

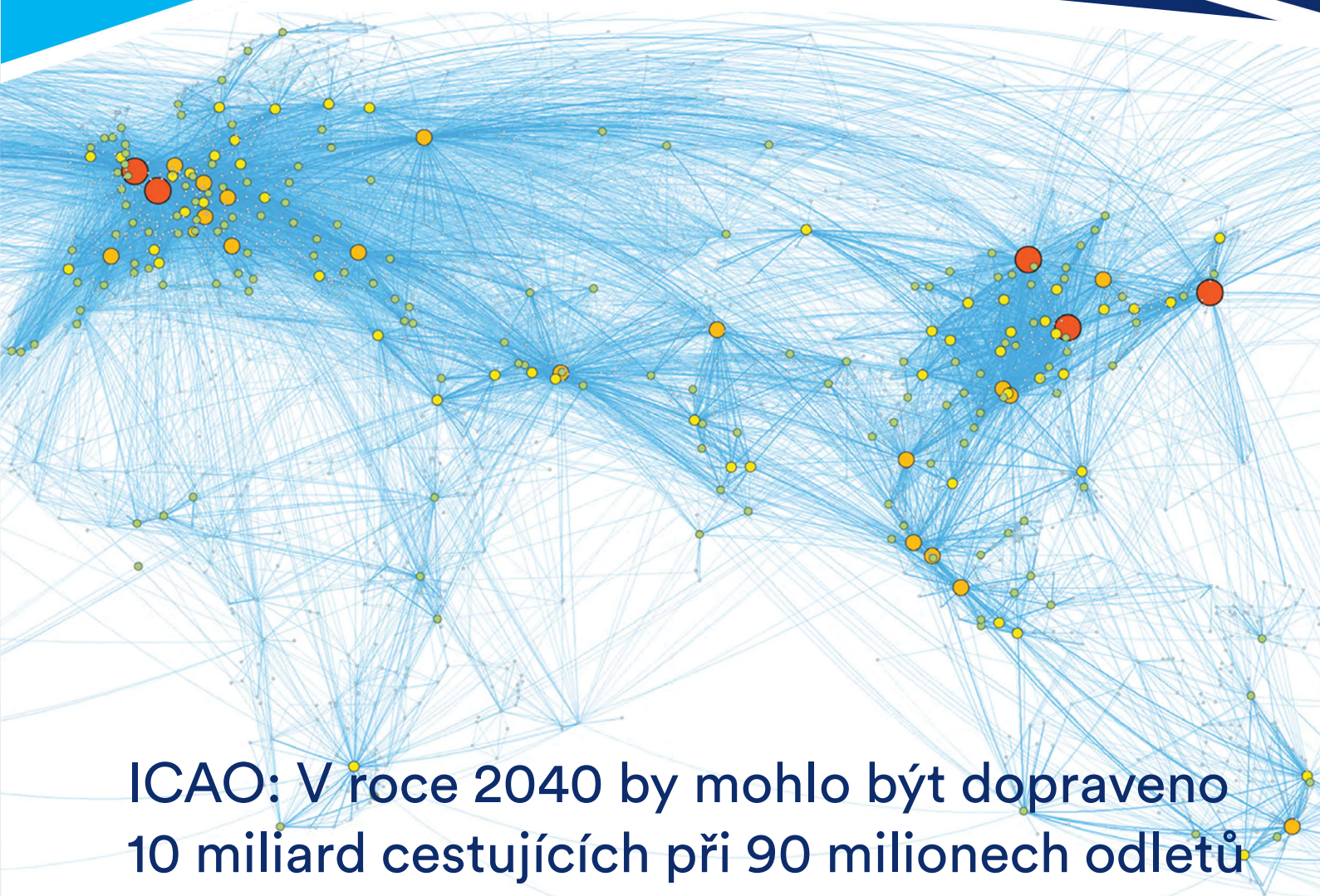
STRIP 2020

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

ROČNÍK XXI

ČÍSLO 212

LEDEN



ICAO: V roce 2040 by mohlo být dopraveno
10 miliard cestujících při 90 milionech odletů

Statistiky provozu

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

Pracovní výročí

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

15^{let}

Böhm Jan,
technik II,
ÚFS/Oddělení provozní a technické údržby

Franková Martina,
samostatný odborný referent specialista,
ÚPRO/Sekretariát SLRL

Nedvěďová Lenka, Ing., BBA,
operátor příjmu dat, ÚPRO/Oddělení FDD

Novák Pavel,
technik II,
ÚFS/Oddělení provozní a technické údržby

Raunigrová Markéta,
operátor příjmu dat, ÚPRO/Oddělení FDD

Smržová Jitka,
operátor RTG - strážný,
ÚFS/Oddělení recepční a strážní služby

Šticha Kamil,
technik II, ÚFS/Oddělení správy objektů

Trčka Luděk,
technik II, ÚFS/Oddělení správy objektů

Vidner Miroslav,
technik II,
ÚFS/Oddělení provozní a technické údržby

20^{let}

Kohoutková Jana, Ing.,
samostatný odborný referent specialista,
ÚPRO/Kancelář projektu Neopteryx

Šmehlíková Jana,
samostatný řídící letového provozu II,
ÚPRO/Oddělení APP/TWR Praha

25^{let}

Meryová Ilona,
operátor reprografické techniky,
ÚPRO/Reprografické a distribuční oddělení

35^{let}

Samšířák Jan, RNDr.,
vedoucí řlp II - Senior controller,
ÚPRO/Oddělení ASM

LISTOPAD 2018/2019

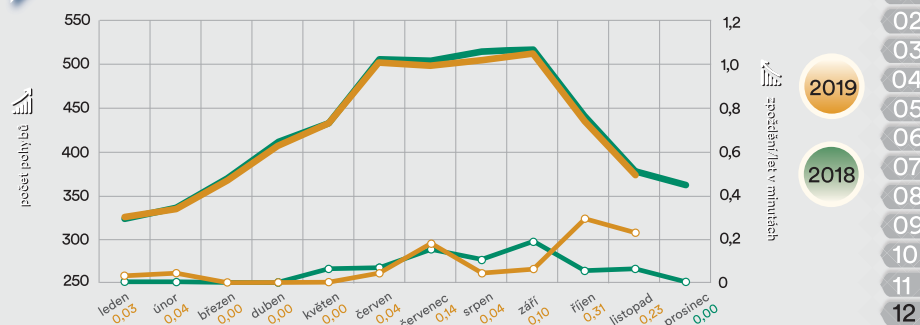
Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2018	2019	18/19	2018	2019	2018	2019
11 349	11 271	-0.7	451 (9. 11.)	447 (1. 11.)	44 (1. 11.)	42 (22. 11.)

