

STRIP 2019

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

ROČNÍK XX

ČÍSLO 211

PROSINEC



Veselé Vánoce a hodně štěstí do nového roku
přeje redakce

Statistiky provozu

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

Pracovní výročí

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

15^{let}

Čermák František,
technik II,
ÚFS/Oddělení provozní a technické údržby

Chvátal Jan,
inspektor kalibrace,
ÚVO/Oddělení letové kalibrace

Klejšmířová Lenka, Mgr.,
ekonom specialista,
ÚFS/Oddělení controllingu

Poláková Radana,
KTP II, ÚPRO/Oddělení centrální ARO Praha

Táborská Ivana,
KTP II, ÚPRO/Oddělení centrální ARO Praha

Vrba Jiří,
VORS, ÚPRO/Sekretariát LTS

20^{let}

Josífek Ivo,
samostatný řídící letového provozu I,
ÚPRO/Oddělení LPS Brno

Krpata Pavel,
samostatný řídící letového provozu I,
ÚPRO/ Oddělení APP/TWR Praha

Rýdlová Iva,
administrátor IS II,
ÚPRO/Oddělení systémů a dat AIM

Šimon Jan,
vedoucí řlp II - Watch supervisor,
ÚPRO/ Oddělení APP/TWR Praha

25^{let}

Pechrová Věra,
uklízečka, ÚFS/Oddělení správy objektů

ŘÍJEN 2018/2019

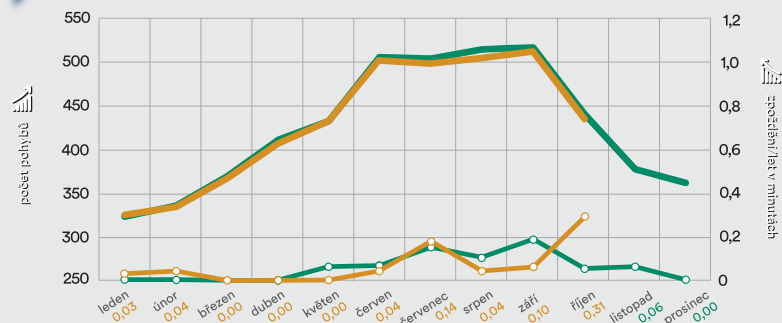
Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2018	2019	18/19	2018	2019	2018	2019
13 646	13 593	-0,4	514 (5. 10.)	514 (4. 10.)	42 (5. 10.)	39 (3. 10.)

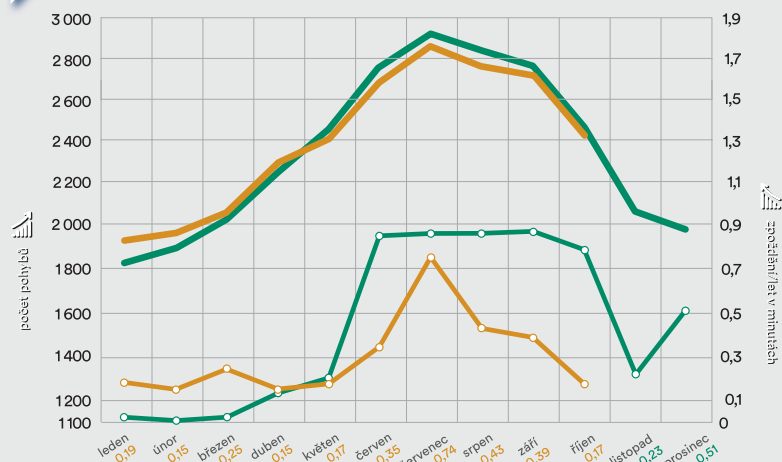
Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

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
76 245	75 179	-1,4	2 688 (1. 10.)	2 758 (4. 10.)	200 (26. 10.)	200 (7. 10.)	0,78	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	1 139	632	628	258	446
VFR	2 911	2 447	1 435	2 354	417	550
	3 901	3 586	2 067	2 982	675	996
MLČ	1 083	1 170	746	1 111	238	402

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

V listopadu se náš podnik opět zapojil do dalšího ročníku **sběrky Paměti národa ke Dni válečných veteránů**, který je stanoven na 11. 11. V recepci IATCC Jeneč a CANI jste tak mohli přispět finanční částkou do umístěné kasičky a připnout si květ vličního máku jako symbol úcty k těm, kteří se zapojili do boje za svobodu a demokracii. **Za Řízení letového provozu ČR se letos nastřádala částka 5 766 Kč**, společně se pak za všechna sbírková místa podařilo vybrat 1 732 638 Kč. Zapojilo se celkem 857 sbírkových míst a více než 600 dobrovolníků. Vybrané peníze budou využity na další natáčení životních osudů válečných veteránů, účastníků protikomunistického odboje a také příslušníků novodobých vojenských misí. V Paměti národa mají pořadatelé v současnosti zdokumentováno přes 1 300 příběhů lidí se statusem válečného veterána a další tisíce odbojářů a dalších tisíců lidí, kteří tento oficiální vojenský status dosud nemají. Díky všem, kteří přispěli, příští rok přibudou další příběhy.

Tanja Grobtek: Budoucnost letectví je v umělé inteligenci

ATM je v současné době pod velkým tlakem. Zásadními faktory tohoto odvětví jsou bezpečnost, kapacita, náklady, efektivita a životní prostředí. Současně se zvyšuje provoz, stále častěji se setkáváme s extrémními meteorologickými podmínkami, uzavíráním vzdušného prostoru obvykle na okraji Evropy, to vše má dopad na dopravní toky v evropské letové síti, která se stává čím dál více propojenou a závislou. Řešení personálních otázek v jednom kontrolním středisku, bouřka nebo přetížená přistávací dráha na letišti mohou zapříčinit narušení dopravních modelů stovky kilometrů daleko od místa vzniku problému stejně, jako když hodíme kámen do jezera a začnou se vytvářet vlny. A pokud v takovém jezeře je kamenů více, odhadnout chování těchto vln je velmi těžké. Proto v našem odvětví musíme dát prostor pro umělou inteligenci a přijmout způsoby, jakými nám v ATM může pomoci. Patří sem zlepšení přesnosti a rychlosti stávajících úkolů, jako je zpracování 30 000 letových plánů každý den a minimalizování potřeby lidského zásahu. Musíme zlepšit předvídatelnost provozu a lépe využívat nové toky dat z letišť, abychom zjistili, kde může být síť přetížena. I o tom hovoří ředitelka pro evropské záležitosti CANSO, paní Tanja Grobtek.

