

STRIP 2019

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

ROČNÍK XX

ČÍSLO 205

KVĚTEN



FIC zabírá Velkou Moravu!

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

15^{let}

Jílková Simona,
vedoucí RDO,
ÚPRO/Reprografické distribuční oddělení

Pišťeková Lenka, Mgr.,
samostatný odborný referent,
ÚFS/Sekretariát SLZ

Dále v měsíci dubnu skončili pracovní poměr u podniku tyto zaměstnanci:

Oliver Křažčík, údržbář,
Oddělení autoprovozu

Josef Hrbata, administrátor ATS II,
Oddělení telekomunikací

Oběma přejeme hodně zdraví a duševní pohody a děkujeme za jejich pracovní nasazení po dobu působení v ŘLP.

AKTUALITY

Počínaje 1. 5. 2019 se vedoucím nově vznikajícího střediska terminálních služeb (ÚPRO/SONS/TCC) stává pan **Ing. Jiří Frei, PhD.**, a pan **RNDr. Zdeněk Proske** od 1. 5. 2019 působí jako vedoucí střediska letových provozních služeb regionálních letišť (ÚPRO/SPLS/SLRL). Oběma kolegům přejeme hodně úspěchu.

Databáze letišť pro rok 2019 jsou k dispozici ve skladě MTZ pod těmito skladovými čísly: česká verze 905 200 000 079, anglická verze 905 200 000 080. Cena činí 445,45 bez DPH.

Vzhledem k dalšímu průběhu rekonstrukčních prací v areálu IATCC Praha se v tomto roce v závěru června neuskuteční letní setkání zaměstnanců „Open Sky 2019“. Pravidelný tenisový turnaj ŘLP ČR, s. p., však bude zajištěn.

Personální oddělení vypsalo nové termíny KURZŮ PRVNÍ POMOCI ve dnech 22. 5. a 24. 6. 2019 od 9.00 do 15.00. Bližší informace a přihlášky poskytne Iva Gieszmánová, gieszmannova@ans.cz, linka: 3238. Více informací naleznete v sekci Novinky na podnikovém intranetu.

BŘEZEN 2018/2019

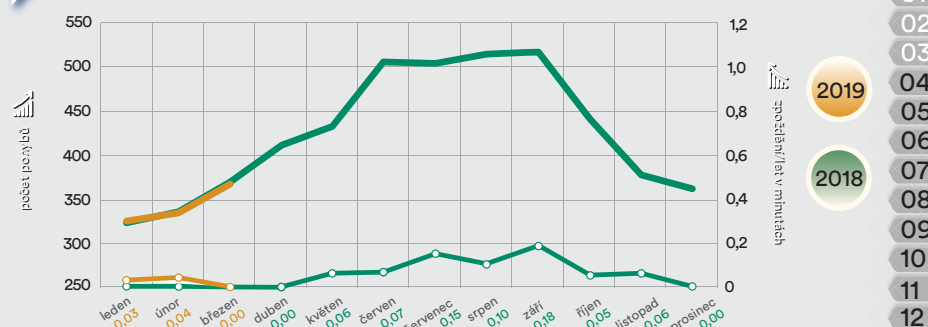
Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2018	2019	18/19	2018	2019	2018	2019
11 482	11 417	-0,6	453 (29. 3.)	439 (8. 3.)	46 (16. 3.)	39 (21. 3.)

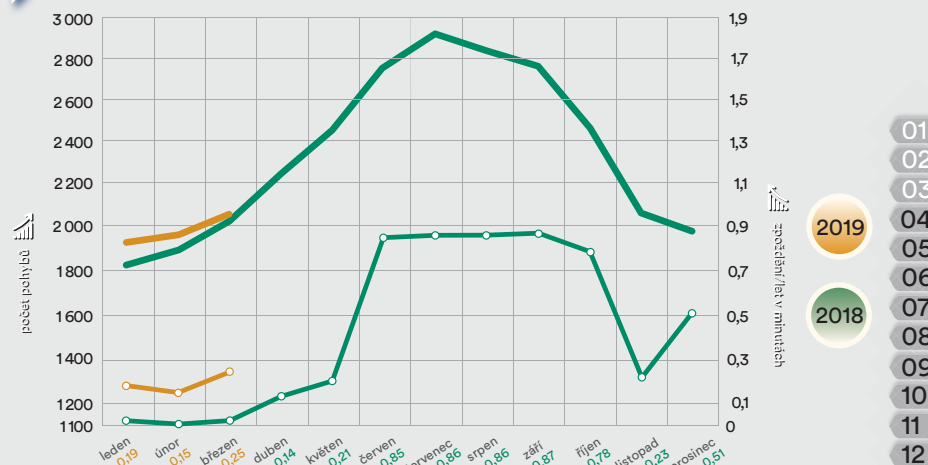
Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2018	2019	18/19	2018	2019	2018	2019	2018	2019
62 734	63 837	1,76	2 313 (29. 3.)	2 297 (29. 3.)	183 (30. 3.)	192 (8. 3.)	0,03	0,25

Srovnání počtu denních pohybů a průměrného zpoždění na let/LKPR



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



Pohyby na regionálních letištích

	BRNO		OSTRAVA		KARLOVY VARY	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019
IFR	1 073	1 064	702	485	262	304
VFR	2 515	2 114	1 175	1 210	206	277
	3 588	3 178	1 877	1 695	468	581
MLČ	1 246	1 129	918	824	181	275

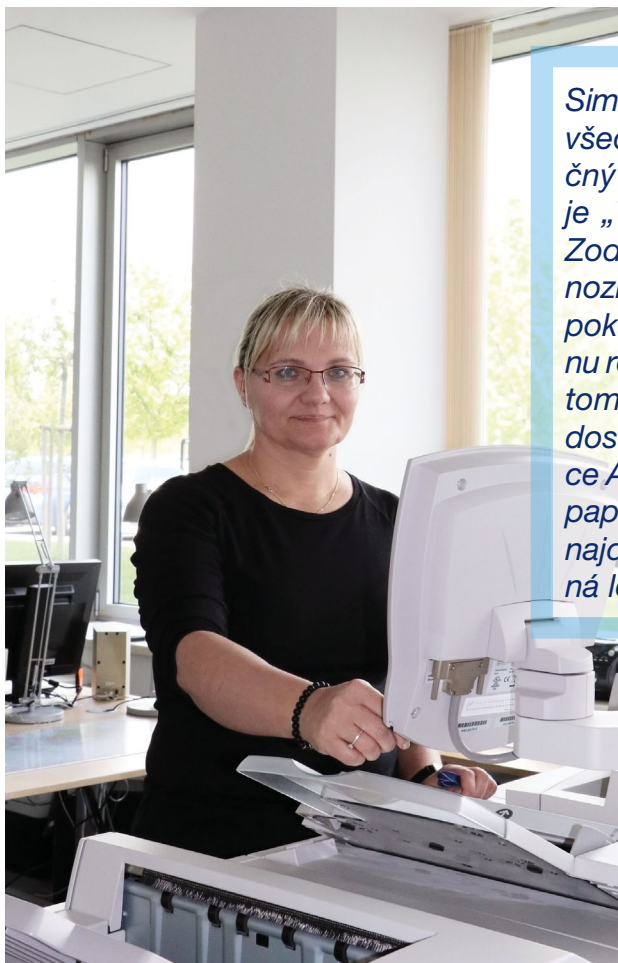
Pozn.: Místní letovou činnost (MLČ) se rozumí vzlety a přistání letadel, která obvykle neopouští CTR/TMA daného letiště a provádějí opakovanou činnost na nebo nad RWY. Zpravidla se jedná o výcvikové lety po letištním okruhu, případně nácvik postupů IFR přiblížení.