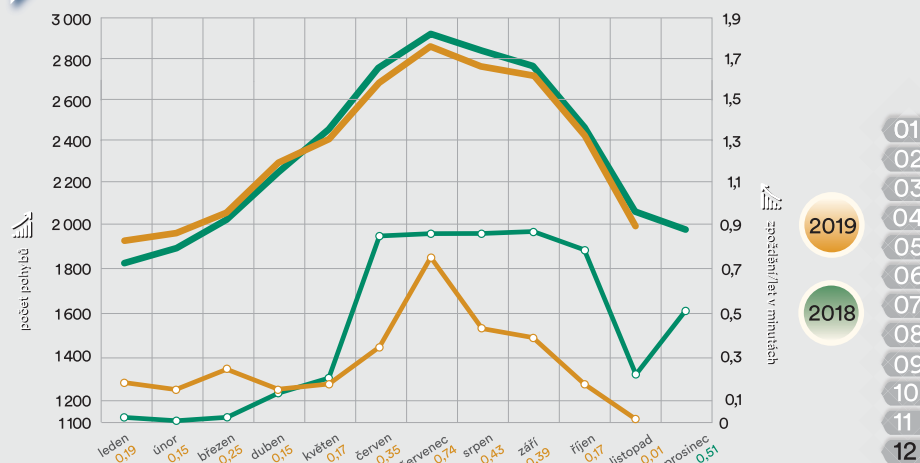
Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

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
61 593	59 466	-3,45	2 311 (2. 11.)	2 264 (15. 11.)	206 (2. 11.)	197 (22. 11.)	0,23	0,01

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	847	871	504	449	256	307
VFR	1 824	1 457	1 115	1 262	133	160
	2 671	2 328	1 619	1 711	389	467
MLČ	919	874	660	703	189	223

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.

Ke 31. 12. 2019 ukončili pracovní poměr u podniku tito zaměstnanci:

Čermák Ladislav, MP LNS, u podniku působil od 1. 10. 1978

Hubertová Jitka, samostatný odborný referent specialista, u podniku působil od 16. 8. 1976

Kovář Ivan, technik II, u podniku působil od 1. 1. 2005

Matějka Miloš, Ing., vřlp II - SC, u podniku působil od 1. 9. 1981

Mrzenová Alexandra, specialista LIS NOF - VS, u podniku působil od 1. 3. 1969

Tennerová Jana, operátor RTG - strážný, u podniku působil od 12. 7. 2004

Toscani Richard, koordinátor výcviku, u podniku působil od 1. 10. 1977

ÚVODNÍK GENERÁLNÍHO ŘEDITELE

Vážené kolegyně a kolegové,

dovolte mi, abych vás všechny touto cestou již tradičně oslovil s krátkým vyhodnocením roku 2019 a současně s vámi sdílel plány a očekávání spojené s rokem 2020.

V minulém roce jsme se museli po velmi dlouhé době vyrovnat s odlišným provozním vývojem. Jak dobře víte, kapacitní problémy, které jej způsobily, vznikaly mimo naše území a nemohli jsme je proto účinně ovlivnit. Celou situaci jsme však bez větších problémů společně zvládli, a to i díky vašemu pochopení a aktivnímu přístupu. I proto se nám podařilo splnit všechny stanovené hospodářské ukazatele podniku a naplníme i fondy určené pro naše sociální a kulturní potřeby.

Velice důležité rovněž je, že se nám podařilo vyjednat velmi dobré podmínky pro naši činnost v rámci „Výkonnostního plánu“ v období příštích pěti let. Tento výsledek pro nás představuje zásadní prvek stability v oblasti cen za poskytované služby, a tedy i dalšího rozvoje lidských zdrojů nebo realizaci našich technologických investic.

Naše provozní opatření a komunikace se zákazníky by měly přispět ke zvýšení počtu komerčně nejatraktivnějších typů letadel na tratích v českém vzdušném prostoru. V tomto roce se proto vracíme ke standardnímu hospodářskému řízení podniku v režimu schváleného podnikového rozpočtu. Provozní vývoj pak bude základním kritériem pro další případné rozhodování. I přes nervózní reakci letecké dopravy na aktuální šíření koronaviru zůstávám optimistou, a to i proto, že věřím ve schopnost podniku a odpovědných mezinárodních institucí v případě nutnosti adekvátně reagovat.

Jednou z hlavních priorit roku 2020 bude i další posílení interní komunikace, která by měla odstranit zbytečná nedorozumění nebo nesprávnou interpretaci důležitých informací. Kromě nově připravovaných kroků v tomto směru si vás dovoluji znovu vyzvat k přímé nebo nepřímé komunikaci se mnou, a to prostřednictvím komunikačních kanálů, které jsou k dispozici. Všechny názory, podněty, ale i vaše subjektivní pocity jsou pro mě velmi důležité.

Rád bych vám všem poděkoval a popřál pevné zdraví vám i vašim rodinám.

Těším se na spolupráci s vámi.

Jan Klas

„V tomto roce se proto vracíme ke standardnímu hospodářskému řízení podniku v režimu schváleného podnikového rozpočtu.“

„Jednou z hlavních priorit roku 2020 bude i další posílení interní komunikace, která by měla odstranit zbytečná nedorozumění nebo nesprávnou interpretaci důležitých informací.“



„V minulém roce jsme se museli po velmi dlouhé době vyrovnat s odlišným provozním vývojem. Celou situaci jsme však bez větších problémů společně zvládli, a to i díky vašemu pochopení a aktivnímu přístupu. I proto se nám podařilo splnit všechny stanovené hospodářské ukazatele podniku a naplníme i fondy určené pro naše sociální a kulturní potřeby.“

Postřehy z ECTL

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



Po skončení vánočních a novoročních svátků a dnů volna se postupně „rojíždí šňůra“ akcí a zasedání v ECTL. Konec minulého roku se vyznačoval hodnocením a analýzou výsledků v civilním letectví za uplynulý rok. Z pohledu provozní bezpečnosti se rok 2019 jednoznačně řadí v historii civilního letectví mezi jeden z nejbezpečnějších. Došlo celkem k 20 fatálním nehodám (13 nehod dopravních letadel certifikovaných pro 14 a více osob a zbytek u civilních nákladních letadel), při kterých zahynulo 283 osob. To znamená, že rok 2019 je statisticky podle počtu obětí na třetím místě – rok 2017 byl absolutně nejbezpečnějším rokem v dosavadní historii s celkem 10 nehodami, při kterých zahynulo 44 osob.

