

Přípravy

Jako již každý rok i v roce 2013 uspořádala česká divize IVAO akci s názvem LKAA FIR 30+1 HRS ONLINE 2013. Akce se konala od soboty 26.10. do neděle 27.10. Díky změně času z letního na zimní v noci ze soboty na neděli navíc trvala o hodinu déle než je zvykem, tedy 31 hodin.

Přípravy na akci započaly, jak je již zvykem, přibližně půl roku před akcí. V dubnu bylo ustanoveno datum konání akce a předběžně dohodnuto i místo, kterým se staly, jako již poněkoličtější, prostory kolínské firmy Elsaco, jež patří matadorovi v online létání Mílovi Pátkovi, známému především pod svým volacím znakem BHA105. Tímto bychom ještě jednou rádi Mílovi poděkovali za poskytnutí prostor, vybavení a paní Pátkové za výtečné polévky, které pro nás připravila.

Během červnového meetingu vedení divize bylo odsouhlaseno zajištění pokrytí pouze LKPR. V červnu byli, oznámením na divizním webu, vyzváni řídící k podání přihlášky do širšího výběru. Podle očekávání bylo přihlášek více, než byl požadovaný počet řídících zajišťujících pokrytí LKPR. Z uchazečů byli na základě několika kritérií vybráni účastníci a náhradníci. Začátkem měsíce září byl připraven první rozpis služeb řídících, což byl úkol pro CZ-AOC.

CZ-TC začal postupně připravovat logistickou část akce, tedy především rozdělení počítačů a dalšího HW vybavení na jednotlivá stanoviště. Dále pak dokončoval přípravy pro vydání (snad) finální verze programu vESUP, který se stal užitečnou pomůckou pro řídící.

Účastníci ze strany řídících byli podrobeni přezkoušení na simulátoru HAL k prokázání jejich dovedností na stanovištích APP. Tato přezkoušení začala probíhat začátkem října pod dohledem CZ-AOC.

Po vzrušených debatách bylo rozhodnuto, že bude vytvořen speciální booking na akci, čehož se ujal CZ-ADIR.

CZ-DIR nám také oznámil, že LKPR byla zahrnuta do seznamu letišť, jež měly být účastny eventu s názvem Atlantic crossing, což bylo mnohými vnímáno jako výzva. Nicméně CZ-AOC projevil obavy, neboť v případě, že by se takto masivní event zčásti odehrál na LKPR, která není pro příjem velkého počtu velkokapacitních letadel uzpůsobena, byly by velké problémy

Lukáš Myška
Čtvrtek, 31 Říjen 2013 13:19

zejména s obsazením stání. Bohužel, nebo bohudík (záleží na úhlu pohledu), zájem ze strany pilotů letících tento event o LKPR nebyl, konkrétně dorazil jediný stroj, navíc s českou posádkou. Černé scénáře se tedy nenaplnily.

Během září začal také CZ-ADIR a CZ-TC pracovat na finální podobě webových stránek eventu, začali je plnit daty, odkazy a obrázky.

Den D

Ani jsme se nenadáli a byla tu sobota, den začátku akce. Někteří účastníci dorazili již v pátek, většina pak v sobotu po poledni. Vzhledem k tomu, že akce začínala v 18:00 místního času, bylo času na přípravu více než dost. Díky pátečnímu předvoji byly již prostory takřka připraveny. Bylo tedy nutné pouze nanosit techniku, kterou přivezly posádky v sobotu dorazivších vozidel, vše pozapojovat a vyzkoušet. Od 17:00 probíhal briefing řídících a kolem 17:45 se začala připojovat první stanoviště.

Během začátku akce, v průběhu první hodiny se objevilo několik menších technických problémů, ale ty se podařilo společnými silami CZ-TC a CZ-ADIR vyřešit a odstranit. V první hodině jsme také čelili provozní špičce, která ve své podstatě trvala několik hodin. Dá se říci, že do 22:00 se nikdo z řídících nenudil. Pohled na radary i areál virtuálního letiště Praha byl téměř impozantní. Navíc, a to jsme kvitovali snad všichni, byla Praha pro jednu opět objevena i německými piloty, což u nich nebývá bohužel zvykem. Troufám si tvrdit, že byli většinou mile překvapeni úrovní našich řídících a že si k nám určitě najdou cestu znovu. Značnou část provozu zajišťovali také piloti domácí. Objevilo se také již tradičně několik „oranjes“, maďarských pilotů a dokonce dorazilo i množství pilotů z Maroka. Jak je již poslední dobou zvykem, bohužel, byl náš event celkem ignorován slovenskými piloty (čest výjimkám). Provoz začal opadat kolem 23:00.



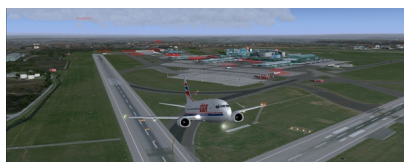
Den Druhý

Počínaje půlnocí se dostal provoz na hodnoty, kdy nebylo nutné mít otevřena víc jak tři stanoviště, kterými byly ACC, APP a TWR. V této sestavě se řídilo až do ranních hodin, kdy se

postupně zapojovaly do činnosti další sektory.