AKTUALITY

Evidenční list důchodového pojištění za rok 2018.

Ve mzdové účtárně jsou k dispozici Evidenční listy důchodového pojištění za rok 2018. Je nutné, abyste se nejpozději do 30. 6. 2019 dostavili k jeho podpisu a k převzetí kopie pro vaši potřebu. Zaměstnankyně mzdové účtárny vám budou k dispozici v pracovní dny od 7:30 do 11:00 hodin a od 12:30 do 14:00 hodin, popř. po předchozí telefonické dohodě s MÚ. Mzdová účtárna se nachází v objektu IATCC Jeneč, 2. n. p. dveře číslo 102 a 103.

„Prioritou našeho oddělení je tisk leteckých předpisů a dalších produktů, které zajišťuje středisko Letecké informační služby,“ říká Simona Jílková, vedoucí reprografického a distribučního oddělení LIS



Simona Jílková o sobě říká, že je spíše pesimista a vidí všechno tragicky. Z našeho rozhovoru mám ale opačný pocit, nejčastější věta, kterou od ní můžete slyšet je „To není problém, zařídit se dá téměř všechno“. Zodpovědnost, pečlivost a dokonalá příprava k ní jednoznačně patří stejně tak, jako snaha vyjít všem vstříc, pokud to jen trochu jde. Do podniku nastoupila v květnu roku 2004 přímo do oddělení LIS/RDO. Momentálně tomuto oddělení šéfuje a má toho na starosti víc než dost. Možná i víc, než byste sami čekali, protože sekce AIM, do které RDO patří, to není jen pár vytištěných papírů s textem v deskách. Výsledky práce AIM totiž najde téměř každý z nás ve svém počítači a dost možná leží i na vašem pracovním stole.

Simčo, v minulých dnech jste rozesílali pozvánky pro zaměstnance na Dětský den, který náš podnik pořádá. Vaší prací je ale mnohem víc, než natisknout text na papír?

V tomto případě strávím hodně času s přípravou. Nejdříve požádám o seznam všech zaměstnanců a poté ho musím upravit pro konkrétní akci. Tato data pak vložím do připravených šablon a vytvořím tiskové soubory, které vyžadují další úpravy. Teprve poté začínáme zakládat papíry i obálky do tiskárny a ručně kompletujeme. Samozřejmě nám pomáhají různé stroje, které zde máme k dispozici, ale některé věci musíme zajistit manuálně. Pozvánky na Dětský den jsou otázkou přibližně jednoho pracovního dne.

Je to ale hodně o našich časových možnostech, protože máme na rok dopředu daný harmonogram pravidelných činností, které musíme bez prodloužení splnit a ty jsou pro nás prioritní. Když je pak volněji, řešíme požadavky i ostatních oddělení ŘLP, v malé míře tiskneme i pro externí zákazníky. Nyní jsem třeba zpracovávala kartičky CISM pro ÚFS/SLZ od návrhu až po tisk. Taková práce mě zrovna těší. Jinak se zabývám hodně čísly a propočty nákladů na tisk, a když mám možnost být trochu kreativní, jsem za to ráda. Určitou formou si u toho odpočívám.

Co dalšího zajišťujete a tisknete pro potřeby podniku?

Kromě pozvánek na podnikové akce je to například každoroční tisk kolektivních smluv pro ÚFS/SLZ, informační bulletiny (například z mezinárodního prostředí ATM), různé typy poznámkových bloků větších i menších rozměrů, učební materiály v kroužkové

nebo šité vazbě hlavně pro CATC nebo ÚVO. Dále tiskoviny typu referátník, dovolenka, žádanky, průkazy či formuláře. Zajišťujeme zde i tisk různých typů map, ať už na tiskárnách nebo plotteru (velkoformátový tisk do formátu A0). Jedním z našich produktů je i mapa ICAO. Mapu zde netiskneme, ale její vytištění zajišťujeme stejně tak jako její případnou laminaci u externích dodavatelů. Tyto mapy skládáme ručně.

Co však tvoří základ naší práce a také důvod, proč bylo kdysi oddělení LIS/RDO založeno, je tisk leteckých předpisů a především produktů leteckých informací do kterých patří Letecká informační příručka (AIP), Letecký informační oběžník (AIC) a VFR příručka ČR. Na základě dohodnutého AIRAC kalendáře tiskneme, kompletujeme a připravujeme k odesílání změny do těchto publikací. Ručíme za to, že budou vytištěny v dobré kvalitě, v požadovaných termínech a včas doručeny zákazníkům.

Pravdou je, že jak doba postupuje, budou stále více požadovány letecké informace v digitálních formátech, tzv. data setech. Každým rokem nepatrně klesají požadavky na papírovou dokumentaci a CD, nicméně pořád je po nich poptávka. Zatím je totiž povinné pro provozovatele vlastnit tyto publikace v papírovém či CD formátu. Jednou možná část nebo dokonce všechny papírové podklady vymizí, ale to je otázka budoucnosti.

Odkud získáváte podklady pro aktuální vydání AIP?

Ty jsou nám doručeny oprávněnými subjekty či Úřadem pro civilní letectví. Formy zveřejňování změn jsou tři, je to tzv. amendment (AIP AMDT), airac (AIP AIRAC) nebo supplement (AIP SUP). Podklady jsou zpracovávány oddělením leteckých publikací (LIS/OLP) a oddělením kartografie (LIS/KA). Textové a mapové části jsou na LIS/RDO zaslány k finálnímu tisku. Kompletní distribuci zajistíme na základě naší databáze zákazníků.

Kdo jsou vaši zákazníci?

