

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



Letecké aeropolitické aktuality

text Vladimír Junek, externí dopisovatel

ICAO/IFAL-PA/IATA vydaly zdravotní příručku pro piloty „Fitness to fly“, která je aplikovatelná i na řídicí letového provozu. Příručka má usnadnit kariéru udržování zdravotní způsobilosti. Nejde o převratná doporučení, jako spíš návod ke snížení 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 prolístat, 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 využít 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 zral 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 koupil 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 přírůstek 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 istanbulské letiště definitivně otevřeno 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 velikáská plány, národní dopravce THY má oporu v lidnatosti a věkové struktuře země, tureckém etniku/pracovnících 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. 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 UMCL a má pomoci s přechodem poskytování dat AIS v novém formátu AIM – Aeronautical Information Management.

Novinky ze Sekce centrální logistiky

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

Aplikace Field View efektivně a jednoduše

Od podzimu roku 2018 probíhá v Sekci centrální logistiky Útvary finančně správní 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, pořízenou 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.

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 doplněná 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 Pucholta.



PAR 25 má nový kabát



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 nátěry a zejména vztlínající vlhkost zdiva s odpovídající omítkou vně i uvnitř objektu, to vše byly

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.

STRÍPKY 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 brzdicího 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 řídicích letového provozu vykonávali činnost řídicího MMP přezkoušení pracovníci z řad pomocných dispečerek nebo řidičů 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.

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, státní podnik • XX. ročník, č. 207 • Náklad 1 300 výtisků • Neprodejné • Vydává ŘLP ČR, s. p., Navigační 787, 252 61 Jeneč • Tisk: SAMAB PRESS GROUP, a. s. • Korektura Mgr. Bohumila Ehlénová Janhubová • Redakční rada: Ing. Luboš Hlínovský, JUDr. Richard Klíma, Ing. Petr Knobloch, Michael Sedláček, Nicole Wowsná Trhlínová (šéfredaktorka) • Telefonní kontakt na redakci: 220 373 261, fax: 220 373 273, e-mail: strip@ans.cz • Uzávěrka čísla 2. 7. 2019 • Číslo vyšlo 4. 7. 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.