Ze zprávy ECTL vyplývá, že za prvních osm měsíců roku 2019 například v oblasti FABEC se výkonnost zlepšila. Letecké společnosti uvedly, že 77,1 % letadel doletělo na místo určení včas s méně než 15 minutami zpoždění nebo v některých případech před plánovaným časem přistání, tj. o 2,8 % více oproti roku 2018. Hlavním faktorem přispívajícím ke zlepšení pravidelnosti jsou celoevropská kapacitní opatření zavedená v rámci společné iniciativy zajišťované ANSPs v rámci FABEC a správcem sítě.

V období na přelomu roku se uskutečnila řada jednání, ze kterých vybírám následující.

Výměnné setkání zástupců ECTL s pracovníky FAA v technickém středisku FAA Wiliama J. Hughe v Atlantic City, jehož cílem bylo spolupracovat a pokračovat v harmonizaci výzkumu ATM pomocí simulace a modelování včetně reálného času/člověka ve smyčce (HITL) – simulace založená na modelu a interakce člověk-stroj. Po setkání oba orgány společně navrhly další kroky, které zahrnují zahájení činnosti řady pracovních skupin k řešení konkrétních témat, jako jsou společné normy a interoperabilita, sdílení datových sad, scénáře a nástroje, jakož i vytvoření komunity pro sdílení osvědčených postupů. Výměna zkušeností a výsledků výzkumu v oblasti modelování a simulace je zvláště výhodná z pohledu účinnější a nákladově efektivní simulace.

Mezi další důležité zasedání patří Network Directors of Operations Forum (NDOP), které se konalo v Madridu. Více než 50 účastníků NDOP z ANSPs, mezinárodních civilních a vojenských organizací a leteckých společností se zabývalo plány budoucího designu a architektury vzdušného prostoru a diskutovalo se o způsobech, jak ATM rozšířit a zefektivnit a také o tom, jak zvýšit kapacitu bez snížení safety a snižovat zátěž z letectví na prostředí. Zdůrazněna byla i důležitost přípravy Summer 2020, tj. například na zlepšování provozu letišť nebo podporování zrychlení vývoje infrastruktury CNS.

Uskutečnilo se společné jednání ECTL a EASA, které je v rámci společné platformy JCSP, the Joint EASA-ECTL CNS Stakeholder Platform. Do této platformy jsou zapojeni zástupci ANSP, kompetentní úřady, letecké společnosti, obchodní a všeobecné letectví, poskytovatelé CNS, výrobci z leteckého průmyslu. Hlavním tématem diskutovaným na tomto jednání byla první verze předložená ECTL nazvaná O specifikacích služeb odpovídajících novým úkolům CNS, vyplývajících z nového Implementing Rule (EU) 2019/123. Příští jednání JCSP se uskuteční v květnu 2020 a diskuse se bude věnovat třeba technologiím, které budou podporovat ATM-vzduch-země v horizontu 2030+.

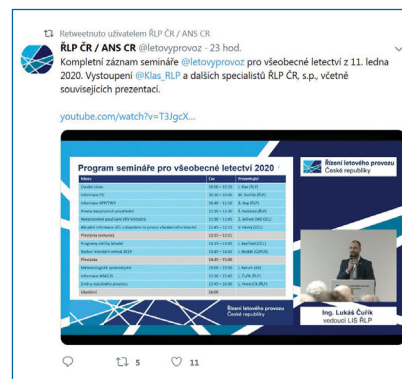
NMB schválil Network Performance Plan na období 2020–2024. Tento výkonnostní plán sítě obsahuje výkonnostní cíle pro všechny relevantní klíčové oblasti včetně hlavních ukazatelů.

MUAC nabízí H24 free route airspace operations ve své oblasti působnosti, tj. v Belgii, severozápadním Německu, Lucembursku a Nizozemsku nad FL 245 včetně přeshraničních možností s Německem a dánsko-švédským FAB. Tento vývoj je součástí společné koncepce provozu v rámci FABEC. Výsledkem budou optimalizované postupy, úspory paliva a snižování emisí skleníkových plynů. Počítá se s úsporou asi 40 tun paliva a 150 tun emisí CO₂ denně.

Dále probíhají testy nového softwaru na B 737 MAX 8. Simulované počítačové závady způsobily, že došlo k prudkému klesání, které připomínalo problém u dvou nehod tohoto typu. To vedlo k rozsáhlému přepracování letových počítačových systémů a prodlužování termínu dokončení všech úprav. Změna architektury počítačů se ukázala mnohem pracnější než úprava systému, který byl v havarovaných letadlech. Výrobce bude muset rozsáhlým testováním prokázat, že selhání softwaru vedoucím k nehodě bude vzácné (asi jedno z miliard). Nejmodernější letadla používají tři počítačové systémy ke vzájemnému sledování. B 737 MAX 8 měl dva samostatné počítače, jeden byl pro letové systémy a druhý byl k dispozici, pokud první selhal. Boeing se rozhodl udělat dva systémy, které by se navzájem sledovaly, takže každý počítač může zastavit chybnou akci druhým počítačem. Termín uvedení MAX 8 do provozu je jistý, zatímco byla pozastavena další výroba tohoto typu.

Tak vše nejlepší v roce s unikátním datem, které má pouze dvě číslice – naposledy to bylo v roce 1919 a další bude v roce 2121!

Podnik tweetuje



Změna Organizačního řádu ŘLP ČR od 1. ledna 2020

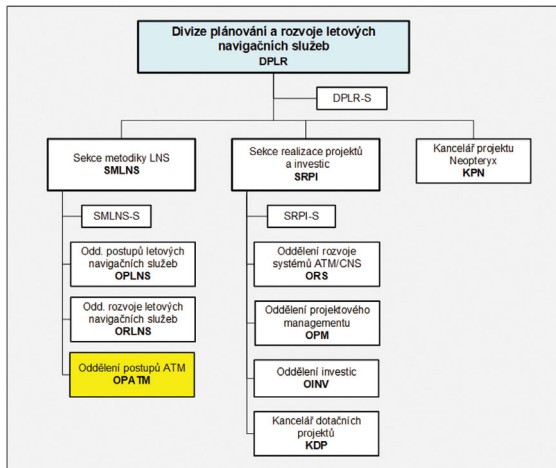
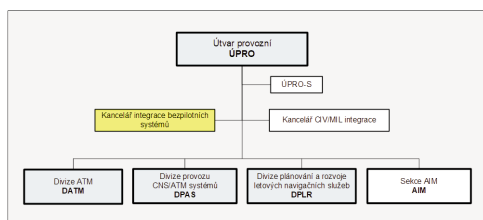
text a grafika Tomáš Tržický, Oddělení strategie a výkonnosti

S novým rokem vstupuje v účinnost verze 9.4 Organizačního řádu podniku. Do textu byly napříč dokumentem zpracovány požadavky Prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/373, kterým se stanovují společné požadavky na poskytovatele služeb a dohled nad nimi. Upraveny byly obecné odpovědnosti vedoucích zaměstnanců v kapitole 1.6.3.1, dále odpovědnosti oddělení strategie a výkonnosti (OSV), oddělení vnějších vztahů (OVV) na ÚSMP, práva bezpečnostního ředitele a odpovědnosti referátu marketingového (RM) na ÚVO.