Kolem 09:00 začal provoz opět sílit. Na přijatelně zvládnutelné úrovni, ale přesto zajímavě zahuštěný provoz vydržel až do cca 15:30, kdy opět začal sílit a kolem 17:00 došlo ke kulminaci. Bylo nutné neplánovaně otevřít stanoviště Final Director a silný provoz od této chvíle vydržel několik hodin. Lehce po 18:00 bylo dokonce nutné začít vyčkávat, neboť došlo k zahlcení příletových sektorů APP. Situaci znesnadňoval také silný jihozápadní vítr, který činil vektorování a následné řazení do finálního sledu značně komplikovaným.

Kolem 22:30 začal provoz opět slábnout. Kolem 23:35 odstartovala z Mnichova skupina pěti letadel, na která jsme se rozhodli „počkat“, po jejich přistání jsme však již definitivně vše odpojili.



Skončili jsme, jasná zpráva...

Po přistání skupinky letadel z Mnichova, jsme se odebrali k pořízení závěrečných fotografií a debriefingu. Po jeho skončení jsme se opět vrátili do místnosti pro řídicí a začali vše demontovat, ukládat do krabic a přepravek a odnášet k vozovému parku. Paralelně s tím také probíhal úklid místností, kuchyňky a dalších prostor, stejně jako uvedení těchto místností do původního stavu.

Kolem půl druhé ráno došlo k rozpuštění účastníků, kteří se odebrali k autům a bylo zaveleno k odjezdu.

Celkové shrnutí

Myslím si, že s celkovým počtem více jak 550 pohybů do/z LKPR během celé akce, se dá hovořit o úspěšném eventu. Provoz byl celkem rovnoměrně rozložen s dvěma špičkovými úseky, kdy druhý z nich si vyžádal i vyčkávání. Velmi kladně hodnotím přítomnost německých pilotů, kteří obvykle létají pouze po vlastních FIRech. Věřím, že jsme jim dokázali, že u nás jsou

také velmi šikovní řídící a že navíc vydání nové scenerie od společnosti Aerosoft, ještě podpoří jejich chuť létat k nám.

Velmi mě potěšila také účast domácích pilotů a obzvláště těch, kteří se několik měsíců, a v některých případech také let, na síti neobjevili. Bylo fajn vás zase slyšet, pánové. Naopak mě mrzí ignorace eventu ze strany SK divize, což ale není v poslední době ojedinělý případ.

Debriefing pro piloty

Překvapivě velké množství pilotů bylo bezproblémových. Nicméně našlo se i dost takových, kteří svým jednáním značně znesnadňovali práci řídících. A čím konkrétně?

1) defaultní scenerie (jednalo se především o zahraniční piloty, nicméně mám pocit, že i pár tuzemských nedisponovalo nainstalovanou free scenerií) – provoz, pohybující se po defaultní scenerii je překážkou při každém svém pohybu, ať již při pouhém stání na stojánce, při pojíždění nebo vyjíždění z dráhy

2) nedodržování rychlostních omezení – obzvláště při hustém provozu je nutné dodržovat rychlostní omezení, která vydá řídící, pokud potřebujete letět pomaleji, než máte nařízeno musíte

si o změnu rychlosti

požádat

, naopak

nesmíte

začít

svévolně

začít rychlost měnit, rychlost měnit můžete

pouze

po přeletu 4. míle finále, do té doby platí to, co máte od řídícího nařízeno

3) čtení/poslech ATISu – čtěte pozorně zprávu ATIS; zejména při velkých akcích je v něm přímo obsažena zpráva, kam se máte po vzletu z LKPR naladit (na jakou frekvenci); nezatěžujte TWR frekvenci tím, že se hlásíte po vzletu, když se s vámi již řídící na TWR rozloučil (dává vám taktně najevo, že už s vámi mluvit nebude)

4) odhad toho, co po mě řídící chce – pokud si nejste jisti, co se po vás chce, nechte si instrukci zopakovat

5) přerušování probíhající relace – když se naladíte na novou frekvenci, chvíli poslouchejte, než začnete vysílat; poslouchejte, co se na frekvenci děje, ať jste v obraze a neskákejte do právě probíhající komunikace (pokud nejste zrovna v nouzi)

6) okamžitý vzlet – pokud jste povoleni k okamžitému vzletu a na místo vzletu teprve dojíždíte, tak na něm nezastavujte; nastavte co nejdříve vzletový výkon a vyražte vstříc obloze

7) vyjadřujte se stručně a jasně; na frekvenci 119.0 ohlašujte pouze svůj volací znak – nic jiného (jako např. hladinu, kurz nebo rychlost)

Poděkování

- všem zúčastněným pilotům

- všem zúčastněným řídícím

- Mílovi Pátkovi a jeho paní za poskytnutí prostor a jídla

- Báře Augustové a Verče Dřímálové za cateringové služby během konání akce a úklid

Závěrem

Věřím, že po posledních letech, kdy i tato akce trpěla útlumem, jsme opět dokázali společnými silami trochu pohnout CZ divizi kupředu a že toto byl jen začátek úspěšné virtuální sezóny. Příští rok se budeme na LKAA FIR 30 HRS online opět těšit.

LKAA FIR 30 HODIN ONLINE 2013 DEBRIEFING

Lukáš Myška

Čtvrtek, 31 Říjen 2013 13:19



~~Členové organizace, kteří se zúčastnili akce, Lukáš Klásek, Jakub Semota,~~