

STRIP 2019

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

ROČNÍK XX

ČÍSLO 207

ČERVENEC–SRPEN

Novinky ze Sekce centrální logistiky

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

15^{let}

Lehká Hana,
operátor RTG-strážný, UFS/SCL/SBPS/RSS

Rennerová Jana,
operátor RTG-strážný, UFS/SCL/SBPS/RSS

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

15^{let}

Lenc Věroslav,
technický dohled II, ÚPRO/DPAS/RIS/ORIS

20^{let}

Beránek Radim, Ing.,
supervizor na TS II,
ÚPRO/Oddělení radarových a informačních systémů

Kappler Pavel, Ing.,
administrátor ATS II, ÚPRO/DPAS/RIS/ORIS

25^{let}

Klocok Vladan, Ing.,
instruktör STDI, ÚPRO/DATM/OS

Navrátil Tomáš, Ing.,
vedoucí OPLNS, ÚPRO/DPLR/SMLNS/OPLNS

Pišťák Jiří,
OJTI II SONS, ÚPRO/Oddělení IFR

35^{let}

Pati Jozef,
pracovník údržby ZLT II, ÚPRO/DPAS/RIS/ORIS

Pechancová Jitka,
operátor příjmu dat, ÚPRO/Oddělení FDD

40^{let}

Rennerová Jana,
ekonom specialista, ÚFS/SFIN/CO

45^{let}

Lechnýř Jaroslav,
technik MIS, ÚFS/SCL/SMIS/PKT

KVĚTEN 2018/2019

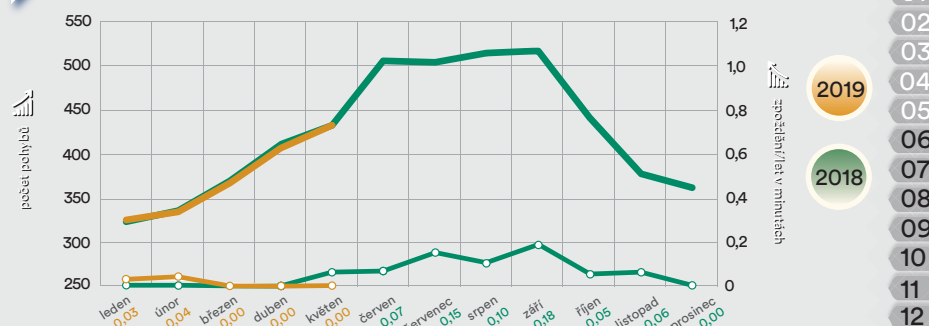
Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2018	2019	18/19	2018	2019	2018	2019
13 430	13 426	-0,0	508 (18. 5.)	505 (24. 5.)	42 (12. 5.)	41 (24. 5.)

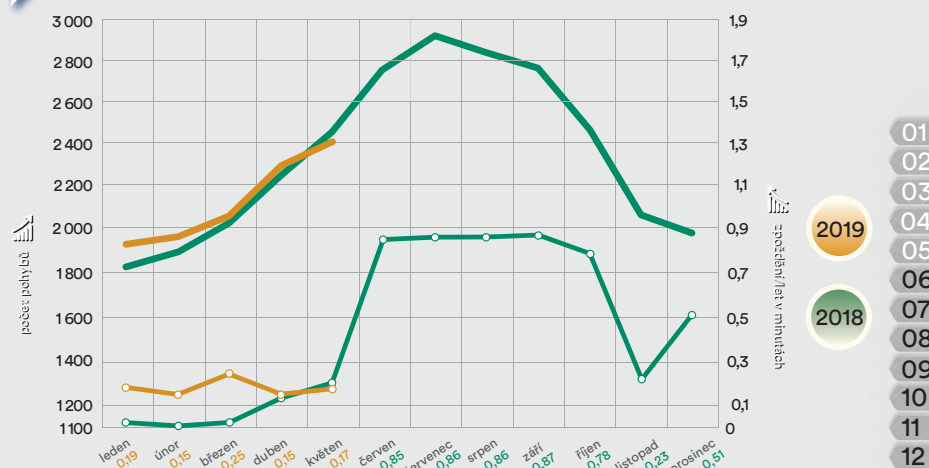
Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

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
76 522	74 589	-2,53	2 740 (25. 5.)	2 601 (24. 5.)	202 (3. 5.)	189 (24. 5.)	0,21	0,17

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	990	931	705	428	342	442
VFR	3 354	2 569	2 069	1 937	602	526
MLČ	4 344	3 500	2 774	2 365	944	968
MLČ	1 213	1 157	1 097	810	262	395

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.

V červenci také oslaví pan Ivan Uhlíř, metodický pracovník LNS z Oddělení rozvoje systémů ATM-CNS neuvěřitelných **60 let** u podniku. Úctyhodné číslo!

Dále k 30. 6. 2019 skončil pracovní poměr u podniku:

Červenka Josef, zaměstnanec RCC, ÚPRO/DATM/SONS/RCC/ORCC

Špilchal Bohumil, vedoucí řlp II - senior controller, ÚPRO/DATM/SONS/ACC/ASM

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

„Byl jsem přesvědčen, že Airbus se s jediným letadlem nikdy neuchytí“

Když se v roce 1921 narodil, nikdo z jeho okolí netušil, že právě tenhle chlapec se v budoucnu stane hlavním inženýrem vývoje, ze kterého se zrodí letoun A300b, vůbec první stroj společnosti Airbus. **Roger Béteille**, francouzský letecký inženýr, se narodil ve městě Aveyron na jihu Francie. U SNCASE působil jako testovací pilot, později se už jako vývojář zapojil do prací na proudovém dopravním letounu pro zhruba 300 lidí. Béteille od počátku prosazoval, aby se nabídka Airbusu rozrostla o co nejvíce typů. Tvrdil dokonce, že pokud firma vstoupí na trh s jediným modelem, což v roce 1972 udělala s letounem A300B, tak nemá šanci přežít. „Byl jsem přesvědčen, že Airbus se s jediným letadlem nikdy neuchytí. Že potenciální zákazníci budou pochybovat, zda budeme existovat za dalších deset dvacet let,“ prohlásil.