Další podněty k úpravám OR vzešly z ÚPRO. Nově vzniká kancelář integrace bezpilotních systémů (KIBS) podřízená přímo výkonnému řediteli ÚPRO. Naopak se ruší oddělení bezpilotních systémů (OBS) v sekci metodiky LNS (SMLNS) na DPLR, kde nově vzniká oddělení postupů ATM (OPATM).

Upřesněny byly také odpovědnosti jednotlivých oddělení v rámci SMLNS. Ze střediska ACC přímo pod sekci oblastních navigačních služeb (SONS) bylo vyčleněno oddělení ASM/ATFCM.

Upraveny a upřesněny byly též tabulky s názvy, zkratkami a anglickými názvy organizačních jednotek v závěrečné kapitole.



Seznámení s výsledky kolektivního vyjednávání

text Miloslava Mezerová, Výkonná ředitelka útvaru finančně správního

Vážené kolegyně a kolegové, kolektivní vyjednávání probíhalo již od počátku roku 2019. Požadavky obou odborových organizací (CZATCA z. s., PV OSD) se týkaly především mzdových předpisů (jejich účinnost skončila dnem 31. 12. 2019) a dalších případných změn pro následující období platnosti obou kolektivních smluv a zásad o čerpání FKSP.

V rámci tohoto období byly předkládány jak požadavky ze strany odborových organizací, tak návrhy ze strany zaměstnavatele. Návrhy a případné změny, které z pohledu každé strany mohou přinést stabilitu, motivovanost a flexibilnější spolupráci v rámci interního fungování našeho podniku. Do průběhu kolektivního vyjednávání se zapojila také nově vzniklá odborová organizace CZATSEA zastupující technické profese v naší organizaci, která také přispěla svými podněty pro případné změny v jejich působnosti.

S ohledem na skutečnost, že ke konci loňského roku došlo k oboustrannému odsouhlasení pouze části návrhů, byly od počátku roku 2020 upraveny zásady o čerpání FKSP včetně jejich příloh. Ty s sebou nesou změny týkající se jednotného střediska FKSP a také ceníku pobytů v podnikových rekreačních zařízeních a letního dětského tábora.

V oblasti odměňování a změn týkajících se mzdových předpisů budou jednání nadále probíhat i v prvních měsících roku 2020. Mzdové předpisy obou odborových organizací byly prodlouženy do 31. 5. 2020. V těchto dokumentech bylo ponecháno původní znění ve vztahu k odměňování a upraveny byly pouze ty části, které mají přímou návaznost na organizační řád, nová názvosloví a uspořádání podniku a také parametry motivačních odměn a odměn za letní provoz v souladu s aktuální situací.

Pro zaměstnance, jež jsou zastupováni PV OSD, byla nově vyjednána možnost příspěvku na dioptrické brýle a pro kolegy a kolegyně na pozici pseudopilot možnost využití letů v posádkách. Tak to bylo také upraveno dodatkem ke KS s PV OSD.

V souladu s kolektivními smlouvami a na základě výsledků hospodaření ke konci roku 2019 byly všem zaměstnancům vyplaceny nezaručené části ročních odměn a z rozhodnutí GR byly také vyplaceny mimořádné odměny v rozdělení na jednotlivé kategorie zaměstnanců.

Odborovým organizacím děkujeme za aktivní účast při kolektivním vyjednávání a poděkování patří také všem zaměstnancům, kteří v působnosti svých odborových organizací vyjadřují svůj postoj a komunikují a sdílejí své podněty.

Srdečně děkujeme všem zaměstnancům, kteří o vánočních svátcích v rámci vánočního stromu přání přispěli dětem z Dětského domova Krásná Lípa a opuštěným pejskům z Mělnického spolku ochránců zvířat a kočičkám z hostivického útulku Felis silvestris. I tentokrát jste nebyli lhostejní k těm, kteří neměli tolik štěstí v životě jako naše děti nebo třeba naši domácí mazlíčci a zakoupili jste oblečení, obuv, kosmetiku, sportovní nebo hudební vybavení a drobnou elektroniku pro děti, pro pejsky a kočičky pak krmivo, hračky, odčervovací prostředky, pelíšky a spoustu dalších důležitých věcí, které díky vám znamenají pro tyto organizace velkou finanční úlevu. Ještě jednou děkujeme!



Inspirační

připravila nwt

„Nemůžu tomu uvěřit. Letadlo, a patří jen mně! Neuvěřitelné. Všechny ty speciálně utvářené části a díly, přepečlivě spojené do překrásného, čistého, sošného tvaru, ty přece nemohou být moje! Letadlo, stejně jako měsíc nebo slunce, je příliš krásné na to, abyste ho mohli vlastnit.“

Richard David Bach (*1936), americký spisovatel, autor bestselleru Jonathan Livingston Racek z roku 1972; v jeho knihách se objevuje jeho obliba k letectví a dokonce i létání v metafoře.

„Letectví, to nebyl průmysl ani věda. Byl to zázrak.“

Igor Ivanovič Sikorskij (1889–1972), letecký konstruktér a průkopník letectví. Navrhl a postavil čtyřmotorový letoun, letadlo se samonosným křídlem nebo vrtulník s konfigurací jednoho hlavního rotoru a jednoho ocasního.

„Doporučil bych sólový let všem, kteří pomýšlejí na sebevraždu. Člověk si ujasní, jestli stojí za to žít nebo ne.“

Terence Hanbury White (1906–1964), anglický autor známý psaním artušovských románů jako Meč v kameni nebo Král Artuš a jeho družina.

„Na Chicagské letišti přiletěl trysovým letadlem starý indiánský náčelník, sedl si na letištní plochu a tři hodiny nehybně seděl. Když se ho zeptali, co dělá. Odpověděl, že čeká, až za ním doputuje jeho duše.“

americké přísloví

Personální změny

Počínaje 1. lednem 2020 došlo k některým personálním změnám a nově budou zastávat vedoucí pozici tyto zaměstnanci:

- **Tomáš Duka**, vedoucí oddělení postupů ATM (OPAT) - nově vzniklé oddělení v ÚPRO/DPLR/SMLNS,
- **Šárka Hulínková**, vedoucí kanceláře integrace bezpilotních systémů (KIBS) - nově vzniklá kancelář v ÚPRO,
- **Jakub Slovák**, vedoucí oddělení správy objektů (OSO) v ÚFS/SCL/TPS,
- **Hana Coufalová**, vedoucí oddělení rozvoje lidských zdrojů (RLZ) v ÚFS/SLZ.

