci zahájil Boeing ve spolupráci s COMAC (Commercial Aircraft Corporation of China) kompletní (nikoli výrobu) letadel B-737 Max v montážním centru v Zhoushanu.

Bezpečnost provozu v roce 2018 se zhoršila zejména v důsledku nehod velkých dopravních letadel. Při čtrnácti smrtelných nehodách zahynulo 543 osob. Nehoda nového B737-Max indonéského Lion Airu si vyžádala 189 životů, nehoda B-737-200 Global Airu na Kubě 109 životů a Antonova 148 Saratov Airline 71 životů. V roce 2017 si dvanáct fatálních nehod vyžádalo 56 životů.

Qatar Airways Group pokračuje v nákupu minoritních podílů a 28. prosince 2018 získala 5% podíl v China Southern, které v lednu 2019 opustily Sky Team. Katarská skupina tak dnes disponuje 20 % v IAG, 10 % v LATAM, 10 % v Cathay Pacific, 49 % v Air Italy a 5 % v China Southern. Za neefektivnější považuje investici v IAG. Zmíněné dopravce považuje za své strategické partnery a má za to, že minoritní podíl dává příležitost k užší vzájemné spolupráci. Qatar Airways v současné době provozují 223 letadel, na dalších 189 mají pevnou objednávku, kterou nehodlají zvyšovat (50x A321neo; 43x A350; 30x B-787; 60x nový B-777x a 6 nákladních B-777).

Istanbul, nejnovější hubové letiště světa, zahájilo ostrý provoz. K měkkému zahájení činnosti došlo v den státního svátku 95. výročí Turecké republiky dne 29. října 2018. Ambiciózní nové letiště je vybudováno v blízkosti černomořského pobřeží asi 35 km západně/severozápadně od centra Istanbulu v jeho evropské části na místě rekultivovaného povrchového dolu. Umožní zcela zavřít dosavadní Atatürkovo mezinárodní letiště (IST). Po dobu měkkého provozu mělo nové letiště přechodný IATA kód ISL, nyní již převzalo IATA kód IST. Druhé mezinárodní letiště v asijské části Istanbulu Sabiha Gökçen (SAW) zůstává v provozu. Nejpozoruhodnější objekty I. fáze výstavby letiště jsou:

- ▶ 90 m vysoká řídicí věž o 17 patrech ve tvaru tulipánu – symbolu osmanské říše. Pracoviště s kruhovým výhledem pro 16 řídicích je v nejvyšších dvou patrech,
- ▶ dvě paralelní dráhy o šířce 60 m – 34L/16R o délce 3 750 m a 35L/17R o délce 4 100 m, obě mají stejně dlouhé provozní pruhy o šířce 45 m. Systém je propojen osmi pojezdovými drahami ústíci na apron o rozloze 4 miliony m². Do roku 2020 bude systém doplněn o třetí runway 36L/18R,
- ▶ celý dráhový systém používá na 30 000 světél (dráhy, taxiway, apron),
- ▶ areál pro zboží má rozlohu 20 000 m² a propustnou kapacitu 4 miliony tun ročně,
- ▶ největší světové odbavovací budova, terminál 1, na prostoru 1,4 miliony m² pod jedinou střechou má 143 nástupních mostů schopných denně odbavit na 2 000 letů a má roční odbavovací kapacitu 90 milionů cestujících,
- ▶ spojení terminálu s centrem města bude zajištěno nejpozději v roce 2020 novou 37 km dlouhou linkou metra a potrvá kolem 25 minut, kromě toho je vybudováno i silniční napojení,
- ▶ třídní zavazadel je propojena s 13 odbavovacími ostrůvky a je schopna za hodinu zpracovat 21 660 zavazadel,
- ▶ zásobování leteckými pohonnými hmotami bude zajištěno nejlevnějším možným způsobem – výlučně námořními tankery a pomocí 12 km dlouhého potrubí,
- ▶ letištní hotel je uvažován o kapacitě cca 450 pokojů.