Proč je umělá inteligence tak důležitá?

Umělá inteligence a zejména způsob, jakým se dokáže sama učit, upoutala pozornost mnoha vedoucích a výzkumných pracovníků po celém světě kvůli svému potenciálu zvýšit výkonnost v různých průmyslových odvětvích včetně letectví.

Je to oblast výpočetní techniky, která zahrnuje vysoce pokročilé metody napodobující způsob fungování lidského mozku, a je to výkonná technologie, která dokáže nalézt vzorce v obřích nestruturovaných souborech dat a využít svůj vlastní výkon ke zlepšení v případě, že má dat dostatek.

K typickým schopnostem umělé inteligence patří dnes rozpoznávání řeči, obrázků a videa, inteligentní automatizace, pokročilá simulace a komplexní analytika a předpovědi. Aplikace AI v oblasti letectví může pomoci překonat současné výzvy týkající se kapacity, životního prostředí, propojení a bezpečnosti.

Jak k umělé inteligenci přistupuje CANSO?

Jak je zdůrazněno v dokumentu CANSO Europe Vision 2035, CANSO se domnívá, že v první řadě musíme najít jasnou cestu k systémově orientované technologii, zvýšené automatizaci, architektuře orientované na služby, virtualizaci a součinnosti za účelem transformace výkonu řízení letového provozu. Digitální transformace leteckého průmyslu umožňuje využívat technologie založené na údajích, jako je AI, které tvoří zásadní součást vysoce výkonných systémů budoucnosti ATM.

CANSO se zaměřuje na tvoření silnější budoucnosti již dnes a někteří členové poskytovatelů letových navigačních služeb (ANSP) již aktivně využívají sílu AI ke zlepšení stávajících procesů a vytvářejí nové aplikace ATM.

Můžete uvést nějaký konkrétní příklad, kde již AI, byť v omezené míře, funguje?

Například společnost DSNa ve Francii vyvíjí nové nástroje umělé inteligence za účelem zdokonalení provozních řešení pro optimální konfigurace sektorů, a tím docílit optimalizaci kapacity s využitím dostupných zdrojů. Evropský vzdušný prostor je rozdělen do několika základních bloků vzdušného prostoru, které umožňují modularitu a flexibilitu při řešení různých konfigurací vzdušného prostoru tak, aby byly efektivně dosaženy očekávané dopravní toky. V případě Francie se její vzdušný prostor skládá ze 168 základních bloků.

V taktické fázi jsou to supervizoři a další pracovníci sledující tok letového provozu (FMP), kteří průběžně analyzují poptávku po provozu a dostupnou kapacitu z analýzy údajů o vlastního střediska řízení letového provozu včetně zdrojů, technické dostupnosti, neoče-

kávaných událostí a dopadů na životní prostředí. Na základě své odbornosti pak určují nejvhodnější konfigurace sektorů. Ovšem bez automatizace takového procesu je identifikace posloupnosti odpovídajících konfigurací sektoru ACC podle provozních toků a přidruženého pracovního zatížení časově náročná. Funguje zde pouze omezená automatizace na základě předdefinovaných vzorců, což je ale poměrně omezující.

DSNA proto používá inovativní a dynamické techniky, které dokážou zajistit optimalizaci a časovou úsporu jak v řízení kapacity, tak i v konfiguraci sektoru ACC. Za účelem maximalizace výhod modularity vzdušného prostoru při optimalizaci zdrojů byly vyvinuty automatické funkce pro podporu rozhodování supervizora a FMP. Nový nástroj AI je schopen optimalizovat řešení vzdušného prostoru v případě vysokého pracovního zatížení a nepředvídaných událostí, které by mohly vyžadovat rychlá rozhodnutí pro nové uspořádání vzdušného prostoru. Poskytuje také další nástroje pro řízení toku a kapacity letového provozu a pomocí dynamických sektorových konfigurací usnadňuje uživatelům využívání upřednostňovaných letových tras.

Ve Velké Británii, NATS využívá systém AI k měření jednotlivých složek letového provozu (například vysoký objem provozu, povětrnostní podmínky) a předpovídá pravděpodobnost potenciálních bezpečnostních událostí, jako je například vyjetí z dráhy apod. Zkoumá také, jak by bylo možné využít AI ke snížení zpoždění. Na letišti Heathrow běží v současné době pod NATS projekt Digital Tower Laboratory, jehož cílem je otestovat, zda lze použít kombinaci ultra HD 4K kamer spolu s nejmodernější umělou inteligencí a technologií strojového učení pro zvýšení přistávací kapacity letiště v době nízké viditelnosti a zlepšení přesnosti. V současnosti probíhají neprovozní zkoušky a zjišťuje se reálná proveditelnost uvedení technologie do provozu.

Promítne se využívání AI i do provozování bezpilotních prostředků?

Bezpečná a bezproblémová integrace bezpilotních letounů do leteckého systému bude velkým projektem plným změn nejen pro poskytovatele letových služeb, ale i pro celé letecké odvětví. Vývoj ATM pro obchodní systémy provozující bezpilotní prostředky závisí na větší digitalizaci, automatizaci a tempu ve srovnání s tradičním vývojem řízení letového provozu.

Mnoho provozovatelů a výrobců bezpilotních systémů považuje umělou inteligenci za základní předpoklad pro komunikaci mezi dro-



ny. V případě mimořádné situace musí být schopni udržet drony na trati a reagovat na změny v milisekundách a přizpůsobit své vlastní letové trasy informačním datům poskytnutým jinými drony.

V dlouhodobém horizontu je jednou z nejslibnějších výhod AI snížení faktoru lidského stresu automatickou podporou rozhodovacího procesu, což by znamenalo zlepšení pružnosti provozu, návaznost poskytovaných služeb a zvýšení bezpečnosti.

Mezi další aplikace využívající umělou inteligenci, které ANSP zkoumají, patří zdokonalení výcviku a simulačních cvičení ATCO, údržba systémů řízení/komunikace letového provozu, navigační a sledovací systémy (ATM/CNS) a lepší predikce trajektorie.

Jaké kroky CANSO bude podnikat do budoucna ohledně implementace AI?

CANSO nedávno zahájilo strategickou iniciativu, která identifikuje a hodnotí vznikající technologie z hlediska možného dopadu a výhod pro ATM. To nám poskytne důležitý podklad pro spolupráci a vytvoření informačního kanálu v rámci globální sítě poskytovatelů letových navigačních služeb a dodavatelů CANSO v odvětví ATSO. Jedině tak budou moci klíčoví hráči sdílet informace o nové technologii ATM a dalších souvisejících technologiích a být příkladem jejich přijetí a implementace do provozního prostředí.