O 12 let později se mu jeho sen splnil. Béteille řídil zahájení prací na letounu A320, dodnes nejprodávanějším modelem evropského leteckého výrobce. Stál i za dalšími technologiemi, která ovlivnila budoucnost Airbusu ještě mnohem více. Prosadil do výroby systém elektronického řízení letadel fly-by-wire, který dodnes využívají všechny letouny Airbus. Spolu s tím zavedl princip, kdy si jsou kokpity letounů Airbus v co největší míře podobné. To usnadňuje pilotům jednodušší přechod mezi různými typy letadel.

Dne 14. června 2019 se jeho životní cesta navždy uzavřela, zemřel ve věku 97 let. V redakci Stripu jsme proto zapátrali hluboko v zahraničních archívech a objevili vydání časopisu FLIGHT International z 24. března roku 1984. Právě v něm se poprvé objevila reportáž z Toulouse o A320 a rozhovor vedený s „panem Airbusem“.



Zbrusu nový produkt společnosti Airbus, 150místný A320 určený pro krátké a střední dolety se poprvé proletí v únoru nebo březnu 1987 a komerčně by se mohl začít využívat zpočátku roku 1988. Cesta to byla více než trnitá, ale jak říká viceprezident a generální manager Roger Béteille: „Prostě jsme to museli udělat.“

Airbus čeká ještě spousta práce. A320 bude plný nejnovějších technologií a přinese zcela inovativní způsob, jak se dostat do vzduchu od doby, kdy začala být letadla poháněna proudově. Vzhledem k tomu, že Evropské výrobní konsorcium není nijak omezeno tím, že by muselo stavět na svých již existujících úzkotrupých letounech, design A320 vzniká doslova jen s pomocí papíru a tužky.

Jaká je nyní situace na trhu a kolik předpokládáte objednávek na nový A320?

Kromě 700 objednávek na letadla, která ještě nebyla doručena koncovému zákazníkovi, odhadujeme na základě poptávek, že do roku 2002 dostaneme více než 7 500 objednávek na naše letouny. To číslo obsahuje všechny tři skupiny strojů, které jsme schopni vyrobit, tedy jed nouličkové určené na krátké a střední dolety, těch bude více než 3 300, dvouuličkové určené na krátké a střední dolety, těch bude asi o tři sta méně a potom stroje určené na dlouhé lety, tedy pro vzdálenosti více než 5 000 km, zde očekáváme kolem tisíce objednávek. (pozn. red.: Dne 14. října 2016 slavil Airbus výročí 10 000. vyrobeného letadla, kterým byl A350-900 pro Singapore Airlines.)

Nových A320 prodáme více než tisícovku, počítáme s nimi právě v té první skupině segmentu trhu 3 300 plus. Pokud byl model A320 k dispozici už v letech 1982–1983, stál by 25 milionů dolarů, například 737-300 stojí pro srovnání 20 milionů dolarů. (pozn. red.: V loňském roce Airbus oznámil, že letouny typu A320 jsou „vyprodány“ až do roku 2023 a aby udržel krok s poptávkou, musí jich vyrobit 70 za měsíc.)

Budete se soustředit i na rozvoj TA9 a TA11?

Chceme rozšířit naši rodinu letadel, co nejrychleji to půjde, protože nyní tomu letecké odvětví i samotný trh velmi nahrává. Proto po uvedení A320 na trh a získání dostatku financí, máme v plánu co nejdříve investovat do projektů TA9 a TA11 (pozn. red.: budoucí A330

a A340). Technicky by nebyl problém dostat TA9 i TA11 do vzduchu do roku 1990, ale finančně už ano, museli bychom mít silnou záruku návratnosti investice. To je důvod, proč předpokládáme jejich dokončení až v roce 1992.

Tato návratnost by předpokládala meziroční nárůst reálného HDP o více než 3 %, což je také číslo, na kterém jsou naše prognózy založeny. Domníváme se také, že se v nejbližší době neobjeví žádný nový technologický prvek, který by měl zásadnější vliv na letový provoz. Lidé budou i nadále cestovat i přes případné masovější rozšíření elektronického přenosu dat a komunikace.

Jsem přesvědčen, že palivo bude i nadále bez potíží dostupné, jeho cena poroste na průměrné úrovni HDP plus přibližně 1–5 %. Letecké společnosti budou i nadále schopny financovat akvizici nových letadel, budou tak muset učinit z důvodu růstu osobní dopravy v průměru o 5–6 % v příštích 20 letech, tedy do roku 2002 se ztrojnásobí. Ovšem tento rozvoj bude omezen kapacitami letišť a leteckých společností, proto růst reálné dosáhne pouze 2–4 % ročně. To je důvod, proč věříme ve velký úspěch TA9, což bude protažená a technologicky zmodernizovaná A300. Nemůžu ale nezmínit můj odhad, že na konci tohoto století se podíl Severní Ameriky na letovém provozu v západní části světa sníží ze 48 % z roku 1980 na 38 %.

Můžete nám říci něco víc o technologii fly-by-wire?

To je momentálně záležitost číslo 1, i co se týče certifikace. V omezeném rozsahu je již využívána na palubě A310, ovšem pouze k ovládání pohybu lamel, klapek a brzd. A320 bude prvním dopravním letadlem disponujícím hlavními ovládacími prvky s řízením FBW. Snímáče polohy a pohybu řídicí páky, pedálů směrového kormidla, ovládání vztlačkových klapek generují elektrické signály, které jsou po zpracování počítačovým systémem řízení letounu přeneseny prostřednictvím kabelů až k servopohonu příslušných řídicích ploch letadla. Odpadají tedy lanka či hydraulická potrubí a systém se navíc i snadněji zálohuje. Výhodou je i úspora hmotnosti – kabely pro přenos elektrických impulzů váží výrazně méně než mechanická lanka a táhla či hydraulická potrubí a zjedno-

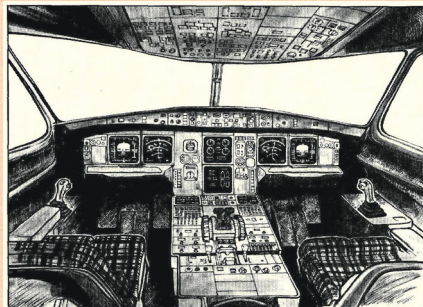
dušení údržby – kabely nepodléhají mechanickému opotřebení a jejich funkce se snadno diagnostikuje.