Tvoří ho organizace z celého světa, ale největší skupinou jsou čeští zákazníci, hlavně letecké společnosti nebo jednotlivci, kteří provádí leteckou činnost jako svoje hobby, dále aerokluby nebo další subjekty, kterých se některá pravidla, postupy a předpisy týkají.

Ze zahraničí to jsou letecké společnosti a především naše protějšky, oddělení AIS, protože předpis L 15 nám předepisuje, abychom si tyto informace vyměňovali v rámci reciprocit zdarma. Oni od nás odebírají naše AIP a my od nich zase jejich. Vedeme proto i databázi zahraničních AIP a zajišťujeme redistribuci na ostatní oddělení, především na NOTOF, CARO LKPR, částečně ÚVO/SLO.

Pokračování příště.

Postřehy z ECTL

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



V jarních měsících přišla nová míza nejen do stromů, ale i do činnosti ECTL. Každé ráno se objevuje na centrálním displeji v ECTL množství jednání. Vybírám aktuální informace.

Za březen provoz narostl o 2,9 %, ale ve stejné době byl zaznamenán nárůst zpoždění o 33 %. V 1. čtvrtletí 2019 došlo k nárůstu počtu letů o 2,5 %, tj. na 2,4 milionů letů. Za stejnou dobu bylo generováno 2,6 milionů minut ATFM zpoždění. Problémy s kapacitou vzdušného provozu a nedostatkem personálu měly dopad na přibližně 78,4 % traťového zpoždění.

Ve výběrovém řízení byl za stávajícího ředitele NM, který odchází do důchodu, určen pan Iacopo Prissinotti (IT), který nastoupil ke dni 1. května 2019 a po dobu dvou měsíců bude provedeno postupné předávání agendy se zahájením činnosti od 1. července 2019, a to na dobu deseti let.

Na zasedání Ad hoc Single Sky Committee (SSC) počátkem dubna byl schválen finanční text *Decision on Union-wide performance targets for RP3* (Reference period 3 na období od 1. ledna 2020 do 31. prosince 2024). Jedná se o zásadní materiál, který stanovuje výkonnostní cíle pro ATM síť. Na základě tohoto materiálu se připravují v jednotlivých zemích národní výkonnostní plány.

V dubnu podepsal ředitel DECMA ECTL a ředitel pro letectví DG MOVE aktualizovaný pracovní program, který detailně stanovuje oblasti další spolupráce s EK v projektu SES – Performance and Charging Schemes. Očekávají se jeho pravidelné aktualizace.

ECTL, EASA a ICAO spolupracují na přípravě IFR SARPS – standardů pro IFR lety dronů. V USA plánuje FAA vydat v nejbližší době první licenci pro provozovatele dronů, který by měl zajišťovat velkoobjemové komerční dodávky balíků. Základní požadavek bude plnění stejných certifikačních standardů pro safety a ekonomiku jaké jsou stanoveny pro licencované letecké společnosti v USA.

Další jednání se konalo mezi ECTL DECMA a JCAB (the Japanese Civil Aviation Bureau) s cílem připravit návrh okruhu činnosti, které budou zapracovány do budoucího Memoranda o spolupráci mezi oběma organizacemi.

EK v součinnosti s ECTL uspořádala *European Higher Airspace Operators (EHAO) symposium*, jehož hlavním tématem byl vzdušný prostor nad FL 600, tj. nad 18 km. Program zahrnoval prezentace zaměřené zejména na koncepty a potřeby, provozní charakteristiky a integrace EHAO do stávajícího leteckého systému a dále institucionální, regulační a provozní perspektivy. Nechyběly ani informace o rozpracovanosti projektů, např. pro Stratobus airship, Zephyr-High Altitude Pseudo-Satellite and Spaceplane, Loon balloon. V rámci ICAO se očekává další projednávání těchto činností.

Pro červnové zasedání Provisional Council se připravuje mimo jiné k odsouhlasení návrhu na vytvoření integrovaného *Civil Military Standing Committee (CMSC)* místo dnešních skupin AAB a CMIC.

Jak jsem již uvedl dříve, SLOs se vydali na návštěvu MUAC v Maastrichtu. Zástupci MUAC představili činnost tohoto střediska, které zajišťuje řízení letů v horním vzdušném prostoru zemí Beneluxu (BE, NL a LU) a severní části Německa na rozloze území okolo 260 tisíc čtverečních kilometrů. V roce 2018 zde bylo řízeno 1,87 milionů IFR letů, rekord v počtu 5 702 letů byl zaznamenán dne 29. června 2018. MUAC má nejvyšší produktivitu řídicích letového provozu a sektorů v Evropě, ovšem podobně jako v jiných střediscích i zde se potýká s nedostatkem odborného řídicího personálu a nasycením kapacity vzdušného prostoru.

V uplynulém období se konal workshop k *SES Digital Backbone (SDB)* organizovaný skupinou A6, ECTL a v součinnosti se SDM (SESAR Deployment Manager). Cílem této akce bylo akcelarování přípravy digitalizace pro SES v těchto čtyřech základních komponentech: New PENS, SWIM Governance, Cyber Security a Data Link Services.

V nedávné době se v Mnichově uskutečnil první testovací let letadlem Dassault Falcon 20 s novým digital aeronautical radio standard – LDACS demonstrátorem (L-band). Jedná se o budoucí pozemní datové spojení, které doplní provoz datového spojení VDL2 a umožní bezpečnou a účinnou výměnu dat mezi středisky řízení letového provozu a palubami letadel včetně 4D trajektorie. Tato nová technologie navíc umožní alternativní navigační systém, který bude určovat polohu letadel pomocí signálů LDACS přijímaných pozemními stanicemi.

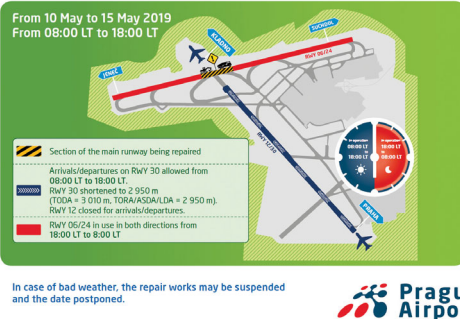
Uzávěra hlavní vzletové a přistávací dráhy na Letišti Václava Havla Praha

TZ Letiště Václava Havla Praha

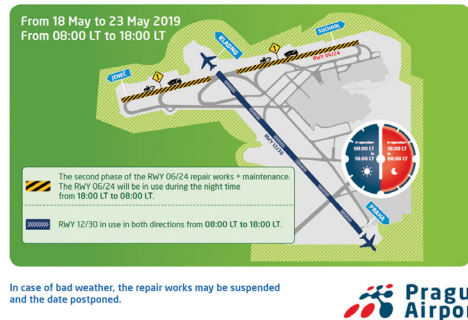
V měsíci květnu bude z důvodu pravidelné jarní údržby a dalších nezbytných prací uzavřena hlavní ranvej Letiště Václava Havla Praha 06/24.