Odvětví ATM bylo vždy v popředí, co se týče vývoje inovací a umělé inteligence a má obrovský potenciál pro rozvoj a zdokonalení schopností v tomto odvětví, od zvyšování kapacity a optimalizace toku provozu, až po bezpečnou integraci rozmanité škály uživatelů vzdušného prostoru. Úkolem, který stojí před námi, je vyřešit, jak může letecký průmysl přijmout dostupné technologie, učit se jeden od druhého a uvolnit svůj plný potenciál.

Postřehy z ECTL

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



V měsících listopadu a prosinci vrcholí série jednání a workshopů. Jedná se zejména o následující aktivity. V ECTL se uskutečnil workshop zaměřený na využití výsledků řešení projektů v rámci SESAR programu. Jednání se zúčastnili zástupci z 25 leteckých společností a dalších uživatelů vzdušného prostoru v Evropě. Ze strany účastníků bylo zdůrazněno především větší zapojení do dalších výzkumných projektů. Zástupkyně ECTL informovala v rámci SESAR o „Wave 1“, zmínila první výstupy i první poznatky a také všechny doposud realizované úspěchy. V nejbližších týdnech se očekává vyhlášení dalšího výběrového řízení s cílem vyzvat letecké společnosti k aktivní účasti při řešení projektů v rámci „Wave 2“. Zástupci leteckých společností mají výrazný zájem o zapojení do řešení od samého začátku tak, aby jejich požadavky mohly být včas prodiskutovány a realizovány a aby byla zajištěna rychlá a úspěšná aplikace řešení v praxi.

V souladu s dřívějším rozhodnutím o slučování pracovních skupin a poradních orgánů v rámci ECTL se uskutečnilo v listopadu první zasedání spojených skupin AAB – Agency Advisory Body a CMIC – Civil-Military Interface Standing Committee pod názvem Civil-Military Stakeholder Committee (CMSC). Cílem bude efektivním způsobem na společných zasedáních projednávat zásadní otázky jak z civilního, tak i vojenského letectví. Tato skupina je konzultačním orgánem pro Provisional Council (PC) a DG ECTL. V rámci prvních kroků byl navržen a schválen *chair team* složený ze zástupce civilního letectví, vojenského letectví a zástupce ATM a podle rotačního principu bude předsedou vždy na jeden rok zástupce z uvedených oblastí.

Mezi nejdůležitější zasedání ve 2. pololetí patřilo 52. zasedání PC, na kterém byly projednány strategické otázky jako další vývoj v oblasti SES, doplňky do Maastrichtské dohody, plán činnosti ECTL na období 2020–2024 a rozpočet ECTL na rok 2020 a traťové poplatky.

V listopadu uskutečnili SLO návštěvu pracoviště ACI EUROPE (Airports Council International Europe) se sídlem v Bruselu. Organizace má 189 členů ze 45 zemí a reprezentuje 502 letišť a sedm leteckých asociací. Zástupci ACI informovali o prioritách, na které se klade největší důraz, jako například strategie pro letiště v Evropě (ekonomika provozu, kapacita letišť, integrace letišť za A-CDM, koncept dronů a jejich bezpečná integrace do provozu v prostoru letišť, prostředí a také *airport carbon accreditation programme*).

Tradičně se uskutečnilo také společné zasedání SLO s DG ECTL, na kterém se probíraly klíčové otázky, kterými se ECTL v dalších letech bude muset zabývat.

Ze studie ECTL „Challenges of Growth 2018“ vyplývá, že do roku 2040 by mělo být v Evropě 16 přetížených letišť. Z toho důvodu je potřeba postupně zvyšovat propustnost vzletových a přistávacích drah (VPD) a zlepšovat řízení doby obsazenosti VPD. V rámci programu SESAR se hledají možnosti a způsoby, jak bezpečně snižovat čas, který letadlo stráví na VPD. Při nedávných simulacích prováděných v reálném čase na letišti v Curychu a v součinnosti se Skyguide bylo naměřeno zvýšení průjezdnosti VPD až o 14 % a pomocí nástrojů LORD – Leading Optimized Delivery Runway v kombinaci s konceptem kategorizace ROCAT – Runway Occupancy Categorization se podařilo identifikovat další safety výhody.

Uskutečnil se další *hard talk*, a to s Joane Lundgrenem, CEO Easy Jet, která zahájila činnost v roce 1995 s flotilou několika starších letadel typu B 737-200 a se základní filozofií „Make flying as affordable as a pair of jeans“ (Udělat létání stejně dostupné jako džíny). Dnes má tato druhá největší letecká společnost v Evropě moderní letku letadel Airbus, se kterými denně uskuteční přes 1 700 letů na více než jednom tisící tratí.

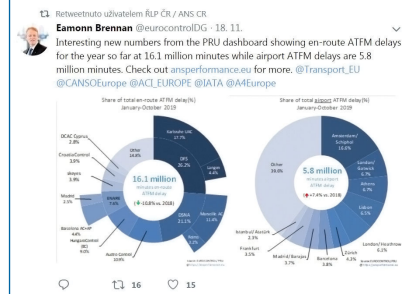
Pravidelně v tomto sloupku předkládám také informace o postupném rozšiřování nového globálního systému Aireon poskytujícím informace o poloze letadel vybavených ADS-B v reálném čase. Aireon LLC a COCESNA (Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea) podepsaly dohodu o rozšíření ADS-B do Belize, Kostariky, Salvadoru, Guatemaly, Hondurasu a Nikaraguy. Podobný postup se uplatnil i v Brazílii. NM oznámil, že ECTL bude tento systém využívat také jako důležitý zdroj informací zejména pro potřebu predikce letů směřujících do Evropy a také pro potřebu znalosti okamžité pozice letadel vybavených ADS-B.

Dne 12. listopadu oslavil personál Air Traffic Safety Electronics (ATSEP) na celém světě svůj svátek. Rád se připojuji ke gratulaci, kterou vyjádřil DG ECTL.

Americký bezpečnostní úřad TSA – Transportation Security Administration má v plánu udělit pro Air Marshals zmocnění sestřelit drony nacházející se nelegálně v prostorách letišť USA. Z nedávné doby jsou známy případy například na letišti Gatwick, kdy vloni před Vánocemi byl úplně zastaven provoz, o několik týdnů později zase došlo k incidentu na letišti Newark (New Jersey).