Druhá fáze výstavby doplní komplex o třetí dráhu 36/18. Třetí fáze výstavby přidá další terminál pro cestující o rozloze 0,5 milionů m². Čtvrtá fáze výstavby do konce roku 2028 předpokládá celkem 6 ranvejí, 16 pojezdových drah, aprony s parkováním pro 500 letadel, 4 propojené terminály pro cestující, 70 000 parkovacích míst pro auta – to vše pro odbavení až 150 milionů cestujících ročně při možnosti kapacitního rozšíření až na 200 milionů cestujících ročně. Během 2 až 4 let po dokončení čtvrté fáze by se podle tureckých představ měl stát Istanbul po Atlantě druhým největším letištěm světa – pokud ovšem nepřekvapí ČLR. Celkový projekt „Istanbul Airport“ zaujme plochu 76,5 milionů m². Letiště staví konsorcium 5 tureckých firem, které vytvořily v říjnu 2013 novou společnost IGA – Istanbul Grand Airport, v níž každý investor má 20% podíl.

Brexiový letecký trh UK – E27 by podle prosincového scénáře měl po dobu 12 měsíců pokračovat lety provozovanými k 29. březnu 2019 s tím, že dopravci nesmí přidávat nové linky ani zvyšovat počet frekvencí na stávajících linkách. V případě, že dojde k odchodu UK z Evropské Unie bez dohody, vzniká tak nejistota pro obě strany, na což upozorňuje i IATA. Navržený scénář by mohl nepříznivě ovlivnit všechna česká mezinárodní letiště s výjimkou Prahy.

Provoz v roce hranice 900 000

Vyhodnocení provozních výsledků ŘLP ČR, s. p., za rok 2018 potvrdilo výborný stav mezinárodní letecké dopravy, který se projevil dynamickým zvýšením zájmu leteckých dopravců o využití služeb podniku. Objem letového provozu v českém vzdušném prostoru tak významně překročil dosavadní rekord z předchozího roku a poprvé přesáhl hranici 900 000 pohybů.

Celkový počet pohybů nad Českou republikou v roce 2018 vzrostl na 912 815. Meziroční nárůst ve srovnání s rokem 2017 činí 6,9 % (853 364). Český vzdušný prostor tak každý den využilo průměrně 2500 letadel.

„Naši řídicí letového provozu se úspěšně vyrovnali s dalším nárůstem provozu, a to při zachování nejvyšší míry bezpečnosti. Dokázali sou-

Testování nové do



Řídicí letového provozu ve svých střediscích ATC musí na své pracovní pozici spoléhat na tzv. rozhraní „člověk-stroj“ v odborné terminologii označované jako Human Machine Interface (HMI). To platí zejména pro vkládání údajů do ATM systému a zobrazení údajů o stavu přehledové situace na radarové obrazovce, pokud jde o bezpečný dohled nad aktuální letovou situací.

Multi-dotyková vstupní zařízení jsou velmi populární v elektronických spotřebních zařízeních, jako jsou mobilní telefony či tablety. Ovládání těchto zařízení je dnes stále více moderní a přesnost interakce pomocí této technologie je již natolik dostatečně detailní, že by se mohla přenést i do prostředí ATM.

Projekt s označením **PJ.16-04: Controller Working Position activity Multi Touch Input (MTI)** je jedním z řešení programu SESAR 2020. Tento projekt se zaměřuje na zlepšení pracovní pozice řídicího implementací právě zmíněné multi-dotykové technologie.

Předmětem projektu bylo otestovat možnosti Multi Touch Input (MTI) zařízení, které by v budoucnu mohlo nahradit standardní klávesnici. MTI technologie by mohla řídicím zjednodušit práci při vkládání dat do systému a přinést mnoho dalších funkcionalit, které klasická klávesnice nabídnout nemůže.

2018: překonána

TZ ŘLP ČR, s. p.

912 815



časné výrazně odlehčit přetíženému vzdušnému prostoru nad Německem a přispěli tak k lepším výsledkům celoevropského systému řízení letového provozu², komentoval provozní výsledky generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Jan Klas.

Právě s ohledem na kapacitní problémy v Německu bylo v letní sezóně roku 2018 velkým množstvím letů Evropskou agenturou pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL) doporučeno přeplánovat letové tratě. To ve výsledku znamenalo větší počet letů, které se v podstatě vyhýbaly vzdušným prostorům v Evropě, které měly problémy s kapacitou. V provozních špičkách letní sezóny to denně znamenalo asi 400 letů, které svoji trať převedly do sousedních států, tedy i do České republiky. Přestože je český vzdušný prostor jedním z nejvytíženějších a nekomplexnějších v Evropě, podnik i v roce 2018 s tímto dodatečným zatížením dosáhl příznivých výsledků v oblasti bezpečnosti, kapacity a nákladové efektivity poskytovaných letových provozních služeb.