Oprava bude rozdělena do dvou fází a bude probíhat pouze v denní dobu od 8:00 do 18:00 hodin. V první etapě v období od 10. 5. do 15. 5. 2019 bude letecký provoz probíhat na zkrácené vedlejší dráze pouze ve směru na Kladno, a to z důvodu broušení na křížení drah. V druhé etapě, která je naplánovaná na období od 18. 5. do 23. 5. 2019, se bude brousit a opravovat zbytek hlavní dráhy a provoz bude probíhat na vedlejší dráze 12/30, a to v obou směrech. V nočních hodinách, tedy od 18:00 do 8:00 hodin, bude provoz převeden zpět na hlavní dráhu. Z důvodu efektivního využití období uzavěry hlavní dráhy, které negativně ovlivňuje hustě osídlené oblasti Prahy a Kladenska, budou v tomto období na dráze a v její blízkosti provedeny další nezbytné práce. V případě nepříznivého počasí může být oprava přerušena a termín posunut.

Closure of RWY 06/24 - Grinding of the RWYs crossing



Closure of RWY 06/24 - Regular maintenance and grinding beyond the intersection part of the runways



Podnik tweetuje

Retweetnuto uživatelem ŘLP / ANS CR



ŘLP ČR / ANS CR @letovyprovoz · 18. 4.

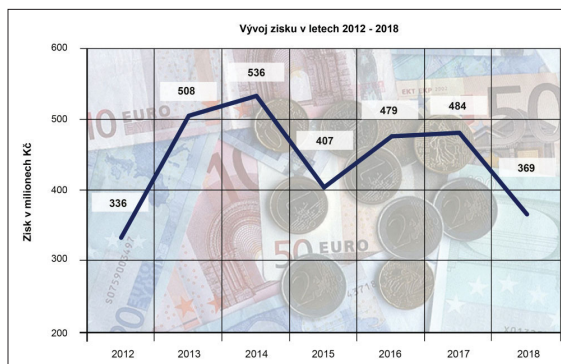
Tak dnes si na sektoru simulátoru "zkusil" @VHradilek a nebylo to špatně! Takže úkol je jasný, dovězt zlato z olympiády v Tokiu 2020 a pak mu na @letovyprovoz držme místo 🇨🇵



1 4 36

Podnik v roce 2019 zvýšil obrat i přes snížení cen

TZ ŘLP ČR, s. p.



Hrubý zisk státního podniku Řízení letového provozu České republiky v roce 2018 dosáhl 369 milionů korun, a to při celkovém obrátu ve výši 4 320 107 tis. Kč. I přes další snížení cen za poskytované služby v roce 2018 byl dosažen a překročen plánovaný výsledek hospodaření. Stejně jako v předchozích letech byla finanční situace společnosti v roce 2018 stabilní a podnik byl schopen se vyrovnat se všemi svými závazky. Hospodářské výsledky schválila na svém jednání dozorčí rada podniku.

ŘLP ČR, s. p., je financován z vlastních zdrojů plynoucích z výnosů za poskytované služby. Výše všech povinných odvodů podniku do státního roz-

počtu, včetně daně z příjmů za rok 2018, překročila 1 miliardu Kč. Kromě daňových povinností podnik zajistil v souladu s předpisy i přiděl do fondu zakladatele ve výši 105 mil. Kč.

Do pozitivních hospodářských výsledků podniku se významně promítla dobrá kondice mezinárodní letecké dopravy. V roce 2018 bylo v českém vzdušném prostoru zaznamenáno 912 817 pohybů a příznivou skutečností je také další nárůst letového provozu na letišti v Praze (155 216 startů a přistání). Pro letecké dopravce je český vzdušný prostor dlouhodobě atraktivní vzhledem k vysoké úrovni bezpečnosti, dostatečné kapacitě a zákaznický nastavené cenové politice. Ceny za poskytované služby podnik nezvýšil od roku 2009, naopak je v souladu s ekonomickou regulací předepsanou Evropskou komisí dlouhodobě snižuje. I přes tuto skutečnost ŘLP ČR, s. p., meziročně zvýšil svůj provozní zisk na 406 milionů Kč (360 mil. Kč v roce 2017).

Hlavním zdrojem příjmů podniku v roce 2018 bylo poskytování letových navigačních služeb. Tyto výnosy představovaly 93,1 % z celkových výnosů podniku. Na dosažených výnosech se nejvíce podílely výnosy z traťových navigačních služeb – 3 261 309 tis. Kč (77,4 % z celkových výnosů). Druhou nejvýznamnější výnosovou položkou byly výnosy z letištních a přibližovacích služeb 657 842 tis. Kč (15,6 % celkových výnosů).

Významnou výnosovou položkou jsou tradičně i komerční aktivity podniku ve výši 187 milionů Kč, konkrétně činnost Letecké školy ŘLP ČR, s. p., (obchodní jméno CANI – Czech Air Navigation Institute). Tyto výsledky v sobě odrážejí především úspěšně probíhající výcvik řídicích letového provozu pro Bosnu a Hercegovinu, Maltu a Norsko. Významně vzrostla i poptávka po nabídce činnosti kalibrační letky podniku, která dlouhodobě působila u zákazníků v Uzbekistánu, Tanzanii nebo Kubě.

„Jsem velmi rád, že náš podnik má za sebou další hospodářsky úspěšný rok. Nárůst provozu a s ním související ekonomické aspekty evropské regulace v oblasti cenotvorby sice v našem případě již přesahují optimální úroveň, nicméně i v roce 2019 jsme připraveni zvládnout požadavky na kapacitu, a to bez negativních vlivů na naše ekonomické výsledky“, uvedl generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Jan Klas.

V souladu s mezinárodními předpisy bude dosažený zisk použit zejména na zajištění dostatečné kapacity a další rozvoj letových provozních služeb v České republice. Dobré hospodářské výsledky poslouží jako základ pro další strategický rozvoj podniku a udržení jeho silné pozice jako technologické špičky v regionu. Současně také vytváří podmínky pro naplnění požadavků ministerstva dopravy v rámci čerpání prostředků z fondu zakladatele.