Protože se blíží vánoční svátky a konec roku 2019, chtěl bych popřát všem pracovníkům Řízení letového provozu, ale i pracovníkům z dalších organizací civilního letectví jejich klidné prožití a do dalších let pevně zdraví a spokojenost.

Podnik tweetuje



Řízení letového provozu ČR získalo Národní cenu za společenskou odpovědnost za rok 2019

TZ ŘLP ČR, s. p.

Prestížní ocenění uděluje Ministerstvo průmyslu a obchodu již od roku 2009. Rada kvality spadající pod Ministerstvo průmyslu a obchodu motivuje touto cenou společnosti podnikatelského i veřejného sektoru k využívání moderních nástrojů řízení, které pomohou udržet dlouhodobě skvělé výsledky.

Slavnostní předání ceny za společenskou odpovědnost se uskutečnilo v úterý 26. 11. 2019 v prostorách Španělského sálu Pražského hradu. „Jsem velmi rád, že náš podnik tuto cenu získal. Jde o výzvu pro společnosti, které nad rámec svých povinností realizují další aktivity a které jsou prospěšné nejen pro ně samotné, ale také pro jejich zaměstnance, širokou veřejnost, obchodní partnery i životní prostředí,“ uvedl při této příležitosti Jan Klas, generální ředitel ŘLP ČR, s. p., a dodává: „Pro udržení dobrého jména je třeba dosahovat nejen pozitivních hospodářských výsledků, ale je nutné přemýšlet v dlouhodobějším horizontu. Snažíme se proto zohledňovat stejnou měrou také rozměr sociální a společenské včetně ochrany přírody. Porotu zaujala také transparentní komunikace, vysoká míra dodržování právních norem a kvalita a systémovost sponzorského programu podniku.“

Odpovědné chování představuje dobrovolné převzetí spoluodpovědnosti za udržitelný rozvoj moderní společnosti. Společensky odpovědné organizace staví na první místo dodržování povinností uložených právními předpisy a nad jejich rámec uplatňují odpovědné a etické chování vůči svému okolí. Tato strategie posiluje důvěryhodnost organizace v očích zákazníků, partnerů i společnosti jako celku a stává se důležitým nefinančním ukazatelem výkonnosti organizace.

Posláním Národní ceny České republiky za společenskou odpovědnost je podpořit společenskou odpovědnost a udržitelný rozvoj prostřednictvím zpětné vazby, kterou organizacím poskytne hodnocení nezávaznou stranou.

Zúčastněné organizace tak získají objektivní pohled na úroveň plnění své společenské odpovědnosti a udržitelného rozvoje, a zejména ty oceněné mohou představovat dobrý příklad pro ostatní organizace.



Inspirovat

připravila nwt

„Všechno bylo nádherné a vznešené – obloha bez oblak nad námi a ten nejsladší výhled kolem dokola. Jak obrovské je naše štěstí! Nezájímá mě, jak je teď na zemi. Ted' je tady pro mě celá obloha.“

Jacques Alexandre César Charles (1746–1823), francouzský vynálezce, vědec, matematik, profesor Francouzské akademie věd a průkopník balonového létání.

„Když se zdá, že jde všechno proti tobě, pamatuj, že letadlo vzlétne vždy proti větru a ne s větrem.“

Henry Martin Ford (1863–1947), americký podnikatel, průkopník automobilového průmyslu. Jeho úspěch znamenal nejen revoluci v průmyslu, ale i velký vliv na moderní kulturu. Jako první na světě také zavedl pásovou výrobu automobilů.

„Dokud budeme muset jezdit na letiště autem, bude cestování letadlem stále nebezpečné.“

Federico Fellini (1920–1993), italský filmový režisér a scenárista. Je držitelem pěti Oscarů, čtyři získal za nejlepší cizojazyčný film (Silnice, Cabiriiny noci, 8 a půl, Amarcord) a jednoho za celoživotní dílo (1993).

„Ti na zemi nás rozeznávají podle perletově bílého chvostu, který za sebou táhne letoun, když letí ve velké výši, jako nevěsta závoj.“

Antoine Marie Roger de Saint-Exupéry (1900–1944), francouzský spisovatel, letec, často je považován také za filozofa a humanistu. Mezi jeho nejznámější díla patří Země lidí, Citadela nebo Malý princ; z knihy Válečný pilot.

„Předpisy jsou jen papír. Neobstojí při střetu se zemí nebo s jiným letadlem.“

Ernest Kellogg Gann (1910–1991), americký letec, spisovatel, námořník a ochránce přírody.

„Být zkušební pilotem někdy není ta nejbezpečnější práce na světě.“

Alan Bartlett Shepard, Jr. (1923–1998), letec, podnikatel a první americký astronaut ve vesmíru a pátý člověk, který stanul na Měsíci.

Elektronické zpracování neschopenek od ledna 2020

text Sekce lidských zdrojů

Vážené kolegyně, vážení kolegové, rádi bychom vás informovali o změnách v oblasti dočasné pracovní neschopnosti. Od 1. ledna 2020 se zásadním způsobem mění vystavování dokladů o dočasné pracovní neschopnosti. Začne fungovat tzv. eNeschopenka. Hlavním rozdílem má být zjednodušení v předávání informací mezi lékařem, zaměstnavatelem a Českou správou sociálního zabezpečení.

Ošetřující lékař již nebude vystavovat papírovou podobu dokladu o dočasné pracovní neschopnosti, ale zaměstnanec obdrží pouze „II. díl - Průkaz práce neschopného pojištěnce“, na kterém budou uvedeny informace o začátku a konci pracovní neschopnosti, o další kontrole u lékaře a případných vycházkách nemocného. Tento doklad bude vystavován pouze pro osobní potřebu zaměstnance a zůstává mu i po ukončení nemoci. Zaměstnanec nebude předávat zaměstnavateli žádné doklady včetně potvrzení o trvání dočasné pracovní neschopnosti (dříve tzv. „lístek na peníze“).

Co se nemění? Zaměstnanec má podle zákoníku práce stále povinnost sdělit zaměstnavateli, že u něj nastala dočasná pracovní neschopnost, která je překážkou v práci, a to neprodleně, jakmile se o ní dozví. Datum vzniku dočasné pracovní neschopnosti sděluje telefonicky nebo e-mailem svému přímému nadřízenému nebo jiné pověřené osobě. Stejným způsobem bude zaměstnanec informovat zaměstnavatele o dalším vývoji nemoci, tj. o plánovaných kontrolách a dalším trvání dočasné pracovní neschopnosti.