Letecké aeropolitické aktuality

text Vladimír Junek, externí dopisovatel

Ohlédnutí za rokem 2019 – „rokem Maxů“.

Jediný pojem stačí k vykreslení roku 2019 v leteckém průmyslu: Boeing 737 MAX. Úřady po dvou nápadně podobných katastrofách těchto letounů zakázaly v krátké době jejich provoz. Americkému výrobcí i světovým aerolinkám okamžitě narůstaly finanční náklady do astronomických výší. Dodnes bolí o to víc, že je nikdo nečekal. Z moderních letadel se stala drahá koule u nohy, která krátce před klíčovou letní sezonou připravila dopravce často o významnou část flotily. Celý rok se tak nesl ve znamení nebezpečně vysokých nákladů. A problém trvá. Už nyní je to jedno z nejdelších uzemnění letadel v historii. Samotné rozhodnutí uzemnit daný typ letadla není výjimečné – dříve například postihlo největší dopravní letoun světa A380 vyráběný konkurenčním sdružením Airbus. Účetní Boeingu a jeho zákazníků ale ničí doba, po kterou zapisují pouze do kolonek výdajů, nikoli příjmů. Draze platí od března, a to stále. Odbyt Boeingu se za letošních prvních jedenáct měsíců meziročně propadl o polovinu na 345 letadel. To se promítlo do hospodaření firmy. Téměř sedmdesát miliard korun prodělala ve druhém čtvrtletí, loni ve stejném období byla v plusu přes padesát miliard korun. Propad pokračoval i ve třetím čtvrtletí, čistý zisk se propadl meziročně o polovinu na 27 miliard. Výrobce odhaduje, že další balík přinejméním 115 miliard korun vydá na kompenzace dopravcům. Rozhodnutí pozastavit výrobu letadel MAX bez propouštění zaměstnanců vyjde firmu navíc na 23 miliard korun měsíčně, jak odhadují analytici banky JP Morgan. Boeing kromě toho čelí vyšetřování americkými ministrystvem spravedlnosti a Kongresem stejně jako desítkám soudních sporů s rodinami cestujících, kteří při nehodách přišli o život. Firma bez ohledu na žaloby slíbila vyplatit pozůstalým 3,4 milionu korun za každou oběť. Náklady strmě rostou také aerolinkám. Mezinárodní sdružení pro leteckou dopravu zhoršilo výhled letošního čistého zisku leteckých společností o 46 miliard korun.

Bylo rozhodnuto ukončit výrobu A-380 v roce 2021. Vlajkovým letadlem Airbusu v širokotrupé kategorii se stane A350-1000.

Definitivní otevření nového istanbulského letiště se uskutečnilo 6. dubna 2019.

Nové bejingské letiště Daxing zahájilo provoz 15. září 2019.

Valné shromáždění ICAO schválilo program organizace na tříleté období a zvolilo novou Radu o 36 členech, jejímž prezidentem se stal Ital Salvatore Sciacchitano. Naléhavá témata k řešení jsou integrace dronů do stávajícího provozu a vyšší investice do infrastruktury civilního letectví. Salvatore Sciacchitano se funkce ujal 1. ledna a vystřídal Nigerijce Aliu. Vystudoval telekomunikace na universitě v Catanii, má za sebou 39letou kariéru v letectví. V období 2000–2008 byl výkonným tajemníkem ECAC. Mluví anglicky, francouzsky a italsky.

V roce 2019 došlo k další konsolidaci leteckého trhu následkem bankrotu několika dopravců, jakož i agentury Thomas Cook.

Nebyly dořešeny podmínky odchodu Velké Británie z EU.

Meziroční přírůstky letecké dopravy vyvrcholily v roce 2017, pro rok 2018 i 2019 se tempo růstu snižuje.

Italská vláda schválila překlenovací půjčku 400 milionů EUR pro Alitalii a regionální Cityliner jako naléhavé opatření pro zachování jejich provozu. Neúspěšné hledání investora pokračuje, restrukuralizace Alitalie by mělo být dosaženo do 31. 5. 2020. Odboroví předáci žádají po vládě dlouhodobé řešení, jedním z návrhů je i znárodnění dopravce.

Leasing letadel se týkal v roce 1990 kolem 10 % světového parku dopravních letadel, dnes je v leasingu poskytováno cca 40 % ze zhruba 30 000 disponibilních letadel. U větších dopravců je ekonomicky výhodný mix vlastních a leasovaných letadel. Leasing letadel se za přibližně 40 let stal novým podnikatelským, možno říci zprostředkovatelským odvětvím. Leasingové společnosti si nákup letadel financují jen zčásti z vlastních prostředků a kolem poloviny prostředků získávají od třetích partnerů, zejména bank.

Air Arabia, nejstarší ze středovýchodních nízkonákladových dopravců, zažívá neobvyklý boom. Provozuje tři A321LR a padesát pět A320 ze 4 bází: Sharjah, Ras al Khaima, egyptské Alexandrie a marocké Casablanky. Dopravila 5,8 milionů cestujících za rok a bude provozovat jen úzkotrupá letadla. Spolu s abudhabským Etihadem chce konkurovat spojenectví Emirates a nízkonákladového Flydubai.

Letečtí dopravci se ohrazují vůči přemrštěným obchodním slibům výrobců letadel a leteckých motorů. Problém Maxů poněkud zastíňuje problémy motorů Rolls-Royce Trent 1000 poprvé zjištěných v roce 2016. Nové technické návrhy, jejich vývoj, testování a vyhodnocování je požadováno zlepšit, aby nebyla vyráběna letadla nespolehlivá, bez jistoty provozuschopnosti ode dne předání dopravci. Možná připomenout, že dětské nemoci A-380 a B-787 byly menší.

USM, tedy used servisable material neboli použité náhradní součástky, se stávají důležitým obchodním artiklem. Již použitý technický materiál Lufthansa Technik využívá pro údržbu, opravy a generálky a tvoří přibližně 30 % potřebných náhradních dílů. Jsou pochopitelně mnohem levnější. Získávají se při demontážích vyřazených letadel. Emirates první vyřazované A380 rozebere k získání použitelných náhradních dílů, neboť pro vyřazované A-380 zatím neexistuje sekundární trh (např. na rozdíl od B-777).