Nový organizační řád ŘLP ČR od 1. května 2019

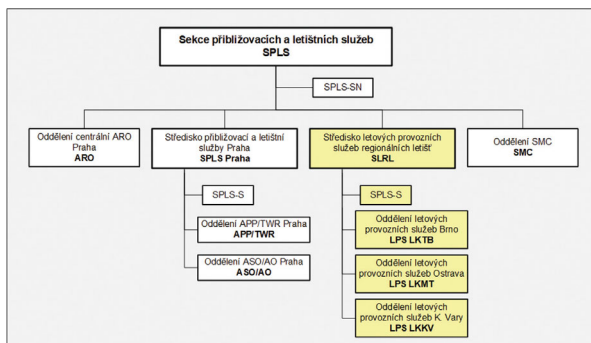
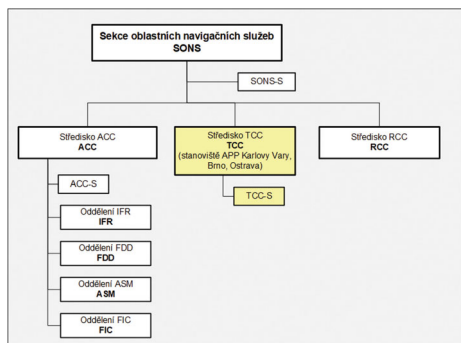
text a grafika Tomáš Tržický, ÚGR/ÚSMP/OSV

K prvnímu květnu tohoto roku nabyla účinnosti nová verze (č. 9.3) organizačního řádu podniku, která přináší změnu v organizační struktuře na divizi ATM (DATM), která je součástí útvaru provozního (ÚPRO).

Předmětem změny je rozdělení původních oddělení LPS regionálních letišť. Regionální stanoviště APP spadají do nově zřízeného střediska terminálních služeb (TCC) zřízeného v rámci sekce oblastních navigačních služeb (SONS). Středisko TCC není dále organizačně rozděleno a jednotlivá stanoviště APP budou obsazována provozním personálem střediska.

Původní sekce letových provozních služeb (SLRL) se ruší a transformuje se na středisko (se stejnou zkratkou), které je nyní součástí sekce přibližovacích a letištních služeb (SPLS). Do střediska SLRL spadají jednotlivá oddělení LPS regionálních letišť (regionální TWR).

OŘ pak doznal dalších drobných oprav a upřesnění, které jsou v textu zvýrazněny obvyklým způsobem.



Inspira

připravila nwt

„Snaha udělat letectví naprosto odolné proti terorismu je bláznovská. Jediná možnost, jak toho dosáhnout, je uzemnit všechna letadla.“

Edmund S. „Kip“ Hawley (*1953), bývalý ředitel Správy bezpečnosti dopravy Ministerstva vnitřní bezpečnosti USA. Svoji funkci vykonával od 27. července 2005 do 20. ledna 2009.

„Každý přeje rád létat. A létat pod vodou je ještě lepší než létat ve vzduchu, protože ve vodě jsou kolem vás různé věci.“

Graham Hawkes (*1947), londýnský námořní inženýr a návrhář ponorek. V osmdesátých a devadesátých letech navrhl 70 % všech tehdejších podmořských plavidel, v roce 2007 vytvořil světový rekord v solovém potápění v ponorce Deep Rover – dokázal zdolat hranici 910 metrů.

„Jedině útočný duch zrozený ve statečném srdci může dovést letadlo k vítězství. A nezáleží na tom, jak perfektně propracované to letadlo je.“

Adolf „Dolfo“ Joseph Ferdinand Galland (1912–1996), německý stíhací pilot a je především nástojem útoku, nikoli obrany.“

„Prostor, ve kterém můžete ve vzduchu manévrovat, je prakticky neomezený, na rozdíl od boje na zemi nebo na moři. Ale sebevětší počet letadel, která budou jednat obranně, skoro nemá šanci zastavit odhodlaného nepřitele od průniku. To znamená, že letadlo bylo a je především nástrojem útoku, nikoli obrany.“

Air Vice Marshal James „Johnnie“ Edgar Johnson (1915–2001), nejúspěšnější spojenecký stíhací eso druhé světové války. Sloužil v řadách Fighter Command RAF a svého posledního třicátého osmého sestřelu dosáhl v září 1944. Bojoval v bitvě o Británii, zúčastnil se vylodění v Normandii.

„Zdá se mi, že letadla dokážou okouzlit mnohem víc lidí, než jiné stroje. Možná je to i tím, že letadlo, víc než jakákoli jiná mašina, svou siluetou připomíná živého tvora...“

anonymní letecké moudro

Letecké aeropolitické aktuality

text Vladimír Junek, externí dopisovatel

Výroba
A380 skončí

podle oznámení ze
dne 14. února 2019 v roce 2021.

Pokus Airbusu narušit 50letou dominanci velkokapacitního B-747 nevyšel. Podle mnohých odborníků Airbus příliš věřil v dopravní model hub and spoke a mezitím se ukázalo, že model point-to-point menšími B-787 Dreamliner a A-350 je ekonomicky úspěšnější. Zatím bylo dodáno 234 letadel A-380, z nichž Emirates obdržely 109. Původní objednávka Emirates 162 kusů A-380 byla snížena na 123, takže Emirates zbývá odebrat již jen 14 kusů (odřeknuté A-380 hodlá Emirates postupně kompenzovat 40 letadly A330-900 a 30 letadly A350-900). K předpokládanému vývoji a výrobě nákladní verze A-380 vůbec nedošlo. Singapore Airlines na první olétanou A-380 nenalezly kupce (druhotného provozovatele), takže letadlo rozebraly na náhradní díly. Žádný z provozovatelů se nepřiblížil certifikované kapacitě 868 cestujících. Náklady na ukončení výroby mají Airbus přijít na 530 milionů USD. Arabští dopravci věří, že některé A-380 by se mohly uplatnit v přepravě poutníků do Jeddý.

Berlínský dopravce Germania podlehl svému rychlému tempu rozvoje a neustál konkurenční tlak. Snaha vyplnit vyšší úroveň služeb tržní mezeru mezi nízkonákladovou a síťovou nabídkou pravidelných dopravců mu nevyšla. Obecně se soudí, že Evropa má příliš dopravců a mělo by docházet k jejich konsolidaci. Očekává se, že tržní prostor po Germanii vyplní Sun Express (společný podnik – joint venture Lufthansy a Turkish Airlines) dovolenkový TUI, Thomas Cook a v menší míře Ryanair a Easyjet.

Irlský Ryanair se změní v holding čtyř provozních jednotek: Ryanair operation, Laudamotion (rakouský trh), Ryanair Sun (polský trh) a Ryanair UK. Provozní jednotky budou odpovídat za výsledky holdingu Michaelu O'Learymu, zakladateli Ryanairu. Organizační decentralizace umožní pružněji reagovat na požadavky trhu, rychleji porozumět rozdílné oblastní obchodní kultuře, což zároveň usnadní výměnu poznatků mezi jednotkami. V rámci holdingu budou jednotky mezi sebou soutěžit především o kapitálové alokace od holdingu. O'Leary se netají tím, že k restrukturalizaci ho inspiroval úspěšný vzor struktury IAG.