Co se mění? V případě, že dočasná pracovní neschopnost vznikne v důsledku úrazu (pracovního/nepracovního), musí zaměstnanec zaměstnavatele také o této skutečnosti informovat.

U dočasné pracovní neschopnosti započaté a vystavené lékařem do 31. 12. 2019 se podmínky prokazování a informování zaměstnavatele nemění.

U žádostí o ostatní dávky nemocenského pojištění (např. mateřská, otcovská, ošetřovné) se nic nemění, budou i nadále platit stávající postupy.



Na začátku ledna příštího roku, v úterý 7. 1. 2020 od 10:00 do 13 hodin se Řízení letového provozu opět zúčastní Tříkrálové sbírky pořádané a organizované Charitou České republiky a v budově IATCC Jeneč budete moci spatřit tři krále, kteří vám za příspěvek zahrají vánoční koledu. Tato akce patří mezi největší charitativní sbírky v Česku a v roce 2020 oslaví 20. výročí. Celá sbírka proběhne od 1. do 14. ledna a tradičně podpoří potřebné lidi v naší zemi prostřednictvím sociálních služeb Charity i přímou pomocí konkrétním rodinám v nouzi. Desetina sbírky je určena na pomoc do zahraničí. Předem děkujeme všem zaměstnancům, kteří se zúčastní.

Letecké aeropolitické aktuality

text Vladimír Junek, externí dopisovatel

Období vysokých meziročních přírůstků letecké dopravy až k 7 % rokem 2018 skončilo. I když přírůstky přepravy v roce 2019, snad s výjimkou dopravy nákladu, budou ještě kladné, výraznému zpomalení růstu přispělo celoroční uzemnění B737 MAX, americko-čínská obchodní válka a bankroty několika dopravců (z nejvýznamnějších indický Jet Airways) a celkové zpomalení světové ekonomiky. Zpomalení růstu potvrzují dopravci, služby řízení letového provozu i letiště.

Funčín Thomas Cook Airlines Scandinavia, jehož mateřská společnost cestovní kancelář Thomas Cook Severní Evropa v září zbankrotovala, byla získána konsorciem tří skandinávských investorů a zahajuje po restrukturalizaci provoz pod novým obchodním jménem Sunclass Airlines. Provozuje park 14 letadel, složených z A330 a A321 a na dále se bude soustřeďovat na charterové lety.

Třetí Drone Enable Symposium se uskutečnilo v montrealském ústředí ICAO ve dnech 12.–14. listopadu.

Zprovoznění B737 MAX, podle prohlášení ředitele FAA USA Dicksona z 28. října, se uskuteční pouze v případě, že úpravy softwaru a požadavky na nový výcvik pilotů budou splněny. FAA dokončuje novou certifikaci. Zahraniční úřady musí učinit vlastní rozhodnutí o návratu Maxů do provozu a shledat, že USA již netrvá na původních bezpečnostních kritériích.

Finanční joint venture na pořízení letadel sjednávají China Construction Bank Leasing a Norwegian. Banka bude mít 70% účast, Norwegian 30% účast, a to na pořízení 27 letadel A320 neo dodávaných v období 2020–2023. Norwegian se tak sníží kapitálové výdaje cca o 1,5 miliardy USD.

Kazachstánský Fly Aristan zahájí v prosinci mezinárodní provoz do Moskvy letadlem A320 se 180 místy. Fly Aristan je nízkonákladovou odnoží Air Astana.

Ruský Suchoj Superjet 100 má technické potíže s motory, letovými systémy a špatnou úroveň poporodní podpory výrobcem. Uvádí to druhý největší ruský provozovatel tohoto typu Yamal Airlines. Jen zhruba polovinu ze svých 15 letadel má provozuschopných. Rovněž mexický Interjet udržuje v provozu jen asi třetinu svých Superjetů.

Americká Delta investuje do zahraničních dopravců. Vychází z přesvědčení, že majetkový podíl umožňuje užší spolupráci, než jaké je možno dosáhnout formou aliancí a codesharů. Na podzim investovala 1,9 miliard USD do získání 20% podílu v jihoamerickém LATAM (brazílsko-čínský dálkový dopravce). Velcí hráči upřednostňují na důležitých trzích dvoustranný joint venture provoz i s nečlenem aliance. Ukazuje se, že zenit rozšiřování mají aliance již za sebou. Někteří dopravci se z aliancí dokonce vymaňují nebo mění alianční příslušnost, což je i případ LATAM.

Dálkové ambice Taromu by měly být obnoveny po patnácti letech na další dva roky. Americká transatlantická autorizace podle dohody o otevřeném nebi vyprší Taromu dne 29. listopadu.

Play, nový islandský nízkonákladový dopravce má nahradit před 8 měsíci zbankrotovaný Wow Air. Zpočátku má provozovat na 6 letadel A321.

Zjednodušení konsorcia AF-KL je prvním výsledkem nového ředitele Smithe (Kanaďan). Struktura konsorcia bude tvořena jen 3 dopravci, a to KLM, AF a nízkonákladovou Transavií, která bude usilovat o čelní místo mezi evropskými nízkonákladovkami.

Konsorcium IAG též hodlá zjednodušit v roce 2020 svou španělskou strukturu na dva dopravce – Iberii a nedávno získanou Air Europa (přechází z aliance Sky Team do aliance One World). Podle záměru by Air Europa měla absorbovat španělské dopravce Vueling, Iberia Express a Level.

Zahájení provozu B737 MAX posunují American Airlines a Southwest až na březen 2020. Vycházejí přitom z toho, že FAA USA nepotvrdila, že recertifikační proces Maxů by mohl být ukončen koncem letošního roku.

Flotila deseti letadel A380 vyřadí společnost Air France do roku 2022. Důvody jsou následující. O 20 % vyšší spotřeba paliva oproti širokotrupým dvoumotorákům, flotila deseti letadel je příliš malá pro variabilní provozní nasazení, cestující dávají přednost častotě/hustotě spojů, což 500–600 místné letadlo v téže relaci komerčně neumožňuje. Nedostatek letištních slotů se zatím ve prospěch A380 neprosazuje. Park restrukturalizují i Emirates, původní objednávku 163 kusů A380 snížily na 123, v provozu budou nejméně do roku 2030 a jejich počet se bude postupně snižovat. Mezitím se Emirates staly největším provozovatelem B777ER, kterých provozují asi 134 z více jak 810 vyrobených.