VZ ICAO: Vývoj sv civilního le

text Vladimír Junek, externí



Výroční zpráva ICAO o stavu civilního letectví za uplynulé období vychází zhruba s jednoročním odstupem. Svým obsahem, s výjimkou statistik, přesahuje do dalších let. Je z ní patrné, že přes nebyvalé meziroční přírůstky přepravy v oskm nad 7 % v letech 2015–2018, v roce 2017 tempo rozvoje letecké dopravy jednoznačně kulminovalo.

V roce 2018 letecká doprava opět rostla. Na pravidelných mezinárodních a vnitrostátních linkách byly dopraveny 4,3 miliardy cestujících, počet odletů se zvýšil o 3,5 % a dosáhl 37,8 milionů. K tomu měli dopravci k dispozici 30 379 dopravních letadel o maximální vzletové váze přes 9 000 kg, z nichž bylo 89,5 % tryskových a 10,5 % turboprotulových. Počet letadel se při vyřazování dolétaných strojů zvýšil o 1 143 kusů a poprvé překonal 30 tisícovou hranici. Pokud jde o dodávky zcela nových dopravních letadel, bylo jich převzato 1 606. Zatímco v celosvětové dopravě cestujících se i pro rok 2018 zachoval meziroční růst posledních 4 let nad 7 %, v dopravě zboží co do tkm klesl přírůstek pro rok 2018 na 3,6 % z hodnoty 9,2 % růstu v roce 2017.

Bezpečnost pravidelné dopravy provozované letadly (SAF) o maximální vzletové váze nad 5 700 kg se zhoršila. Bylo evidováno 98 nehod, o 10 více než v r. 2017. Smrtelných nehod bylo 11 a přišlo při nich o život 514 lidí. Počet nehod vzrostl na 2,6 nehody na milion odletů pravidelných linek. Bylo spácháno 36 teroristických útoků proti civilnímu letectví (SEC) Nebyl zaznamenán ani jeden útok na letadlo za letu. Zato došlo k 16 útokům na letiště a další pozemní zařízení, jednou bylo letadlo použito jako zbraň, došlo k jednomu kybernetickému útoku ohrožujícímu bezpečný provoz, dvěma nezákonným zmocněním se letadla a 16 jiným nezákonným činy. Tyto útoky si vyžádaly 8 životů a 10 zranění.

Výkonost letecké dopravy se měří v řadě ukazatelů, mezi nejdůležitější patří převedené tkm (přeprava cestujících, nákladu a pošty dohromady) a oskm. Pokud jde o regiony, na celkových 8 257 635 milionech oskm se podíleli dopravci asijské (včetně tichomořských) 34,8 %, evropské 26,3 %, severoamerické 22,4 %, středovýchodní 9,2 %, latinsko-americké a karibské 5,1 % a afričtí 2,1 %. Největší meziroční přírůstek 9,5 % zaznamenali asijské dopravci a 7,7 % latinskoameričtí dopravci.

Pokud jde o pořadí států, zatím leteckým statistikám vévodí USA se 192 408 miliony ptkm, před ČR (včetně samosprávného Hongkongu

Světového letectví

dopisovatel, grafika ICAO

a Macaa 149 424 miliony přtkm a Spojenými arabskými emiráty (SAE) 55 632 miliony přtkm. Česká republika zaujímá 62. místo s 897 miliony oskm. Pokud jde o výkony letišť, uhájila za rok 2018 první místo Atlanta odbavením 107,4 milionů cestujících, Beijing 100,9 a Dubaj 89,1 milionů odbavených cestujících. Pokud jde pouze o mezinárodní cestující, pořadí se mění: 1. Dubaj 88,9; 2. Londýn Heathrow 75,3; 3. Hong Kong 74,4; 4. Amsterdam 70,9; 5. Incheon 67,7; 6. Paříž CDG 66,4 milionů cestujících. Přes 10% přibýlo cestujících nejen v Amsterdamu, ale i v Istanbulu a Vídni.

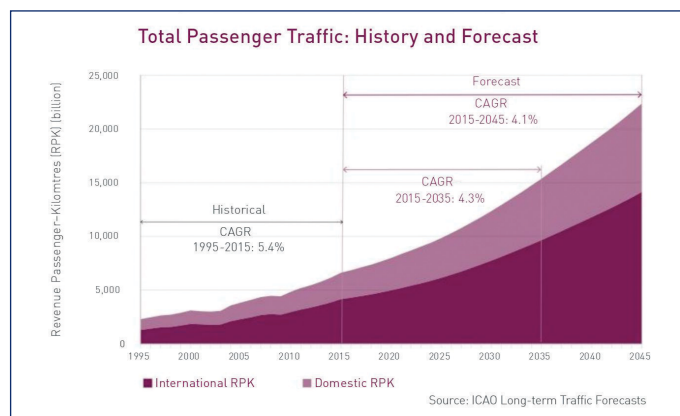
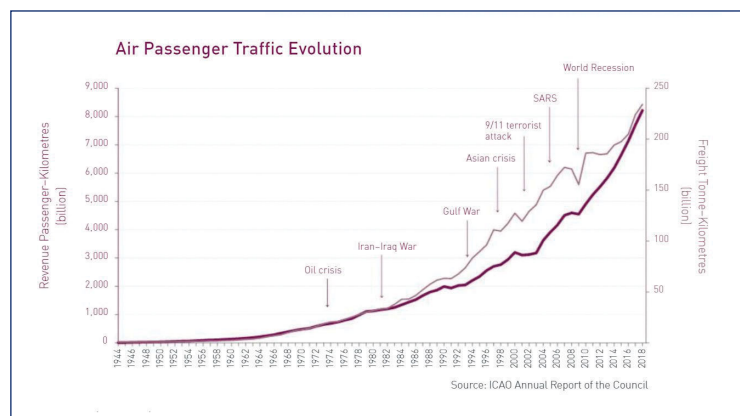
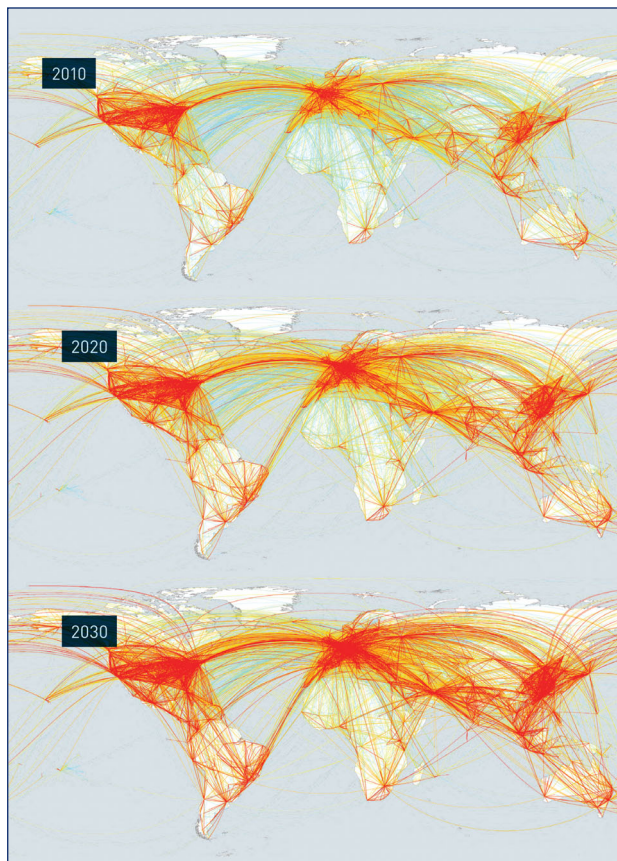
Přes růst nákladů na nabízený oskm z 50,4 na 52,6 US centů zůstala při tržbách 814 200 milionů USD zachována 6,3% provozní ziskovost (50 900 milionů USD) a 4,1% čistá ziskovost (33 400 milionů USD) letectví.