Strategickou investici PAL (Philippine Airlines) ve výši 95 milionů USD poskytla japonská ANA za 9,5% podíl v PAL. Cílem je získat větší podíl na dálně východním trhu, mj. v důsledku uvolnění japonské vízové politiky. PAL sází na rozvoj mezinárodní dopravy zvláště do Japonska a do Severní Ameriky s pomocí objednaných A350-900. K investici ANA dochází přes to, že PAL byly v roce 2017 ve 140 milionové USD ztrátě. Obroda PAL úsilí se soustředí na sdílení kódů mezi Japonskem a Filipíny na osmdesát převážně turistických linkách, dále na catering a pozemní obsluhu. Nicméně PAL naznačily, že zahraničním investorům umožní až 40% podíl. Počin ANA by měl otevřít cestu PAL do Star alliance, což se nás už týká vzhledem k česko-filipínské letecké dohodě. Investiční pomoc hledá řada dopravců, aby obstála v konkurenci. Dočkáme se něčeho podobného u ČSA/Smartwings po málo zdařeném pokusu s Korean Air, nebo je český potenciál pro mezinárodní dopravu malý a plně využívaný AF a KLM?

Čínsko-japonský letecký trh nabízí měsíčně půl milionu sedaček, i když čínská veřejnost ještě někdy považuje návštěvy Japonska za nevlastenecké vzhledem k nedávným válkám. Přesto jsou Číňané pro Japonsko nejpočetnějšími turisty (přibližně 60 % víz vydávaných Japonskem). Od března China Eastern (Sky team) zavedou s Japan Airlines (One world) společný provoz (joint venture), čímž ovládnou 30 % trhu. To znovu naznačuje, že striktní alianční spolupráce se přežívá.

Šestiprocentní nárůst letecké dopravy proti roku 2018 se předpokládá jako nejvyšší možnost i ze strany IATA. Pronajímatelé letadel odhadují, že nejvíce bude stagnovat rozvoj dálkových nízkonákladových linek v důsledku rostoucích cen leteckého paliva a silného dolaru.

British Airways, součást holdingu IAG, oslaví stoleté výročí pod vedením Alexe Cruze (někdejší vedoucí pracovník AA, poté výkonný ředitel španělského Vuelingu, poslední tři roky v čele BA). I když obchodní jméno v průběhu století doznalo několika změn (Aircraft Transport and Travel v roce 1919, poté BOAC, BA posledních 45 let) zaměstnanci si tradiční připomenuou špendlíčkem s emblémem stovky. Výročí hodlá BA oslavit v roce 2019 dalším přepravním růstem a novými investicemi a je přesvědčena, že brexit záměr nepokazí. V červenci bude prvním provozovatelem A350-1000, v němž představí zatím tajený nový typ sedaček New Club World Seat. Do konce roku přibudou další tři A350-1000 a navíc upraví o stejný typ sedaček dva letouny B-777. Do roku 2024 připravuje urychlené vyřazení 34 svých B-747, z nichž jeden B747-400 bude renovován v barvách BOAC. Počítá se rovněž s novými uniformami pro zaměstnance, zlepšením služeb v první třídě, novým cateringem, zlepšením pozemních služeb cestujícím. Na krátkých evropských tratích zůstane zachován koncept „občerstvení si kupte na palubě“. Společnost byla k 31. 12. 2017 ve velmi dobrém stavu, za rok dopravila 45,2 milionů cestujících, dosáhla 14,4% provozního zisku a 81,2% využití sedadel. Zaměstnanci přicházející do styku s cestujícími prodají novými kurzy s důrazem na všestrannost, aby cestující byli co nejméně odkazováni na další zaměstnance. S odbory se jedná o zásadě, že prioritou je zachování finanční stability BA.

FIC zabírá Velkou Moravu

text a grafika Michal Dvořák

Mezi množstvím změn v českém vzdušném prostoru, které vstoupily v platnost poslední únorový den tohoto roku, byla jedna, která se významně dotkla zejména pražského stanoviště FIC a moravských pilotů VFR letů. Od tohoto dne je totiž letové informační středisko FIC Praha již jediným stanovištěm v rámci Řízení letového provozu poskytujícím letové provozní služby neřízeným letům, a to v celém prostoru České republiky včetně oblastí, kde se kdysi rozkládal právě onen významný státní útvar zmíněný v titulku a kde bylo dosud výsostné území moravských řídicích.

Zjednodušení pro piloty i řídící

Dosavadní stav byl totiž takový, že pilot, který, vzhledem k pravidlům letu a prostoru, kde se pohyboval, nepotřeboval pro svůj let žádné povolení, měl pro poskytnutí informací za letu volat jedno ze čtyř stanovišť letových provozních služeb: APP Karlovy Vary pod TMA Karlovy Vary, APP Ostrava pod a východně od TMA Ostrava, APP Brno pod a východně od TMA Brno a FIC Praha ve všech ostatních případech. Ačkoliv mu byla teoreticky všude poskytována stejná služba, konkrétní postupy se pochopitelně stanoviště od stanoviště mírně lišily, nehledě na to, že na frekvencích stanovišť APP byly zároveň slyšet i řízené lety letící za IFR nebo provádějící přiblížení na daná řízená letiště. Nově tedy pilot neřízeného letu vždy získá požadované služby na stanovišti FIC Praha a nepřidává tak další provozní zátěž řídicím stanovištěm, která se už mohou zabývat výlučně řízenými lety ve svém prostoru odpovědnosti.

Provoz na FIC od roku 2013 raketově roste

FIC Praha je v Řízení letového provozu České republiky jediným stanovištěm letových provozních služeb, kde své služby letadlům za letu, vzhledem k tomu, že jde o lety neřízené, neposkytují řídicí letového provozu, ale pánové a dnes už i jedna dáma s kvalifikací FISO (Flight Information Service Officer) s pomocí svých asistentek s kvalifikací FISA (Flight Information Service Assistant). Ke své práci však využívají obdobné vybavení jako řídicí a letadlům poskytují informace potřebné a užitečné pro bezpečné provedení jejich letu a pohotovostní službu pro případ nouzové či jiné mimořádné situace za letu.