Jaký je nadcházející plán výroby?

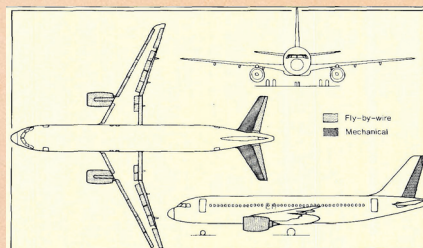
Typ A320 se bude vyrábět téměř hned vedle výrobní linky určené pro A300/A310 v hangáru, kde se kdysi sestavoval Concorde. A320 představuje asi 40 % výrobního úsilí, které je nutné vložit do každé A310.

V současné době je zákazníkům nabízen pouze jeden motor – CFM56-4 dodávaný firmou CFM International. Očekáváme ale, že na trh vstoupí nový hráč, společnost International Aero Engines se svým motorem typu V2500. V tuto chvíli máme objednáno celkem 80 motorů CFM56-4, ale pokud se nám podaří uzavřít obchodní dohodu s International Aero Engines do poloviny letošního roku, mohly by A320 mít motory V2500 někdy v polovině roku 1989.

V roce 1988 bychom rádi vyrobili prvních třicet A320. To samozřejmě předpokládá splnění stanovených výrobních standardů během fáze testování a fáze certifikace, ale my jsme přesvědčeni o úspěšném výsledku.



Nákres pilotní kabiny A320 uveřejněný poprvé ve FLIGHT International z roku 1984



Obrazové vysvětlení technologie flight-by-wire také uveřejněné ve FLIGHT International z roku 1984

Postřehy z ECTL

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



„Full throttle“ – na plný plyn – tak označil DG ECTL závěr prvního pololetí tohoto roku. O správnosti tohoto označení svědčí série různých jednání a konferencí pořádaných v budově ECTL v měsících květnu a červnu. Z velkého množství akcí vybírám následující.

V ECTL byla vytvořena „A-CDM Co-ordination and Harmonization Working Group“. Prvního zasedání této skupiny se zúčastnili zástupci pokrývající kompletní spektrum A-CDM, tj. zástupci řízení letového provozu, provozovatelů letišť a letadel, handlingové služby, dále koordinátoři slotů a NM. Cílem skupiny je výměna poznatků a zkušeností z procesu implementace A-CDM a současně identifikace a odsouhlasení upravených nebo doplňujících harmonizovaných postupů.

DG ECTL uskutečnil workshop s vedoucími pracovníky a SLOs zaměřený na vyhodnocení činnosti a pokroku v ECTL za posledních 15 měsíců. Zdůraznil pozitivní reakce ze všech stran k dosavadnímu snažení „back at the centre of European aviation“. Důležité je udržet stávající tempo a sílu a napomoci realizovat strategická rozhodnutí uvedená ve zprávě „Wise Persons Group“.

EASA schválila aktualizovanou verzi „SESAR Safety Reference Material (SRM)“, jejímž cílem je řešit úkoly spojené s programem „SESAR 2020 Wave 2“. Důležité je zejména prokázat požadované safety v řešení projektu SESAR před jejich zavedením do letecké činnosti.

V červnu se uskutečnila tradiční akce organizovaná ECTL v součinnosti s „Flight Safety Foundation“ a „The European Regions Airline Association“ pod názvem „Safety Forum 2019“. Do programu jednání byly zařazeny například prezentace na téma oblasti regulace, provozních postupů a řízení letů, safety postupů u leteckých společností nebo monitorování „take-off performance“.

Mezi plánované priority v evropském letectví se řadí i oblast digitalizace, a proto ECTL uspořádal zasedání k této věci, kterého se zúčastnilo přes 200 expertů. V souvislosti s ukončením funkčního období čtyř členů včetně předsedy Performance Review Commission (PRC) Eurocontrol jmenoval po předchozím projednání se členskými státy čtyři nové členy. Jedním z nich je i Luboš Hlinovský, kterému k této významné pozici gratulujeme.

Dne 9. května 2019 byl zaznamenán neveselý rekord, a to 307 433 minut zpoždění. Číslo je dokonce vyšší, než byl nejhorší výsledek v roce 2018. Svým dílem k tomu přispěla i stávka řídicích letového provozu ve Francii, a tím vyvolaná regulace v rozsahu asi 200 tisíc minut. Další 43 tisíc minut bylo generováno zastavením provozu na letišti Frankfurt v důsledku pohybu dronu v jeho blízkosti.

Vyvrcholením aktivit za první pololetí 2019 bylo 51. zasedání Provisional Council (PC51), před kterým se uskutečnilo koordinační jednání DG ECTL se všemi State Liaison Officers. Na PC51 se projednávala zejména tato následující témata: informace k „New Traffic Flows“ v Evropě, kterými by se mělo odlehčit zatížení MUAC, počítá se, že dojde ke snížení zpoždění o 19 milionů minut; soubor doporučení uvedených ve zprávě „Wise Persons Group“ zaměřených na zlepšování situace v evropském vzdušném prostoru a snižování zpoždění letů; součástí úsilí ke zlepšení situace je i příprava návrhu budoucí architektury evropského vzdušného prostoru; příprava „Declaration“ k dalšímu směřování SES, které bude prezentováno na SES konferenci pod finským předsednictvím EK dne 12. září 2019; nové postupy doplňování pracovníků ECTL, počítá se, že po postupném odchodu asi jedné třetiny zaměstnanců, většinou důchodového věku, bude doplňování a obměna pouze u dvou třetin pracovníků ECTL, přičemž důraz bude kladen na vysokou technickou úroveň uchazečů s potřebnou délkou praxe; v rámci snižování počtu skupin ECTL a s důrazem na zefektivnění jejich práce bylo odsouhlaseno spojit skupinu AAB se skupinou CMIC.

Na závěr si připomínáme 50 let od zahájení výroby dopravních letadel ve firmě Airbus. V současné době je ve vzduchu denně několik desítek tisíc letadel z produkce této firmy. Gratulace s přáním výroby dalších úspěšných typů pro bezpečnou přepravu osob a nákladu.