Prognóza zní, že v roce 2040 by mohlo být dopraveno 10 miliard cestujících při 90 milionech odletů.

Do popředí se dostávají témata: • **provoz dronů UAS** (unmanned aircraft systems) a RPAS (remotely piloted aircraft systems), • **snížování uhlíkatých a dalších emisí** mezinárodního civilního letectví (program CORSIA), • **kybernetická bezpečnost letišť**, navigačních systémů a kybernetická bezpečnost letadel, • **národní investování do rozvoje letecké infrastruktury**, jejíž kapacita nemá dostatečný předstih před poptávkou, • **e – obchodování (e-commerce)** bude významným zákazníkem letecké dopravy – téměř 90 % zboží obchodovaného e-shopy je dopravováno letecky, • **obchodní kosmická doprava** a provoz v kosmu se prolínají s obchodní leteckou dopravou a její infrastrukturou, • **nové technologie tzv. 4. průmyslové revoluce** (např. umělá inteligence, 3D tisk) a jejich postupné zahrnutí do Příloh k Chicagské úmluvě.

Pokud jde o pět dlouhodobých strategických cílů, zaměřil se ICAO především na: • **bezpečnost provozu (safety)** – zdokonalování provozu, zvláště u přistání (srážky letadel, vyjetí z dráhy, pojezdové systémy), zdokonalování celosvětového systému pomoci letadlům v nouzi a způsob monitorování letadel, upravení způsobu dopravy lithiových baterií, problém duplikace některých používaných kódů; • **kapacitu a efektivnost letecké navigace** – optimalizace využití disponibilního vzdušného prostoru, identifikace bezpečnostních rizik a jejich předcházení, zlepšení předpovědi počasí, zlepšení způsobů komunikace, řešení problémů souvisejících s radiací v úrovni letových cest; • **bezpečnost (security) a usnadňování dopravy** – prohloubení systému identifikace cestujících (TRIP), přijetí nových doporučení k problému nezvladatelných cestujících, sjednocení celosvětových předpisů o pomoci obětem nehod a jejich rodinám, novelizace bezpečnostního manuálu ICAO (k obsahu je omezený přístup), rozšíření používání elektronických pasů (zatím je vydáván asi 73 států); • **ekonomický rozvoj dopravy** – liberalizace přístupu k leteckému trhu, liberalizace letecké dopravy zboží, hledání nových řešení v právní otázce vlastnictví a kontroly leteckých podniků, udržení slušné soutěže mezi dopravci a ochrany uživatelů letecké dopravy; • **ochrana životního prostředí** – realizovat schválený program CORSIA týkající se emisí škodlivin při letecké dopravě a asistovat 77 státům, které v předstihu již od 1. 1. 2019 dobrovolně program realizují.

Rokem 2018 začalo období zpomalování růstu světové letecké dopravy, které pokračuje i v roce 2019 (uzemnění B737-Max, obchodní americko-čínská válka). Důležitá bude výroční zpráva ICAO za rok 2020, kdy se již plně projeví činnost Rady ICAO zvolené v září 2019 a nového prezidenta Rady Itala pana Salvatora Sciacchitana.



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, státní podnik • XXI. ročník, č. 212 • Náklad 1 300 výtisků • Neprodejné • Vydává ŘLP ČR, s. p., Navigační 787, 252 61 Jeneč • Tisk: SAMAB PRESS GROUP, a. s. • Korektura Mgr. Bohumila Janhubová Ehlenová • 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 • Úzavěrka čísla 29. 1. 2020 • Číslo vyšlo 31. 1. 2020 • Redakce si vyhrazuje právo na odložení, krácení či jiné formy redakční úpravy příspěvků. Veškeré otištěné materiály ve zpravodaji jsou uveřejněny se souhlasem jejich autorů.



Nestává se často, aby jedinec pracoval nepřetržitě u jedné organizace více než 50 let. Jsou to případy, kdy musí být letectví jednoduše řečeno („under skin - pod kůží“). Takovou pracovníci je **Alexandra Mrzenová**, mezi kamarády familiárně oslovovaná Saša, která se v závěru loňského roku rozloučila nejen se svými kolegy z pracoviště NOTOF, ale i s dalšími dlouholetými spolupracovníky v letectví. Velkým a milým překvapením byla na této rozlučce i účast pana generálního ředitele Klase. Protože se se Sašou znám téměř 50 let, požádal jsem ji o zpracování krátké informace o její činnosti na pracovišti NOTOF. Při jejím čtení si všichni mladší pracovníci ŘLP ČR mohou udělat představu o dřívějších podmínkách práce na tomto pro lety důležitém pracovišti. Nezbyvá než popřát Saše do dalších let mnoho energie, dobrého zdraví a spokojenosti.

Ladislav Míka

Jaké byly její začátky na NOTOF?

Začínala jsem ještě na starém letišti, kancelář jsme měly v 1. patře v levém rohu budovy (z pohledu od silnice) a bylo zde ve stěně zabudované podávací okénko, kam nám děvčata z ATDÚ (Automatická telefonní dálkopisná ústředna) dávala všechny zprávy, které chodily dálkopisem. My jsme je pak zpracovaly a psaly v sedmi kopiích přes kopírák na stroji. Stránky se zakládaly, archivovaly a z jedné kopie se rozstříhávaly a přišívaly sešíváčkou na podklad státu, ke kterému informace patřila. Ty se pak zakládaly podle států do velké plechové kartotéky.

V zimě se každý den ráno připravoval i přehled sněhových zpráv. Na vyžádání jsme též prováděly letovou přípravu tratě, otočné body a diverzní letiště pro jednotlivé lety malých ACFT.