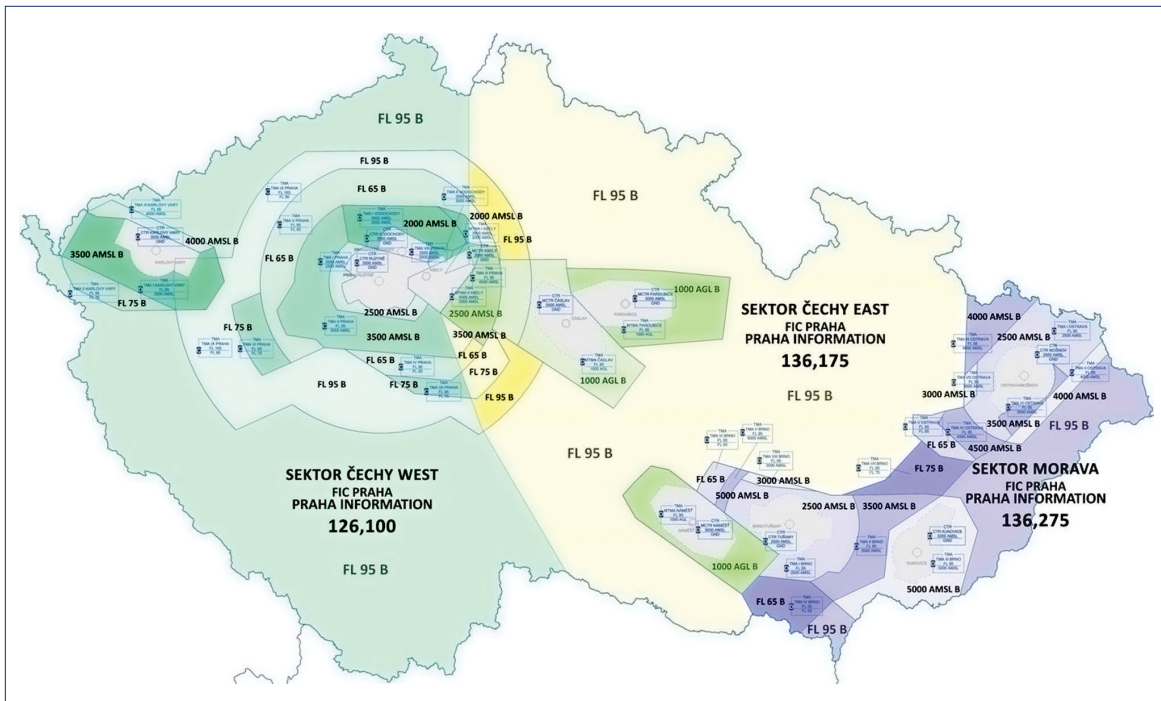
Nejde přitom o malý počet letadel. Provoz na dvou dosavadních frekvencích stanoviště FIC vzrostl jen v posledním roce o více než 20 % a od roku 2013 se více než zdvojnásobil. Ve špičkových letních dnech, které k létání přímo lákají, přitom převyšuje i provoz na nejvytíženějších sektorech oblastního řídicího střediska ACC Praha.

pravu!

, vedoucí oddělení FIC

Od loňska v nových prostorách

Takto významné rozšíření prostoru odpovědnosti FIC Praha muselo předcházet také rozšíření samotného stanoviště a počtu jeho sektorů. Jelikož na sále ATS v IATCC, odkud FIC poskytoval své služby posledních deset let, již nezbývalo místo, a to ještě sál čeká rekonstrukce a rozšíření počtu řídicích pracovišť v souvislosti s přechodem na nový systém TopSky, bylo nutné nalézt pro FIC nové vyhovující prostory. Už od roku 2015 proto probíhaly přípravy na vybudování nového stanoviště FIC v šestém patře Technického bloku na letišti Ruzyně. V roce 2018 zde byly zprovozněny všechny ATM technologie, technické systémy i nezbytné



zázemí pro nepřetržitý provoz a od listopadu loňského roku již FIC pracuje v nových prostorách, které kromě zvýšení počtu pracovišť, modernizovaného vybavení, nových stolů a 49palcových obrazovek nabízejí zaměstnancům i opravdové nefalšované denní světlo a luxusní výhled na pražské letiště.

Nový sektor Morava

Od konce února tedy z tohoto pracoviště poskytuje FIC Praha letové provozní služby neřízeným letům i v novém sektoru Morava na nové provozní frekvenci 136,275 MHz. Dispečeri si tak oprášili některé dosud nevyužívané znalosti zeměpisu ze základní školy, neboť piloti VFR letů mají zvyk hlásit svoji polohu pomocí pokud možno co nejmenší obce na mapě, a prošli výcvikem na koordinační postupy s novými partnery v rozšířeném prostoru odpovědnosti. S postupujícím jarním počasím provoz na všech frekvencích FIC opět nezdědilatně roste a letos je zde tedy častěji slyšet i moravské nářečí. I přes standardní zveřejnění ve všech leteckých publikacích a dalších informačních kanálech piloti na změnu zatím přicházejí nejčastěji a nejspolehlivěji tak, že je předchozí stanoviště, například při letu ze Slovenska, přeladí na, pro ně dosud neznámou, frekvenci. Pokud si ze setrvačnosti naladí frekvenci, na kterou byli v tomto prostoru léta zvyklí, řídicí v Brně či Ostravě je pak upozorní, že jako neřízenému letu jim už tentokrát nemohou sloužit. Převedení všech služeb pro neřízené lety na stanoviště FIC jim tak může, zejména zpočátku, než se změna pořádně zažije, přinést i určitý diskomfort v tom, že při následném vstupu do prostoru, kde již potřebují letové povolení, třeba TMA Brno či Ostrava, si musí opět naladit příslušné stanoviště řízení letového provozu – na frekvenci APP toto nemuseli řešit. Pro ty, kteří jsou zvyklí létat i v jiných částech republiky, je to však zcela standardní postup a informaci jim pochopitelně ochotně předají i pánové či dámy, kteří jsou pro ně v nepřetržité službě na frekvencích FIC.

Generální ředitel ANS Kosovo v Praze

Denisa Zedníková, Marketing Manager

V pátek 12. 4. navštívil ŘLP ČR, s. p., generální ředitel ANS Kosovo Bahrim Nuredini, který se během svého pobytu setkal i s výkonnou ředitelkou Ing. Janou Navrátilovou.

ANS Kosovo patří dlouhodobě mezi stabilní obchodní partnery ŘLP ČR. V rámci několikaleté úspěšné spolupráce máme za sebou již řadu společných projektů. ŘLP ČR poskytuje výcvik pro kosovský personál LNS a od roku 2015 také letové ověřování. ANS Kosovo prostřednictvím svého generálního ředitele projevil zájem o cvičení nové generace řídicích pro letiště v Prištině.