Dalším významným výročím si připomínáme, že před 100 lety ve dnech 14.–15. června 1919 uskutečnili britští letci kapitán John Alcock a navigátor Arthur Whitten Brown první nonstop přelet Severního Atlantiku (NAT), a to na dvoupláštníku Vickers Vimy. Let zahájili ze St John's – nejvýchodnějšího místa USA a za složitých meteorologických podmínek ho po 16 hodinách a 12 minutách dokončili přistáním poblíž irského Clifden v okrese Galway. Tento rekord následně překonal sólo přeletem Severního Atlantiku Charles Lindbergh v květnu 1927. Tyto heroické činy přispěly k zahájení pravidelného provozu přes NAT a díky nim dnes v obou směrech létá tisíce letadel.

Započaly letní měsíce, kdy si mnozí čerpají zaslouženou dovolenou. Nezbyvá než popřát řídicím letového provozu a technikům ŘLP ČR, s. p., méně „horké léto“ na obloze než vloni a ostatním – užijte si dovolenou na „full throttle“.

Výroční zpráva 2018

red



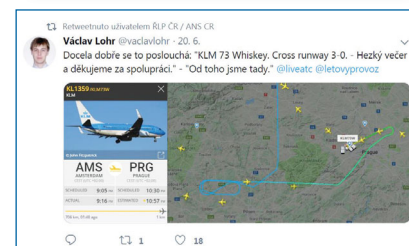
Na konci června vydalo ŘLP ČR, s. p., výroční zprávu za loňský rok, která nese podtitul „tisíc příběhů, jeden společný úspěch“. Hlavním tématem shrnutí naší činnosti za rok 2018 jsou tak zástupci z řad našich zaměstnanců napříč všemi profesemi, protože na úspěchu společnosti se jako jeden z klíčových faktorů podílejí i lidé, jejich motivace a snaha o společný cíl. Naleznete zde celkem dvanáct medailonků vždy s krátkým popisem obsahujícím to nejdůležitější a také fotografie ukazující naše kolegy a kolegyně nejen v pracovním prostředí typickém pro výkon jejich povolání, ale autoři výroční zprávy se snažili ukázat i to, že každý z nich má zajímavé hobby, kterému se ve svém volném čase věnuje, a nemusí to být nutně sport.

Kromě toho si v úvodu připomínáme i loňské sté výročí vzniku Československé republiky a s ním i jejího prvního prezidenta – státníka, filozofa, sociologa a pedagoga, Tomáše Garrigue Masaryka.

Tvorbu a tisk publikace zajišťovala společnost M.L.J., s. r. o.

Výroční zpráva ŘLP ČR, s. p., za loňský rok v českém i anglickém jazyce byla v těchto dnech distribuována na jednotlivé útvary podniku v tištěné podobě, v obou jazykových verzích je dále umístěna ke stažení v elektronické podobě na podnikový intranet a webovou prezentaci.

Podnik tweetuje



Další posílení spolupráce ve prospěch českého civilního letectví

TZ ŘLP

Memorandum o vzájemné spolupráci podepsali v pondělí 10. června 2019 představitelé akciové společnosti Letiště Praha a státního podniku Řízení letového provozu České republiky. Ve stanovených oblastech se oba klíčové subjekty českého civilního letectví dohodli na dalším posílení spolupráce v oblasti provozní bezpečnosti, koordinaci rozvojových i investičních aktivit na Letišti Václava Havla Praha a intenzivní komunikaci o otázkách budoucího strategického rozvoje mezi vedením obou společností.

S ohledem na poslání obou společností představuje nejvyšší prioritu provozní bezpečnost na letištní ploše. Z tohoto důvodu byl založen společný tzv. „Runway Safety Team“, který bude v případě nestandardních provozních situací okamžitě reagovat a bez odkladu aplikovat vhodná řešení. Posílení bezpečnosti se nově projeví i prostřednictvím informačního předstihu při instalacích a změnách technologií, postupů a systémů obou partnerů.

Dalším prvkem spojeným s bezpečností je i **společné šetření událostí v letovém provozu prostřednictvím nově ustanovené komise složené ze zástupců obou stran**. Výsledkem činnosti komise pak bude společná vyšetřovací zpráva a doporučení v případě konkrétní události v letovém provozu na letišti Praha.

„Vývoj na trhu letecké dopravy, který je především ve znamení prudkého nárůstu počtu cestujících a leteckých pohybů, si vyžaduje užší spolupráci mezi jednotlivými partnery v oboru. Věřím, že prohloubení již tak blízké spolupráce s Řízením letového provozu České republiky přispěje nejen k posílení bezpečnosti leteckého provozu, ale také k úspěšné realizaci našich dlouhodobých rozvojových plánů, které nám pomohou vyřešit momentálně chybějící kapacity,“ uvedl při podpisu Ing. Václav Řehoř, předseda představenstva Letiště Praha, a. s.

„Spolupráce a dobré vztahy s vedením Letiště Praha, jako naším klíčovým partnerem, jsou základem pro naplnění oprávněných očekávání leteckých dopravců a cestujících veřejnosti. Další zvýšení bezpečnosti, nezbytnost výstavby paralelní dráhy spojená s vybudováním naší nové řídicí věže jsou společnými strategickými prioritami, které musíme naplnit“, zdůraznil Ing. Jan Klas, generální ředitel státního podniku ŘLP ČR.

Vzhledem k plánovanému budoucímu intenzivnímu rozvoji a nezbytnému rozšíření letiště se budou obě společnosti vzájemně informovat o aktuálním stavu investičních aktivit. Jedná se především o oblasti spojené s výstavbou paralelní přistávací dráhy a nových terminálových kapacit na straně letiště Praha a realizace projektu nové letištní řídicí věže na straně ŘLP ČR, s. p.

Společné cíle budou rovněž průběžně naplňovány při marketingové spolupráci na obchodních projektech, kde se zaměření projektu prolíná s činností obou společností a jejich zájmu úspěšně se prosadit na zahraničních trzích.



Novým generálním ředitelem CANSO je Simon Hocquard

red



Organizace poskytovatelů letových provozních služeb CANSO oznámila, že jejím novým generálním ředitelem byl od 19. června 2019 jmenován Simon Hocquard. Ten působil jako zástupce generálního ředitele, kterým byl od ledna 2013 Jeff Poole, je muž nyní vypršelo funkční období.