Z ekonomického pohledu je příznivé, že v roce 2018 výrazně vzrostlo množství tzv. přeletových jednotek, a to o 7,6 %. Došlo tak ke zvýšení počtu proletěných kilometrů (208 000 000 km), ale současně i k nárůstu maximální vzletové hmotnosti letadel na českém nebi (95 000 000 tun). Největšími zákazníky podniku jsou letečtí dopravci Lufthansa, Emirates, Ryanair a Qatar Airways.

Další provozní nárůst byl zaznamenán na Letišti Václava Havla Praha, kde počet pohybů (startů a přistání) vzrostl meziročně o 4,8 % na 155 216. Celkový provoz na všech českých letištích (Praha, Brno, Ostrava a Karlovy Vary), na kterých ŘLP ČR, s. p., poskytuje svoje služby, činí 234 769 startů a přistání (meziroční nárůst o 3,5 %).

Vybrané provozní informace z českého vzdušného prostoru za rok 2018

Celkový provoz v roce 2018	912 815
Nejsilnější provoz za jeden měsíc (červenec)	97 654
Celkový počet cestujících (při průměrné kapacitě 150 míst na jedno letadlo)	135 000 000
Celkový provoz na letištích (Praha, Brno, Ostrava, Karlovy Vary)	234 769
Celkový počet proletěných kilometrů	208 000 000
Celková hmotnost letadel (v tunách)	95 000 000

tykové technologie pro řízení letového provozu v projektu SESAR

text Lukáš Vokoun, Kancelář dotačních projektů

Současně se očekává, že zobrazení vybraných dat přímo na zařízení MTI by mělo urychlit reakci řídicího. Nová technologie MTI poskytne řídicímu podporu při provádění úkolů, což by mělo vést ke zvýšení jeho produktivity a redukci zátěže.

Na projektu spolupracovalo ŘLP ČR s francouzskou společností Thales Air Systems. Vlastní koncept MTI zahrnující metodu zadávání dat do zařízení MTI, popis jednotlivých funkčních bloků a jejich rozložení na Multi Touch Input devices (MTId), byl navržen podle požadavků řídicích letového provozu ŘLP ČR.

Týdenní simulace prototypu MTI proběhly v lednu 2019 ve vývojovém a testovacím středisku Thales Air Systems v Rungis u Paříže a zúčastnili se jich i naši řidiči letového provozu: Aleš Kořínek, Jaroslav Miknyik, Roman Heřmánek a Jakub Zvoníček. Vlastní simulace zahrnovala 4 cvičení denně, kdy se porovnával simulovaný provoz bez zadávání dat prostřednictvím MTI (za použití klasické klávesnice) a následně byl simulován tentýž scénář při zadávání dat prostřednictvím MTI. Po technické a odborné stránce byl projekt veden kolegy Radkem Hodačem a Lukášem Svatoněm. Celému projektovému týmu patří naše velké poděkování.

Během validací bylo nasbíráno značné množství dat, od technických přes výkonnostní až po subjektivní hodnocení řídicích pomocí dotazníku. V současné době probíhá jejich vyhodnocování, na kterém spolupracuje i náš přímý partner v projektu, společnost Integra Consult A/S.

Po první týdenní pracovní zkušenosti s Multi Touch Input technologií konstatovali řidiči letového provozu shodně, že se jedná z pohledu řízení letového provozu o koncept velmi zajímavý a že implementace MTI by skutečně do budoucna mohla přinést snížení pracovní zátěže a zvýšení situačního povědomí.