K tomu se používal anglický AERAD (něco podobného jako dnešní Jeppessen), naším úkolem bylo ho udržovat v aktuálním stavu.

Noční služby se sloužily v jedné osobě od 19. hodiny večerní do 7. hodiny ranní, denní služby byly 10hodinové od 7 do 17 hodin, od 9 do 19 hodin a odpolední směna pracovala od 13:30 do 20:30. Závčik se konal od 6 do 14 hodin a od 14 do 22 hodin. Soboty, neděle a svátky se sloužily ve dvou v rozmezí 7–19 hodin.

Leteckým a diplomatickým jazykem byla francouzština, ale postupně se přecházelo na angličtinu. Používala se i ruština (zprávy NOTAM série B) a též i španělština (běžně Kuba). ICAO jazyky tedy byly celkem tři – angličtina, francouzština a španělština.

V té době SDL vlastnila letadlo IL-14 s imatrikulací OK-LCE i s posádkou označované jako „Emil“, se kterým se provádělo testování radionavigačních zařízení v celém Československu, a my jsme se mohli těchto letů účastnit.

Vztahy mezi ACC, APP, TWR i námi byly až téměř rodinné, všichni jsme se znali včetně zástupců zahraničních leteckých společností, kteří nám chodili popřát na Vánoce či Nový rok a nosili nám i různé pamlsky.

Po čase jsme se přestěhovali na nové letiště do Technického bloku (TB), to s námi již pracovali i muži. Měli jsme kancelář v 7. patře s výhledem na plochu. Později se kancelář přestěhovala na opačnou stranu s výhledem na staré letiště.

Pracovní postupy se měnily, dálkopisy už byly k dispozici přímo na NOTOF, ale přes den s námi stále sloužily dálkopisky. Nejnáročnější byly dny, kdy se vydávaly české *checklisty*, to znamenalo metry a metry děrovacích pásek, které se musely vytřídit pouze na platné zprávy NOTAM, a to bylo opravdu nesmírně vyčerpávající. Například u *checklistů* států, které měly více sérií jako Itálie, Francie nebo Německo, se zpracovával jeden stát i půl dne.

Jak šla léta, technologie se zlepšovaly, přešlo se na první databázi a i objem práce se navyšoval, ale díky vyspělejší technice se nám i nadále dařilo vše zvládat.

Co dodat na konec? Odcházím se smutkem v duši, ale s pocitem dobře odvedené práce a pevně věřím, že jsem alespoň u ŘLP na NOTOF zanechala malý „otisk“ mé osoby. Díky za krásné služby, které jsem s vámi odsloužila, je to opravdu těžké se loučit s lidmi, které jsem měla ráda a ještě více o to, že jsem s některými sdílela soukromé i pracovní radosti i strasti. Přeji Vám všem hodně pohody, pracovních i soukromých úspěchů a byla jsem s Vámi ráda.

Saša

Alexandra Mrzenová nastoupila k tehdejší Správě dopravních letišť dne 1. 3. 1969 a v ŘLP ČR ukončila svůj pracovní poměr dne 31. 12. 2019.



V tomto roce vyprší řadě zaměstnanců platnost ověření spolehlivosti, které je nezbytnou podmínkou pro vstup do vyhrazeného bezpečnostního prostoru (SRA) letišť i výkon dalších pozic u podniku. Někteří zaměstnanci již obdrželi e-mail od ÚCL, ve kterém jsou informováni o blízkém konci platnosti jejich ověření a o způsobu, jakým si požádat o ověření nové. Na základě konzultace na ÚCL uvádím několik upřesňujících informací.

→ Žádost o vydání nového ověření je možné podat nejdříve 3 měsíce před skončením platnosti původního ověření, a to prostřednictvím webového portálu ÚCL <https://ros.caa.cz/>.

→ Žádosti nemusí vyplňovat každý zaměstnanec individuálně, je možné je zpracovávat hromadně s tím, že jako kontaktní adresa bude uveden společný e-mail, např. sekretariátu. Upozorňuji však, že při hromadném vyplňování je třeba dbát ochrany zadávaných osobních údajů.

→ Ve formuláři uvádějte jako důvod vstupu do SRA dle charakteru vaší pracovní činnosti následující skutečnosti – pravidelný výkon pracovních povinností v rámci pracovního zařízení. Pokud je ověření prováděno z jiného důvodu, než je vstup do SRA, uvádějte např. „provádění bezpečnostních činností v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy“.

→ Podání podepsané žádosti na ÚCL může být uskutečněno fyzicky i elektronickou cestou (s využitím elektronického podpisu nebo soukromé datové schránky), lze je podávat rovněž hromadně (při fyzickém předání).

→ Vyhotovený doklad si lze nechat zaslat do zaměstnání, ve formuláři vyplňte část Kontaktní adresa.

→ Po doručení dokladu žádáme všechny zaměstnance, aby si nechali prostřednictvím sekretariátů zapsat platnost ověření spolehlivosti do evidence v personálním systému, a to v modulu Vzdělávání – kvalifikace 2303001 (Security/Osvědčení-doklady/Ověření spolehlivosti).

→ Podle zákona o civilním letectví je nutno neplatný doklad (po skončení data platnosti) do 5 dnů odevzdat na ÚCL. Za nesplnění této povinnosti hrozí pokuta až 100 tisíc Kč. ÚCL sice slíbilo, že tuto povinnost nebude hned po 5 dnech striktně vymáhat, do měsíce je však nutno neplatný doklad vrátit. Pokud předpokládáte, že doklad nebudete v mezidobí potřebovat (například kvůli absolvování bezpečnostního školení), doporučujeme ho vrátit současně s podáním žádosti na ÚCL.

→ Přenos informace o platnosti nového ověření spolehlivosti na Letiště Praha zajistí SBPS/DOS. Žádáme všechny zaměstnance, aby prostřednictvím sekretariátů zaslali e-mailem kopie ověření na oddělení DOS (Ondřej Horna, Simona Šípková, Michaela Korpová), které zajistí zapsání nové doby platnosti u Letiště Praha.

→ Zaměstnanci, u kterých je počátkem tohoto roku plánována výměna letištní karty za kartu ŘLP, se na potřebě obnovy ověření spolehlivosti dohodnou individuálně s kolegy z oddělení DOS.

Pracovní doba příjmu žádostí o ověření spolehlivosti na ÚCL: Po–Čt: 8.00–12.00, 13.00–16.00, Pá: 8.00–12.00, 13.00–15.00. V případě jakýchkoli dotazů nebo potřebě pomoci s vyplněním žádosti neváhejte kontaktovat Bohdana Koverdynského, Ondru Hornu nebo Jarku Kratochvílovou.