Teri Bristol, odcházející předseda výkonného výboru CANSO (ExCom) potvrdil, že Výkonný výbor CANSO jednomyslně podporuje jmenování Simona Hocquarda na pozici generálního ředitele. „Simon vykonával roli zástupce GR znamenitě a jeho bohaté zkušenosti s profesí řídicího letového provozu

a působení jako předsedy CANSO Network Management Board velkou měrou přispěly k fungování celé organizace a jejích členů. Výkonný výbor je potěšen, že Simon tuto nabídku přijal a těší se na vzájemnou spolupráci i s ohledem na to, že CANSO nyní vstupuje do své další fáze.“

Pro Simona Hocquarda znamená tato příležitost zároveň i velkou poctu. „Cítím velkou zodpovědnost, že mě výkonný výbor vybral, abych vedl tuto důležitou organizaci. Moje působení v CANSO se datuje mnoho let nazpět, jak od doby, kdy jsem pracoval v NATS, které je členem organizace, tak i později, kdy jsem se stal zástupcem generálního ředitele. Oboje mi tak poskytuje cenné poznatky, ucelený přehled a širší rozhled nutný pro výkon takové funkce. Jako výhodu vidím i mou znalost profese řídicího letového provozu a působení ve vedoucích pozicích, v rámci nichž se řeší strategické a aero-politické otázky. Nové technologie, transformace prostředí ATM, uživatelé vzdušného prostoru jako jsou drony a rostoucí letecký provoz znamenají pro naše odvětví velké výzvy. Jsem proto rád, že mohu v čele organizace pomáhat čelit všem budoucím změnám a přispět k jejich úspěšnému zvládnutí.“

Inspirační romát

připravila nwt

„Jestliže jste se ještě nenaučil létat a přejete si to víc než cokoli jiného, pak se létat naučíte. Nezáleží na tom, kdo jste nebo kolik vám je nebo kde bydlíte; pokud si létat přejete, létat budete. Možná vám z toho běhá mráz po zádech, ale tak to je.“

Richard David Bach (*1936), americký spisovatel, v jeho knihách se objevuje jeho oblíbená k letectví a dokonce i létání v metafoře; z knihy Dar křídla.

„Fotograf má spoustu důvodů k zoufalství. Létající fotograf jich má ale o několik víc.“

Uli Wiesmeier (*1959), německý kluzákový letec – paraglidista všech tříd, vítěz světového poháru a jeden z nejznámějších fotografů dneška.

„Kouzlo létání se dá nejlépe popsat jako absolutní mír, smíšený s vzrušením, které rozechvívá i ty nejposlednější nervy vašeho těla; pokud si ovšem takovou kombinaci umíte představit.“

Wilbur Wright (1867–1912), spolu se svým bratrem Orvillem tvůrce prvního letadla těžšího než vzduch (Wright Flyer).

„Ačkoli je kokpit místem, kde člověk může velmi rychle zemřít, bylo to pro mě vždycky i místo, kde jsem doopravdy žil.“

Brian Shul (*1948), americký bojový pilot ve Vietnamu a vysloužilý důstojník USAF – zúčastnil se 212 bojových misí; autor čtyř knih o letectví.

„Létání nabízí krásu a vznešenost, kombinuje umění a vědu. Letec, svobodný v prostoru, se plaví do nekonečna, ztrácí sám sebe tvář v tvář velikosti přírody. Stoupá, plachtí, vládne a proniká do hrdé klenby azurové oblohy.“

Georges Besançon (1866–1934), novinář a letec v balónu, v roce 1893 založil časopis L'Aérophile. Psal především o vynálezu prvního letadla a průmyslovém vzestupu leteckého odvětví.

„Pravděpodobnost přežití je nepřímo úměrná úhlu, ve kterém přistáváš. Velký úhel, malá pravděpodobnost, a naopak.“
anonymní letecké moudro

Letecké aeropolitické aktuality

text Vladimír Junek, externí dopisovatel

ICAO/IFAL-PA/IATA vydaly zdra-

vovní příručku pro piloty „Fit-

ness to fly“, která je aplikovatelná i na řídicí letového provozu. Příručka má usnadnit kariérní udržování zdravotní způsobilosti. Nejde o převratná doporučení, jako spíš návod ke snižování hlavních rizik odvíjejících se od mentálního a fyzického zdraví, výživy, spánku, kardiovaskulárních problémů, alkoholu a drog, tělesné váhy a svalových úrazů a zlomenin, zraku a sluchu, cukrovky, cholesterolu, kouření apod. Má smysl si ji v dokumentačním středisku ICAO při RLP prolistovat, přestože úroveň našeho leteckého zdravotnictví patří mezi nejlepší.

V pořadí 193. státem ICAO se stala Dominikánská republika. Její členství má přispět k rozvoji turistiky. Již dnes do země přilétá 54 % turistů. ICAO okamžitě nabízí státu využití svého rámcového programu „No country left behind“. Že by příležitost pro nabídku českého RLP?

Ztráta kapacit B-737 Max 8 a 9 představuje stažení 368 letadel z provozu, což činí jen 2,5 % úzkotrupé kapacity Boeingů a Airbusů dohromady. V samotné rodině B-737 uzemněných 368 typů Max představuje cca 5–6 %. Uzemněním letadel byly nejvíce postiženy 34 kusy Southwest a po 24 kusech American Airlines, Air Canada, China Southern – což je vzhledem k celkovému parku letadel každého z těchto dopravců řešitelný problém. Zahraniční zdroje uvádí, že nejvíce postižení jsou malí a střední dopravci a pořadí vévodí český Smartwings, u něhož je procentuální ztráta kapacity uzemněním B-737 Max odhadována na 24 % sedadlové kapacity, u Air Italy, indického Spice jet a Flydubai je to kolem 20 %, u LOT a Norwegian přibližně 10 %. Pevných objednávek na typy Max má Boeing na 4 600.