STŘÍPKY Z APP/TWR sesbíral Bohumil Štěpán

POVOLENÍ K PŘISTÁNÍ NA KOŠILI

Do konce šedesátých let bylo možné letět na letiště Ruzyně i s letadlem bez rádia. Samozřejmě jenom podle VFR. Na Ruzyni byla dokonce opravárenská základna pro letadla L60 Agroletu a její piloti zde prováděli zálety po opravách a opět samozřejmě bez rádia. Počet denních pohybů byl v té době kolem 150, ale někdy se vyšplhal až na 250. Připomenu jenom, že na TWR měl dispečer jenom svoje oči, bílý a červený praporek a dalekohled. Letadla musela přistát na letištích Točná, Kladno nebo Letňany a telefonem obdržela instrukce (RWY, tlak, vítr atd.). Rovněž byl dohodnut čas vzletu a přeletu do LKPR. Let byl proveden tak, že letadla přiletěla ve 100 m nad Šárku a poté provedla průlet okolo TWR. Signály se dávaly v té době praporekem. Bílý znamenal, aby letadlo pokračovalo po telefonicky dohodnutém manévru na přistání a přistálo. Červený znamenal, že letadlo musí vyčkávat, takže odletělo nad Šárku, kde *holdovalo* za pozorování TWR. Tak také jednoho dne přiletělo sportovní letadlo typu Zlín, tuším, že z Letňan, a provádělo průlet okolo TWR. Dispečer ve službě popadl červený praporek a chystal se jím dát z ochozu TWR signál, aby vyčkávalo nad Šárkou. Pilot kýváním z křídla potvrdil příjem signálu a k údivu bezmocného dispečera pokračoval na finále RWY 31, kde přistál. Tím zapříčinil, že průlet nad RWY musela provést DC 9. A to nejlepší nakonec. Pilot na výtku, že nedostal žádný signál a provedl manévru na přistání, se hájil tím, že viděl bílý praporek. Nakonec se zjistilo, že reagoval na bílou košili dispečera. Ten potom, vždy když měl dát někomu signál červeným praporekem, raději před vstupem na ochoz věže bílou košili vždy svlékl.

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, státní podnik • XX. ročník, č. 202 • Náklad 1 300 výtisků
• Neproděné • Vydává ŘLP ČR, s. p., Navigační 787, 252 61 Jeneč • Tisk: SAMAB PRESS GROUP, a. s. • Korektura Mgr. Bohumila Ehlenová Janhubová • Redakční rada: Ing. Luboš Hlinovský, JUDr. Richard Klíma, Ing. Petr Knobloch, Michael Sedláček, Nicole Wowesná Trhlínová (šéfredaktorka) • Telefonní kontakt na redakci: 220 373 261, fax: 220 373 273, e-mail: strip@ans.cz • Uzávěrka čísla 13. 2. 2019 • Číslo vyšlo 15. 2. 2019
• Redakce si vyhrazuje právo na odložení, krácení či jiné formy redakční úpravy příspěvků. Veškeré otištěné materiály ve zpravodaji jsou uveřejněny se souhlasem jejich autorů.



Projekt BHANSA slaví zasloužený úspěch

text Denisa Zedníková, marketingový manažer

Řízení letového provozu České republiky prostřednictvím svého institutu CANI (Czech Air Navigation Institute) vede již třetím rokem projekt jménem svého klienta BHANSA, agentury pro leteckou navigaci v Bosně a Hercegovině. Jeho cílem je vycvičit novou generaci řídicích letového provozu v horním vzdušném prostoru Bosny a Hercegoviny (FL 325–FL 660), kterou doposud zajišťuje sousední Chorvatsko a Srbsko.

Unikátní a zároveň i velmi úspěšný výcvikový projekt se připravoval přes tři roky, výběrové řízení bylo spuštěno na podzim roku 2016, přičemž první výcvik započal již v květnu 2017.

Těžištěm projektu se stal výcvik oblastních řídicích – klasifikace ACS. Jedním z primárních avšak nepřilíš standardních požadavků bosenské strany bylo, aby řídicí přicházeli do Bosny a Hercegoviny již s licenci. To znamenalo zajistit výcvik na libovolném oblastním stanovišti – tedy výcvik ACS Unit Training. Pokud měl být požadavek bosenské strany splněn, bylo nutné do projektu zároveň zahrnout i několik dalších ŘLP z Evropy, která pod projektovým vedením dále participují na výcviku. Jsou jimi ŘLP – BHANSA v pozici zákazníka, ŘLP/CANI zastřešující výcvik, ANS Finland, SMATSA, Croatia Control a Slovenia Control v roli partnerů. V rámci projektu může být vycvičeno až 69 řídicích v plánovaných čtyřiašestiatu unikátních kurzech.

V závěru roku 2018 byl dokončen veškerý výcvik pro kvalifikace ADI, APP a APS a úspěšní kandidáti se vrátili do Bosny a Hercegoviny, kde pokračovali v místním výcviku. První skupina sedmi studentů ACS úspěšně absolvovala zkoušky v září 2018 ve finských Helsinkách. Přes dvacet studentů je momentálně na výcviku i u dalších zahraničních partnerů v Chorvatsku, Srbsku a ve Slovinsku.