Doprava na letišti Dubai DXB poprvé za desetiletí stagnuje a odhaduje pro rok 2019 kolem 90 milionů (89,1 milionů cestujících v roce 2018). Předpokládá se, že využití smart technologií během tří let zvýší kapacitu stávajícího DXB až na 120 milionů cestujících. Dobudování nového letiště dubajského letiště DWC (asi pro 160 milionů cestujících ročně) přestává být prioritou, neboť již dnes je schopno poskytovat služby dalším 30 milionům cestujících ročně.

A350-1000 pro přibližně 375 cestujících by podle očekávání měl být novou vlajkovou lodí Airbusu po A380. Výroba B747-8 záhy skončí a výrobce se soustředí na varianty B777, B787 a recertifikaci a zprovoznění B737 MAX.

CANI New S ANSA

text a
Denis



Republika e Kosovës

Republika Kosovo

Republic of Kosovo

ASHNA

Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror

Agencija za Vazdušno Navigacijske Usluge

Air Navigation Services Agency

Výcvikový institut CANI i v letošním roce prohloubil spolupráci s jedním z významných partnerů ANSA, Kosovo – dříve Prishtina International Airport. Rádi bychom vám nyní spolupráci s naším významným a strategickým partnerem přiblížili.

ANSA je národní poskytovatel letových navigačních služeb v Kosovu, státní podnik. „S ANSA, dříve Prishtina International Airport, spolupracuje naše společnost již řadu let. Patří k tradičním zákazníkům a realizujeme pro ně celou řadu aktivit. Za dobu naší spolupráce jsme realizovali široký záběr mnoha typů kurzů a projektů,“ říká Miroslav Ehl z obchodního oddělení.

V rámci výcvikového programu spolupracuje ŘLP a ANSA již od roku 2011, kdy spolupráce začala organizací ATCO udržovacích výcviků. Od té doby se udržovací výcviky na přání kosovské strany pořádají pravidelně, a to i na základě specifických požadavků kosovské strany.

Vedle MATS a BHANSA je ANSA jednou z vybraných společností, které mají na našich simulátorech své vlastní prostředí, a to jak na 2D pro APS, tak i na 3D pro výcvik ADI. Od roku 2015 spolupracuje ŘLP s ANSA také na poskytování letového ověřování.

Po vítězství v prvním tendru se jednalo nejprve o tříletý kontrakt, v současnosti jsou tendry obnovovány každý rok. V rámci naší spolupráce jsme v Kosovu odlétali celkem osm misí a i v příštím roce bychom rádi v naší spolupráci pokračovali.

Letos se ANSA stala naším třetím největším zákazníkem po společnostech BHANSA a AVINOR. I tentokrát jsme pro ně realizovali zmíněný APS udržovací výcvik, výcviky technického personálu, kalibraci a momentálně mají ve vstupním výcviku i dvanáct svých studentů. Jedná se o první společný vstupní výcvik za dobu naší spolupráce. Od roku 2016 objem projektů realizovaných pro kosovského partnera neustále roste a k výtu letošních projektů nesmíme opomenout ani kurz AIS, který probíhá v listopadu a prosinci roku 2019.

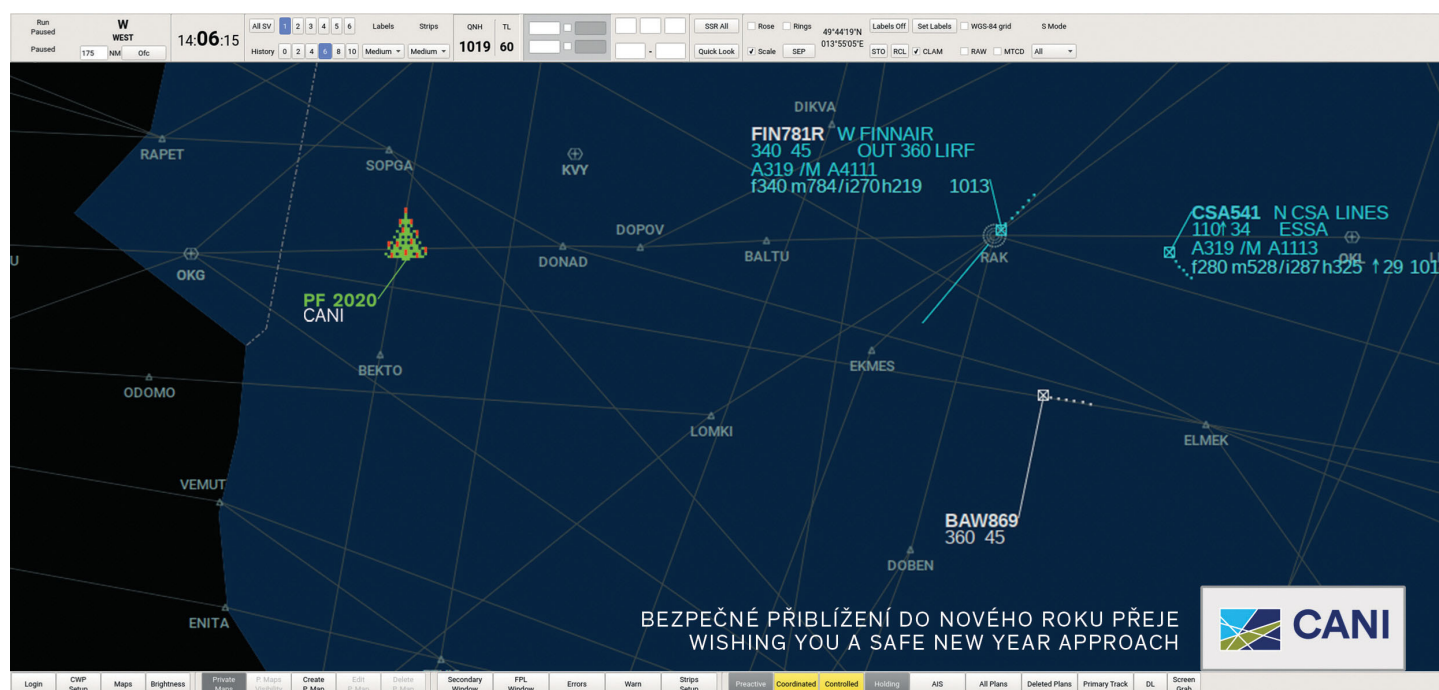
Měřeno počtem projektů i objemem zakázek je ANSA zařazena mezi významné zákazníky ŘLP ČR, s. p. Naše spolupráce je pevně založená na oboustranné důvěře i blízké orientaci na roli zákazníka.