Americký Jet Blue vstoupil v dubnu na trh přímých letů mezi Bostonem a Londýnem jako pátý a mezi New Yorkem a Londýnem jako sedmý dopravce. Hybridní nízkonákladový dopravce užívá A-321 LR s kabinou Mint premium o kapacitě 16 míst. Na některých spojích budou čtyři z těchto míst v úpravě mini uzavíratelné kabiny.

Kolaps nízkonákladového islandského WOW airu zrál poslední čtyři roky. Kombinaci nízkých tarifů, rostoucí ceny paliva a konkurence WOW nezvládl, protože se příliš soustředil na severoamerický trh. V operativním leasingu měl až 20 letadel A-330-300. Transfer amerických cestujících přes Island dále na východ začal po počátečním rozvoji stagnovat.

Cathay Pacific CX, člen aliance Oneworld, do svého portfolia zakoupil stagnujícího nízkonákladového dopravce HongKong Express. Vedle prémiových linek tak bude mít i nízkonákladovou odnož, podobně jako Singapore Airlines a Qantas mají Scoot a Jetstar, které v mnohých případech provozují linky souběžně s prémiovými dopravci. Nákup nejspíš urychlila i obava, aby se někdo jiný koupí HongKong Expressu nedostal k cenným slotům.

Předběžně prošlo za rok 2018 stovkou největších letišť 4,52 miliardy cestujících, což znamená meziroční růst o 5,3 %. Atlanta se 107 miliony je první, následují Beijing 101, Dubaj 89, Los Angeles 88, Tokio HND 87, Chicago OHR 83, Londýn LHR 80 milionů cestujících. Největší meziroční přírůstky zaznamenala v pořadí 41. letiště Šeremetěvo +14,4 % na 41 milionů cestujících; 65. indické Bangalore +29,1 % na 32,3 milionu cestujících a 67. turecká Antalya +22 % na 31,6 milionu cestujících. Nízkonákladoví dopravci se zejména zasloužili o 84. místo Vídně s 27 miliony, 92. Milana MXP s 25 miliony a 99. Athén s 24 miliony cestujících. Vzestup všeobecně zaznamenávají především letiště se střediskovým (hubovým) letovým provozem. Zůstává tedy otázkou, cui bono je politika pražského letiště jako koncového, které by se měla dotknout koncepce ministerstva dopravy pro české civilní letectví na další pětileté období.

Nové ístanbulské letiště definitivně otevřené 6. dubna 2019 (po měkkém otevření 18. října 2018) nabízí roční kapacitu 90 milionů cestujících (skutečnost starého Atatürkova letiště z 2018 byla 68 milionů). Přitom je možno kapacitu do roku 2028 rozšířit na 200 milionů cestujících. Pro počáteční fázi nejde o velkášské plány, národní dopravce THY má oporu v lidnatosti a věkové struktuře země, tureckém etniku/pracovních silách v zahraničí, vybudované síti linek. Zpomalení tureckého hospodářského vývoje, inflace a přechodný pokles zaměstnanosti, nemusí letecké ambice THY výrazně ovlivnit. Čistý zisk aerolinií v roce 2018 byl rekordních 753 milionů USD. Pokud jde o širokotrupá letadla v období 2019–24, má THY pevnou objednávku na 25 kusů B-787-9 a 25 kusů A-350, ale pravdou je, že Turecko řeší řadu vnitropolitických i zahraničně politických problémů. V pozadí je i konkurence s dopravci Perského zálivu – Emirates, Etihad a Qatar.

V každém případě 45hodinový přesun provozu z Atatürkova letiště na nové od půlnoci 5. dubna do 21 hodin 6. dubna 2019 byl zdařilou logistickou akcí. K berlínskému traumatu brandenburského letiště nedošlo.

IFALPA si připomíná 70. výročí své činnosti. Sdružuje přes 104 pilotních asociací, reprezentujících členskou základnu čítající 100 000 pilotů.

ICAO Document 10066, týkající se leteckých informačních služeb, právě vyšel. Dokument doplňuje obsah příloh 4 a 15 ÚMCL a má pomoci s přechodem poskytování dat AIS v novém formátu AIM – Aeronautical Information Management.

Novinky ze S centrální lo

text a foto Jakub Slovák, ÚFS/SCL/STPS/OSO

Aplikace Field View efektivně a jednoduše

Od podzimu roku 2018 probíhá v Sekci centrální logistiky Útvaru finančně správného implementace aplikace Field View. Rádi bychom touto cestou aplikaci krátce představili ostatním kolegyním a kolegům.

Field View je aplikace pro tablety a chytré mobilní telefony s uživatelským rozhraním, která umožňuje přehlednou agendu týkající se investiční výstavby a správy budov. Aplikace pracuje se zjednodušeným půdorysem objektů, do kterých lze přesně umístit potřebné záznamy. S použitím jednoho mobilního zařízení lze pořádit záznam o závadě nebo nedodělu s podrobným popisem, porušenou fotodokumentací (kterou lze ještě popsat a editovat přímo do fotografie), to vše právě na půdorysném podkladu, který slouží k přesnému určení polohy závady. Nastaveným komunikačním plánem lze závady ihned delegovat na příslušné řešitele.

PAR 25 má nový kabát



Otlučené omítky a provádění chemické injektáže zdiva

V měsíci dubnu a květnu proběhla v rámci stavební údržby Oddělení správy objektů celková oprava objektu PAR 25 na ploše Letiště Václava Havla Praha.

Původně byl objekt využit právě pro systém přesného přiblížení PAR (Precision Approach Radar). V současné době je využíván jako technologický objekt střediska NAVCOM, které zde udržuje v provozu technologii společnosti ARINC. Tato technologie se podílí na předávání informací mezi řídicími letového provozu a piloty letadel formou služby CPDLC. Objekt je zároveň vybaven čidlem multilateračního systému P3D střediska RIS.

Popraskaná střešní asfaltová krytina, oprýskané nátery a zejména vztlínající vlhkost zdiva s odpadající omítkou vně i uvnitř objektu, to vše byly

Sekce gistiky

Implementované řešení umožňuje pomocí webového rozhraní automaticky informovat i externí firmy, které jsou pro danou problematiku smluvně zajištěny. Stejně tak lze na uživatelsky předdefinovaných protokolech (podle profese, náplně svěřené správy) kontinuálně sledovat obecný stav objektů, či svěřených zařízení.