Úspěšní ACS kandidáti absolvují školení a od jednotlivých partnerů zároveň získají plné ATCO licence s místními doložkami od příslušného CAA každého partnera. Celý projekt tak beze zbytku splňuje rozsah nařízení Komise (EU) 2015/340.

„Náš projekt je velice úspěšný. Jednotlivé fáze výcviku pod naší taktovkou zatím probíhají podle časového harmonogramu, a to s vyšší než očekávanou úspěšností,“ dodává Jana Navrátilová, výkonná ředitelka ÚVO.



BHANSA 3 & CANI Team

Letní dětský tábor Ledeč nad Sázavou – Zlatá zátoka 2019

Řízení letového provozu nabízí rekreačně-sportovní letní dětský tábor s možností základního vodáckého výcviku pro děti od 7 (po 1. třídě základní školy) do 15 let. Z důvodu velkého zájmu v minulých letech jsme letos přidali ještě IV. turnus pro děti našich zaměstnanců. Ze stejného důvodu jsme však museli přistoupit k nastavení kritérií, podle kterých se budeme řídit při přijetí dítěte na letní dětskou rekreaci. Kritéria, která budou posuzována v případě enormního zájmu o některý z turnusů, jsou následující:

- jedná-li se o dítě zaměstnance ŘLP ČR, s. p.
- termín přihlášení
- věk dítěte
- je-li přihlášen i sourozenec
- účast v předchozím roce



TERMÍNY TURNUSŮ

I. turnus	sobota 29. 6. – sobota 13. 7. 2019
II. turnus	sobota 13. 7. – sobota 27. 7. 2019 (obsazeno)
III. turnus	sobota 27. 7. – sobota 10. 8. 2019
IV. turnus	sobota 10. 8. – sobota 24. 8. 2019

CENA REKREACE	
pro děti zaměstnanců ŘLP	2 400 Kč
pro ostatní děti	4 900 Kč

Zájemci o letní dětskou rekreaci mohou své děti předběžně přihlásit zasláním nezávazné přihlášky Ivě Hudcové, a to nejpozději do 31. 3. 2019 na email: hudcova@ans.cz (tel. 220 373 239). Přihláška je dostupná na podnikovém intranetu.

V průběhu měsíce dubna 2019 zašleme přihlášeným zájemcům informace o přijetí/nepřijetí vašich dětí. Přijatým bude zaslána závazná přihláška včetně dalších nezbytných dokumentů.

Language Corner

One day a man drove his secretary home after she fell quite ill at work. Although this was an innocent gesture, he decided not to mention it to his wife, who tended to get jealous easily.

Later, that night the man and his wife were driving to a restaurant.

Suddenly he looked down and spotted a high-heel shoe half hidden under the passenger seat. Not wanting to be conspicuous, he waited until his wife was looking out her window before he scooped up the shoe and tossed it out of the car. With a sigh of relief, he pulled into the restaurant parking lot. That's when he noticed his wife squirming around in her seat.

"Honey," she asked, "have you seen my other shoe?"

Sherlock Holmes and Dr. Watson went on a camping trip. As they lay down for the night, Holmes said: "Watson, look up into the sky and tell me what you see?"

Watson said, "I see millions and millions of stars."

Holmes: "And what does that tell you?"

Watson: "Astronomically, it tells me that there are millions of galaxies and potentially billions of planets. Theologically, it tells me that God is great and that we are small and insignificant. Meteorologically, it tells me that we will have a beautiful day tomorrow. What does it tell you?"

Holmes: "Somebody stole our tent."

A man was very sick. Doctors feared the worst. He is at home one day, resting in his bed. He looks up and says, "Is my wife here?"

His wife replies, "Yes, dear, I'm here, next to you."

The man goes, "Are my children here?"

"Yes, Daddy, we are all here," say the children.

"Are my other relatives also here?"

And they say, "Yes, we are all here..."

The man sits up and says, "Then why in the world is the light on in the kitchen?"

The young man comes running into the store and says to his buddy, "Tommy, somebody just stole your pickup truck from the parking lot!" Tommy reacts, "Oh, did you see who it was?"

The young man quickly answers, "No, I couldn't tell... but I did get his license plate number!"