Na programu jednání nechyběly i další zajímavé body rozvoje vzájemné spolupráce jakými jsou například zajištění pomoci při výběru vhodných kandidátů do vstupního výcviku.



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, státní podnik • XX. ročník, č. 205 • Náklad 1 300 výtisků • Neprodejné • 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 7. 5. 2019 • Číslo vyšlo 10. 5. 2019 • Redakce si vyhrazuje právo na odložení, krácení či jiné formy redakční úpravy příspěvků. Veškeré otiskované materiály ve zpravodaji jsou uveřejněny se souhlasem jejich autorů.



Kalibra pod Kilimandžárem

text a foto David Tomajer, ÚVO/SLO/OL

Počátkem měsíce března zavítala Kalibra opět do kraje rozprostírajícího se pod majestátnou horou Kilimandžáro. Již podruhé ve své historii přistálo letadlo ŘLP ČR, s. p., Cessna 560XL na půdě Jamhuri ya Muungano wa



Pilot kalibračního letadla David Tomajer s místními školáky t. č. na exkurzi na letišti v Songwe.

Tanzania, jak zní ve svahilštině oficiální název Tanzanské sjednocené republiky. Také tentokrát bylo předmětem naší návštěvy letové ověřování leteckých pozemních zařízení. Po relativně dlouhé cestě z Prahy, s technickým přistáním na řeckém ostrově Kréta a súdánském Chartúmu, kde posádka nebyla ošizena o průlet pásmem tropických bouřek nad Keňou, kdy výška bouřkové oblačnosti přesahovala FL450, přistála CBA40 bezpečně na Kilimanjaro International Airport. Hned následující den začal maraton letového ověřování, kdy se posádka, ve složení capt. Strnádek, capt.

Tomajer, insp. Dobrozemský, insp. Nerad a tech. Blažek, podívala takřka do všech koutů Tanzánie, tedy na všechna hlavní letiště této chudé, leč nádherné země.

V tomto teplotně příznivém období již naplno probíhá turistická sezóna, a proto se zde mísí provoz velkých dopravních letadel s desítkami malých turboprotulových letounů typu Cessna Caravan, s jejichž pomocí jsou návštěvníci dopravováni do národních parků Serengeti, Kilimandžáro, Ngorongoro, Selous, Arusha či na přilehlé ostrovy Pemba, Zanzibar a Mafia. Premiéru jsme si odbyli právě na zmínovaných ostrovech Pemba a Zanzibar, které omývají vody Indického oceánu. Náš zasloužený respekt získali místní řidiči letového provozu, kteří pouze procedurálním řízením zvládali značné množství přiletů a odletů i během kalibrace zanzibarského VOR, jehož správné seřízení se díky neutěšenému technickému stavu „trochu“ protáhlo. Nicméně již brzy se můžeme těšit na instalační zálet nového zařízení ILS.

Kalibra se s Tanzánií neloučí nadlouho, neboť další periodická kalibrační mise se uskuteční již na podzim letošního roku.

Horský masiv Kilimandžáro téměř na rovníku v Tanzanii při hranici s Keňou. Na vulkán Kibo se ve výšce 5 895 m n. m. nachází nejvyšší bod Tanzánie a zároveň celého Afrického kontinentu – vrchol Uhuru (česky vrchol svobody).



Language Corner

A guy spots a sign outside a house that reads, "Talking Dog for Sale." He walks in. "So what have you done with your life?" he asks the dog. "I've led a very full life," says the dog. "I lived in the Alps rescuing avalanche victims. Then I served my country in Iraq. And now I spend my days reading to the residents of a retirement home." The guy is flabbergasted. He asks the dog's owner, "Why on earth would you want to get rid of an incredible dog like that?" The owner says, "Because he's a liar! He never did any of that!"

A wife served some homemade cinnamon rolls for breakfast and waited eagerly for her husband's reaction. When none was immediately forthcoming, she asked, "If I baked these commercially, how much do you think I could get for one of them?" Without looking up from his newspaper, he replied, "About ten years."

We took the kids to one of those restaurants where the walls are plastered with movie memorabilia. I went off to see the hostess about reserving a table. When I returned, I found my 10-year-old granddaughter staring at a poster of Superman standing in a phone booth. She looked puzzled. "She doesn't know who Superman is?" I asked my wife. "Worse," my wife replied. "She doesn't know what a phone booth is."

Two deer hunters hired a pilot to take them way back into the forest. After the hunt, the pilot returned and saw that they shot six deer. "The plane won't carry six deer, you'll have to leave two of them," said the pilot, trying to be friendly. Unwilling to leave their dead deer, the hunters said "We got six on the plane last year." The pilot gave in, and just five minutes after takeoff the plane crashed into the forest. Lucky to be alive, one of the hunters said, "Any idea where we are?" The second hunter said, "Yeah, right about where our plane went down last year."

A patient sobs to his doctor, "I feel like a pair of curtains!" Doctor replies, "Well pull yourself together man!"

ÚNAVA NA PRACOVISTI

Z POHLEDU ZAMĚSTNANCE I ORGANIZACE

Oddělení bezpečnosti a kvality (OBK) Vás zve
21. května 2019 od 9:30
 v konferenčním sále IATCC

Jak se dostat z momentální / dlouhodobé / hroziící dlouhodobé únavy?
 Jak naložit se specifickými životními situacemi v kontextu směnného provozu? Možnosti a postupy na straně jednotlivce i organizace.

PhDr. Michal Šmotek
 Psycholog a výzkumník v programu Spánkové medicíny a chronobiologie v Národním ústavu duševního zdraví v Kladně; člen výzkumného týmu pro kvantitativní elektrofyziologii spánku a bdění. Věnuje se výzkumu v oblasti dopadu umělého osvětlení na kognitivní funkce a spánek, možnostem klinického a výzkumného využití modrého světla a intervencí k jeho filtraci.

Mgr. Monika Kliková
 Psycholog a výzkumník v programu Spánkové medicíny a chronobiologie v Národním ústavu duševního zdraví v Kladně; člen výzkumného týmu pro poruchy spánku a bdění. Věnuje se výzkumu parasomnií jednak v rámci diferenciální diagnostiky nočních zachvatových stavů, ale i z hlediska možných léčebných intervencí.

osobní rozvoj • inspirace • učení

Rízení letového provozu České republiky

DĚTSKÝ DEN V IATCC PÁTEK 31. KVĚTNA 2019

Rodiče mohou své děti přivítat již ve 12:00, ukázat jim své pracoviště a seznámit je s činností podniku.

Od 13:30 hod. bude v konferenčním sále IATCC připraveno promítání filmu ze série „Avengers“.

Kulturní a sportovní program dětského dne ve venkovním areálu IATCC začíná od 16:00 hod.