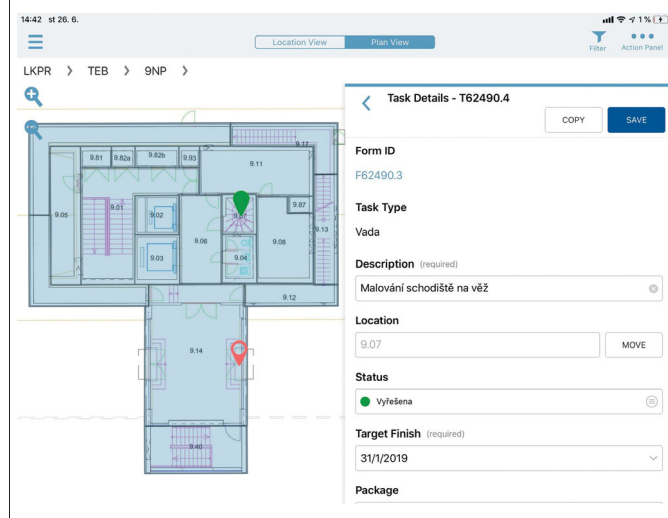
U rozsáhlejších staveb, jako je například areál IATCC, lze k přesné lokalizaci v půdorysu používat čtečku QR kódu zabudovanou přímo do aplikace. Po načtení QR kódu, který je jedinečně definován pro každou místnost, dojde k zaměření v půdorysu právě pro načtenou lokalizaci. QR kódy se budou v brzké době postupně objevovat v objektech IATCC a LKPR, TEB, a to na tabulce s číslem místnosti.

Výhodou řešení přes mobilní zařízení je minimalizování následné agendy v kanceláři, protože všechny potřebné informace se synchronizací zařízení ukládají a delegují odpovědným osobám. Pokud jsou požadovány textové výstupy, tak i tyto se v PDF automaticky generují a rozesílají. Aplikace umožňuje i práci v terénu ve ztížených podmínkách off-line a synchronizace je provedena až po připojení zařízení k internetu. Silnou stránkou je opravdu široká možnost vlastního přizpůsobení zadávaného obsahu na straně uživatele, což z aplikace může činit užitečný nástroj i pro jiná střediska a oddělení podniku.

Aplikace je doplněním již zavedených systémů pro správu objektů na půdě ŘLP (AFM a HUGIS), ve spolupráci se střediskem MIS probíhá její propojení pomocí tzv. API právě na tyto systémy.

V případě podrobnějšího zájmu o aplikaci a o diskusi ohledně možného zapojení některých činností do popsané aplikace se neváhejte obrátit na administrátory aplikace Jakuba Slováčka nebo Jiřího Pucholty.

Náhled půdorysu v mobilním zařízení se zadaným případem



závady, které se s provozem výše uvedených technologií trvale neslučovaly. Rozsah oprav jsme stanovili tak, aby objekt dále vyhovoval potřebnému provozu, zároveň ale s důrazem na efektivitu a ekonomiku vynaložených nákladů, kdy funkční konstrukce zůstaly zachovány a opravy proběhly s použitím stavebních materiálů standardní cenové úrovně.

Vně objektu se provedl odkop zeminy na základovou spáru s provedením drenážního odvodnění a izolace proti dešťové vodě, nový okapový chodník. Poškozené části stávající fasády byly v potřebném rozsahu otlučeny a doplněny s provedením nátěru objektu v předepsaných barvách. Následně se položila nová vrstva asfaltové krytiny s provedením tzv. spojovacího můstku a byly izolovány detaily střešní konstrukce. Klempířská konstrukce dostala nový nátěr. Nakonec bylo ještě nutné kompletně obnovit hromosvodné soustavy a zemnění objektu.

Uvnitř objektu pracovníci odstranili omítky v celé ploše. Pomocí chemické izolační emulze připravili izolační clonu proti vztlínající vlhkosti v celém obvodu vnějšího i vnitřního zdiva, následně se zdi znovu omítky se sanační vrstvou do výšky přibližně 1 m od podlahy. Betonová podlaha, která nevykazovala funkční nedostatky, byla opatřena kvalitním nátěrem s penetrací. Do stěn objektu jsme také doplnili dva větrací otvory určené k odvodu přebytečné vlhkosti.

Všechny práce se prováděly za plného provozu objektu a bylo nutné dbát na patřičnou ochranu osazených technologií. Celá oprava proběhla současně se stavbami produktovodu a severní obvodové komunikace Letiště Praha, a. s., kdy byl objekt PAR 25 dočasně vyčleněn ze zóny SRA, což zajistilo jednodušší přístup k budově. Koordinaci vyžadovaly zejména nové výškové napojení objektu právě na budovanou severní obvodovou komunikaci a odvod dešťových vod kolem objektu.

Oprava proběhla bez větších potíží a za vstřícné komunikace při koordinaci, jak v rámci našeho podniku, tak i Letiště Praha, a. s.

STŘÍPKY Z APP/TWR sesbíral Bohumil Štěpán

KONTROLA RWY

Do začátku osmdesátých let platila povinnost složek řízení letového provozu provádět pravidelné kontroly pohybové plochy, resp. její provozuschopnosti včetně měření brzdícího účinku. Do přechodu na TWR na tzv. novém letišti tuto činnost prováděl vedoucí směny na APP a po přechodu vedoucí směny TWR. Vzhledem k nedostatku kvalifikovaných řídících letového provozu vykonávali činnost řídicího MMP přezkoušení pracovníci z řad pomocných dispečerek nebo řídící v zácviku. Na kontrolu se používal automobil Škoda 100, tzv. superfollow. Tak se stalo, že vedoucí směny prováděl kontrolu pohybové plochy a dojel po TWY F na vyčkávací místo RWY 06. V té době tato TWY ústila na RWY 25 asi 20 m před jejím koncem. Zde si vyžádal vstup na RWY 24 z TWY F a do předpolí této dráhy. To mu bylo povoleno. Veden nepsaným zákonem se před vstupem řádně rozhlédl na obě strany a spatřil dva velké vstupní otvory motorů TU 104, jak se přibližují na RWY 06. Výmluva řídicího MMP byla, že byl požadován vstup na 24 a nikoliv na 06 a *to letadlo přeci přistávalo na 06*. Umístění předpolí mu nic neřikalo. Je totiž umístěno za RWY ve směru vzletu. Vše se vyřešilo domluvou. Dotyčný později odešel od podniku, neboť upřímně, pro řídicího letového provozu neměl předpoklady.