Zajímavostí je, že ANSA poskytuje služby APP a TWR. Přelety nad Kosovem však nejsou řízeny z jejich ACC, ale z Budapešti, kam bylo poskytování služeb přesunuto v důsledku ukončení aktivních služeb NATO v Kosovu. V současnosti ovšem usilují o navrácení vlastního stanoviště ACC, stejně jako tomu bylo v případě Bosny

VS:

a grafický návrh PF
a Zedníková, Marketing Manager

a Hercegoviny a společnosti BHANSA. „Spolupráce mezi agenturou ANSA Kosovo a CANI byla na začátku pouze v rozsahu poskytování udržovacích výcviků řídicím letového provozu. Postupem času se ale zvýšila jak z hlediska objemu, tak i rozsahu. Jak ŘLP ČR, s. p., dokazuje, není ANSA již dávno pouhým zákazníkem, ale stali jsme se partnerem pro řešení vzdělávacích potřeb našich zaměstnanců. Během mnoha školení v CANI se naši žáci setkali s multikulturním prostředím v podobě školitelů a spolužáků z jiných zemí, s obrovskými zkušenostmi školitelů, skvěle vybavenými učebnami a celkově příjemným prostředím. Přestože CANI nedisponuje nejmodernějším vybavením simulátorů, vše kompenzují obrovské zkušenosti a připravenost tamních instruktorů, kteří našim žákům pomáhají. Věřím, že se naše budoucí spolupráce s CANI bude i nadále prohlubovat a že se nám společně v brzké době podaří dosáhnout požadované normalizace kosovského vzdušného prostoru, o kterém se mimo jiné diskutovalo i v rámci setkání mezi řediteli CANI a ANSA v dubnu roku 2019,“ hodnotí za kosovskou stranu Samir Bllacaku, Manager – Training and Development Department.



STŘÍPKY Z APP/TWR sesbíral Bohumil Štěpán

PRŮLET VE VODOCHODECH

AERO Vodochody vyrábělo svého času licenčně letadlo MIG 21. Tato letadla se rovněž vyvážela do zahraničí. Samozřejmě, že jako vojenská továrna, nebylo uvedeno její letiště na žádné mapě. To na úvod. Do doby než letecká společnost Air India zařadila do svého letadlového parku letadla B 747, létala do Londýna s B 707 s mezipřistáním v Cairu a v Praze. Tak bylo jednoho dne letadlo B 707 vektorováno mladým řídicím při letu z Londýna od vstupního bodu Rakovník na RWY 25. Vše probíhalo standardně až do okamžiku, kdy letadlo dostalo nářez letět kurzem 180 st. Tímto kurzem letělo asi půl minuty, když letadlo ohlásilo dráhu v dohledu. Tuto zprávu řídicí potvrdil a netušil žádnou záhadou, neboť meteo podmínky byly VMC respektive modronebes, a tak mohla být dráha 25 pilotům letadla v dohledu. Asi za 15 sekund ohlásilo letadlo finále. To už bylo řídicímu jasné, že je něco špatně, a tak nařídil letadlu okamžitě stoupat a pokračovat kurzem 180. Letadlo instrukce potvrdilo a po obdržení dalších kurzů zdárně přistálo na RWY 25 v Ruzyni. Tehdy byl používán radar RL2, u kterého bylo normální, že stopa polohy na dvě až tři otáčky zmizela a pak se zase objevila. Právě tato vlastnost zavinila, že řídicí v kritickou dobu neměl informaci o momentální poloze. Vše však mělo dohru asi za týden. Vedoucí stanoviště si pozval řídicího do kanceláře, tam byl pracovník podnikové inspekce a dva neznámí pánové. Ti mu nebyli představeni, ale žádali o popis, jak byl let řízen. Korespondenci mezi letadlem a řídicím měli vypsanou a přeloženou ze záznamu. Když se nic nového nedozvěděli, požádali, aby jim ukázal na fotografii z radaru, které to bylo letadlo a jeho trajektorii. Řídicí fotografii záznamu radaru viděl poprvé a orientovat se v ní bylo složité, takže to udělal pracovník podnikové inspekce. Poté byl řídicí z kanceláře propuštěn. Asi za hodinu byl znovu povolán k vedoucímu, kde se dozvěděl, že pánové byli od kontrarozvědky a že B 707 to ve Vodochodech protáhl nad dráhou v 50 m a tam zrovna nakládali Migy do nějakého araba, a zajímalo je, zda to nebyl úmysl. Tak jsme se tomu, jak byli ostražití, zasmáli a vedoucí konstatoval, že postup byl správný, což ocenil přemí 500 Kčs. V době kdy bylo pivo a litr benzínu za 2,10 Kčs, to bylo milé.

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, státní podnik • XX. ročník, č. 210 • 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 17. 12. 2019 • Číslo vyšlo 20. 12. 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.



Bosna a Hercegovina přebrala kontrolu nad celým svým vzdušným prostorem

Téměř tři desetiletí po vypuknutí války a po patnácti letech příprav konečně převzalo řízení letového provozu Bosny a Hercegoviny kontrolu nad leteckým provozem v horním vzdušném prostoru a v noci ze 4. na 5. prosince otevřelo novou kapitolu v historii svého civilního letectví. Začalo totiž poprvé řídit letový prostor na celé své obloze. Řízení letového provozu tak probíhá na dvou úrovních – první až do hladiny 10 000 metrů nebo 32 500 stop a druhý nad touto výškou, tedy ve střední a horní vrstvě vzdušného prostoru, kde je provoz velmi hustý.

Od vypuknutí války v Bosně v letech 1992 až 2014 neměla Bosna a Hercegovina nad svým nebem žádnou kontrolu. V listopadu 2014 převzala řízení letového provozu do hranice 10 000 metrů. Provoz nad touto hranicí však zůstával i nadále pod společnou kontrolou sousedního Srbska a Chorvatska.

Řízení letového provozu Bosny a Hercegoviny BHANSA (Bosnia and Herzegovina Air Navigation Services Agency) uvádí, že v horním vzdušném prostoru se uskutečňuje více než 80 procent letového provozu a očekává se, že počet letů se bude nadále výrazně zvyšovat, a to na 70 až 80 letů za hodinu, 700 až 800 letů denně v zimě a až 120 letadel za hodinu nebo 1 600 denních letů v létě. V současné době tamní řidiči navigují přibližně 200 letadel denně.