Hokejové úspěchy Prague Monkeys

text a zajištění foto Petr Procházka, UPRO/DATM/SONS/ACC/IFR



Pátek 29. března se pro skupinku hráčů hokejového týmu ŘLP nesl ve znamení velmi brzkého ranního vstávání. Světový šampionát řídících letového provozu v ledním hokeji totiž hostil kanadský Halifax, a tak jste toho dne ráno mohli v odletové hale ruzyňského letiště již krátce po čtvrté hodině ranní vidět scházející se cestující s ne zrovna obvyklou bagáží a hokejkami v ruce.

Turnaje v takto vzdálených destinacích jsou většinou ochotni absolvovat pouze někteří, a je proto nutné tým doplnit i hráči mimo podnik. Stalo se tak i letos a k základu týmu ve složení Jan Klas, Adam Klas, Michal Štikar, Martin Hrstka, Petr Procházka a Monika Procházková se připojili již na letišti Ondřej Camrda z CS-SOFT a bývalý hokejista Josef Zajíc. V Halifaxu pak na nás čekali ještě brankář John Lukie, zapůjčený z kanadského Vancouveru, a dva místní hráči Dave Johnson a nám již velmi dobře známý Julien Gaudet, který tak letos sehrál za Monkeys svůj již čtvrtý turnaj.

Musím říci, že když letíte hrát až do Kanady, tak pro vás hokej samotný vlastně až tak podstatný není a chcete si to tam především užít celé a se vším všudy. Letíte tudíž bez jakýchkoli herních očekávání, zato však plní očekávání Kanady jako takové.

Přesně tak tomu bylo i v tomto případě, a tak jsme se soustředili především na zážitky mimo led a hokejem se opravdu jen bavili. Velmi nám v tom pomáhali jednak i pořadatelé turnaje, kteří měli celou akci, včetně různých doprovodných aktivit, velmi pěkně zorganizovanou a především náš spoluhráč Julien, pro kterého, jakožto místního, nebyl problém cokoli pro nás udělat či zabezpečit.

Díky tomu jsme si celý pobyt opravdu užívali a naše pohoda se zřejmě přenesla i na led, neboť všechny čtyři naše zápasy (proti domácímu Halifaxu, ruským Snowballs, americkému Clevelandu i kanadskému Genderu) jsme vyhráli a vzhledem k největšímu dosaženému počtu bodů dokonce získali i celkové první místo v turnaji.

Závěrečná Farewell party tak pro nás opravdu byla onou pověstnou třešničkou na vynikajícím turnajovém dortu.

Chtěl bych tímto všem účastníkům velmi poděkovat za spoustu krásných zážitků a doufám, že příští rok se nám na ně podaří navázat opět první dubnový týden, tentokrát v americkém Buffalu.

A ještě jednu akci letos absolvovali naši hokejisté. Již tři dny po návratu z vítězného Halifaxu se opět balily tašky s výstrojí a celý tým, nyní již v mnohem početnějším složení, s auty a podnikovým Tranzitem se přesouval do polské Krynice, kde se konal letošní jubilejní 20. EATCIHT (European ATC International Ice Hockey Tournament). Evropský šampionát se mezi hráči každoročně těší velké oblibě a jinak tomu bylo i tentokrát. Patnáct hráčů do pole a dva brankáři byli dost na to, abychom i letos mohli vypomoci jinému týmu a vytrhnout tak trn z paty pořadatelům, kteří díky tomu nemuseli dělat organizační zásahy do turnaje z důvodu vypadnutí jednoho z týmů. Tento rok to byla Budapešť, která využila nabídky hostování jednoho našeho brankáře a celé jedné pětky do každého zápasu.

Vzhledem k tomu, že všichni samozřejmě chtějí hrát zápasy především za svůj vlastní „opičácký“ tým, nejednalo se o stále stejnou pětku, ale jednotliví hráči se ve službách maďarského týmu postupně prostrídali podle toho, kdo se na daný zápas zrovna cítil nejvíce, včetně těch nejlepších. Je tedy jasné, že větší porce nasazení na turnaji nutně vede i k většímu vydání se ze sil. Díky tomu jsme sice nebojovali o stupně nejvyšší, zato jsme však měli unikátní možnost sehrát konečný zápas o 5.–6. místo právě proti týmu Budapešti čili v podstatě sami proti sobě.

Když se, po odehrání všech zápasů ve skupině, tento fakt potvrdil, tak se na tvářích našich hokejistů objevil úsměv a nikdo neskrýval radost z nadcházejícího „bratrovražedného“ boje. Okamžitě padlo rozhodnutí sehrát tento mač v exhibičním duchu, a tak se do „opičácké“ branky, v zapůjčených maďarských betonech, neohroženě postavil Zdeněk Morávek, zatímco Martin Kříkalan se, i se svými rovnými brankářskými bruslemi, stěhoval na pozici napadajícího útočníka. A nutno podotknout, že se oba dva svého nového úkolu zhostili velmi srdatě. Zbytek týmu rozhodně v ničem nezaostával, a protože rozhodčí byli informováni o našem úmyslu, měli tak diváci možnost sledovat situace a zákroky, které za normálních okolností moc šanci vidět nemají. Všichni hráči si na ledě užívali všemožných legráček a maďarští kolegové, kteří rychle pochopili, že v tomto zápase o výhru nepůjde, se k nám rádi připojili. Za vítězství, které v tomto zápase „vybojovali“, nám pak ještě dlouho děkovali, protože pátým místem na turnaji dosáhli svého historicky nejlepšího umístění.

My jsme si naopak tímto „výkonem“, udělali nádhernou tečku za celým turnajem, což souhlasně odkývali i již zmínění diváci slovy, že nic podobného na ledě ještě neviděli.

Musím tak opět všem poděkovat za skvělou náladu a pohodu, se kterou jsme letošní turnaj absolvovali. Kluci díky!