Teprve v polovině roku 2018 přijala Rada ministrů, vládní orgán Bosny a Hercegoviny dokument ustavující pravidla správy vzdušného prostoru Bosny a Hercegoviny (Airspace Management Policy of Bosnia and Herzegovina), který znamenal první reálný krok k převzetí kontroly nad celým svým vzdušným prostorem. Přitom tento proces trval v Bosně a Hercegovině mnohem déle než v jiných bývalých jugoslávských republikách.

„Potíž Bosny a Hercegoviny byla v tom, že zde nebyl dostatek odborníků, kteří by na vedoucích pozicích celý proces vedli,“ řekl odborník na letový provoz a pilot Emir Kulic. Dodal, že nekompetence nebyla jediným důvodem takové časové prodlevy, ale že se jednalo i o finančních prostředcích, které letecké společnosti vyplácely za přelet nad územím Bosny a Hercegoviny 27 let službám řízení letového provozu Srbska a Chorvatska.

Davorin Primorac, ředitel BHANSA, při příležitosti převzetí kontroly nad celým vzdušným prostorem země řekl: „Pro Bosnu a Hercegovinu jako stát je to skvělý den. Jako relativně nejmladší evropská agentura pro poskytování letových navigačních služeb jsme v celkem krátké době vytvořili technické, personální a všechny další předpoklady pro to, abychom mohli plně řídit letový provoz nad územím Bosny a Hercegoviny.“ Primorac již v polovině října konstatoval, že zemi se poskytováním navigačních služeb ve svém horním vzdušném prostoru podaří vydělat miliony eur ročně. Předpokládané příjmy společnosti do roku 2020 jsou přibližně 36 milionů EUR, zatímco v roce 2015 činily 18 milionů EUR.



Language Corner

Hebert was being examined by the family doctor who, after carefully examining said, “Yes, it is chronic evil which has deprived you of health and happiness.”

“Shh!” cautioned Hebert. “For heaven’s sake doc, speak softly as the wife is sitting in the next room.”

It was a stifling hot day and a man fainted in the middle of a busy intersection. A woman quickly rushed to help him. When she knelt down to loosen his collar, a man emerged from the crowd, pushed her aside, and said, “It’s all right, I know first aid.”

The woman stood up and watched as he took the ill man’s pulse and prepared to administer artificial respiration. At this point she tapped him on the shoulder and said, “When you get to the part about calling a doctor, I’m already here.”

We visited our newly married daughter, who was preparing her first Thanksgiving dinner. I noticed the turkey thawing in the kitchen sink with a dish drainer inverted over the bird. I asked why a drainer covered the turkey.

Our daughter turned to my wife and said, “Mom, you always did it that way.”

“Yes,” my wife replied, “but you don’t have a cat!”

V letošním roce oslavil jeden z našich zaměstnanců, pan Ivan Uhlíř, neuvěřitelných šedesát let nepřetržitého pracovního poměru u podniku. Jeho jméno patří rozhodně k těm nejznámějším nejen v rámci Řízení letového provozu, mnozí četli například jeho odbornou publikaci o historii radarů. Připomeňme si tedy stručně jeho profesní cestu životem.

Narodil se v roce 1941 v Praze. Po maturitě na Střední průmyslové škole elektrotechnické v Praze, (obor radiotechnika, rozhlas/televize) nastoupil v roce 1959 ke Státní letecké správě – organizačnímu předchůdci dnešního státního podniku ŘLP ČR, s. p. Po krátké době zácviu v Praze začal působit v Brně při zavádění nového radaru OR-1. Po ukončení vojenské základní služby pracoval jako technik radaru OR-2 v Praze a následně pak od roku 1970 několik let jako vedoucí technické sálu a skupiny techniků OR-2. V období let 1966 až 1968 pracoval přechodně v radarovém týmu v Ostravě a také na letišti Berlin-Schönefeld jako technický dohled v rámci spolupráce s národním podnikem Tesla Pardubice. V roce 1972 byl jmenován vedoucím technické části projektu „Provozní přechod do Technického bloku“ na letišti Praha-Ruzyně. V roce 1974 začal působit na pozici metodika zabezpečovací letecké techniky, ve které působil až do současnosti. V letech 1972 až 1982 prováděl letové ověření radarové techniky na celém území Československa.

Mezi jeho nejvýznamnější aktivity a manažerské působení po roce 1990 patří *vedoucí projektu CAMUS* (EUROCAT 200/2000) v letech 1991–2000; *reprezentant ČR v přehledovém týmu EUROCONTROL* od roku 1993, dnes SUR-GS (Surveillance Steering Group) a současně práce v odborné skupině SMSG (Surveillance Modernisation Support Group), dříve také ve skupinách uživatelů ARTAS a RMCDE; v letech 1998 do 2002 *součinnost s průmyslem při zavádění multilaterační přehledové technologie*; v letech 2001–2007 účast v projektu nového střediska IATCC Praha v *pozici koordinátora projektu*; v letech 2002–2006 *pozice vedoucího radarové pracovní skupiny v projektu CEATS*; od roku 2007 *účast v projektu FAB CE v radarové pracovní skupině*; v letech 2005 až 2009 *činnost v EUROCAE pracovní skupině WG-70* při tvorbě standardu ED-142 pro multilaterační systémy; v letech 2007 až 2013 působil jako *vedoucí projektu „Implementace módu S v českém vzdušném prostoru“*; v letech 2008 až 2010 *činnost v projektu SINBAD* (Safety Improved with a New concept by Better Awareness on Airport Approach Domain), což je projekt orientovaný na aplikaci MSPSR (Multi Static Primary Surveillance Radar); od roku 2015 *činnost v EUROCAE pracovní skupině WG-103* při tvorbě standardu pro „Independent Non-Cooperative Surveillance Systems“.

Kromě své pracovní činnosti patří Ivan Uhlíř mezi vyhledávané lektory základních kurzů řídicích letového provozu a kurzů pro specialisty technických systémů na domácí i mezinárodní úrovni.

Je držitelem mnoha ocenění, například za celoživotní přínos v oblasti radarových systémů v ČR z roku 2011 nebo uznání Podvýboru pro vědu, výzkum, letectví a kosmonautiku Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, jako „Osobnost českého letectví“ z roku 2012. Všichni, kdo se s Ivanem Uhlířem setkali ať již pracovní nebo osobně jistě budou souhlasit, že jeho píle, zodpovědnost a nadšení pro práci by mohly být inspirující motivací pro nás všechny.

