



ČVUT

ČESKÉ VYSOKÉ
UČENÍ TECHNICKÉ
V PRAZE

F6

Fakulta dopravní
Ústav letecké dopravy

Bakalářská práce

Aplikace pro výpočet výkonnostních charakteristik letounů General Aviation

Zbyšek Petřík

Technika a technologie v dopravě a spojích
Profesionální pilot

Vedoucí práce: Ing. Vladislav Pružina, Ph.D.
doc. Ing. Jakub Hospodka, Ph.D.

Praha 2019

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

d ě k a n

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



K621 Ústav letecké dopravy

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Zbyšek Petřík

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – PIL – Profesionální pilot

Název tématu (česky): **Aplikace pro výpočet výkonnostních charakteristik
letounů General Aviation**

Název tématu (anglicky): Application for Calculation of Performance Characteristics
of GA Airplanes

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Výkonnostní charakteristiky výcvikových letounů všeobecného letectví
- Běžný způsob výpočtu výkonnostních charakteristik
- Tvorba elektronické aplikace
- Ověření aplikace v provozu letecké školy a zpětná vazba



Rozsah grafických prací: dle pokynů vedoucího bakalářské práce


Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

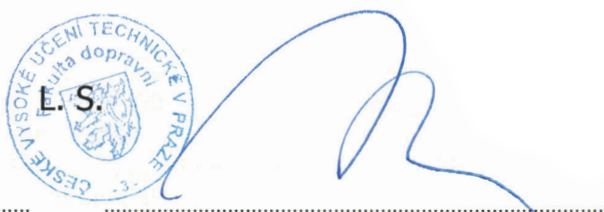
Seznam odborné literatury: POH a AFM letounů všeobecného letectví: Tecnam, Cessna, Piper
Úřad pro civilní letectví: Předpis L8168, L6
Jeppessen: EASA ATPL Training - Performance Aeroplanes

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Vladislav Pružina, Ph.D.**
doc. Ing. Jakub Hospodka, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce: **19. října 2018**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **26. srpna 2019**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


doc. Ing. Jakub Kraus, Ph.D.
vedoucí
Ústavu letecké dopravy


doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.


Zbyšek Petřík
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 19. října 2018

Poděkování

Děkuji tímto vedoucímu práce panu Ing. Vladislavu Pružinovi, Ph.D. za skvělé vedení a cenné rady do letecké profese. Panu doc. Ing. Jakubu Hospodkovi, Ph.D. děkuji za korekce a přístup během celého studia na ČVUT. Velice vděčný jsem také panu Bc. Filipu Bartůňkovi, který mi byl nápomocen při řešení technické stránky práce a orientaci ve společnosti F AIR. S problematikou regresní analýzy mě ochotně seznámil pan doc. Ing. Vladimír Socha, Ph.D., za což mu děkuji.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

V Praze dne 26. srpna 2019

.....

Abstrakt

Tato práce se zabývá návrhem, implementací a testováním kompletního řešení multiplatformní aplikace, pro výpočet výkonnostních charakteristik letounů všeobecného letectví používaných během leteckého výcviku.

Bakalářská práce vznikla ve spolupráci s F AIR spol. s r. o. Leteckou školou, která je partnerem Fakulty dopravní a v rámci bakalářského studia zajišťuje praktický výcvik na letounech.

Vývoj aplikace je založen na aktuálních nařízeních EU a je v souladu s provozní příručkou a standardními provozními postupy společnosti F AIR.

Klíčová slova: výkonnost letounu; aplikace webová, mobilní; HTML; JavaScript; regrese; implementace.

Abstract

The subject of this thesis is design, implementation and testing of complete multiplatform application solution for calculation of performance characteristics of general aviation aeroplanes used within flight training.

The bachelor thesis was created in cooperation with F AIR Ltd. flight school, which is a partner of Faculty of Transport Sciences and provides practical training on aeroplanes within bachelor's studies.

Development of the application is based on current EU regulation and reflects Operational Manual as well as Standard Operating Procedures of F AIR company.

Keywords: aeroplane performance; web, mobile application; HTML; JavaScript; regression; implementation.

Title translation: Application for Calculation of Performance Characteristics of GA Airplanes

Obsah

1 Úvod	1
1.1 Motivace.....	1
1.2 Cíle	2
2 Výkonnostní charakteristiky letounů	3
2.1 Letecké předpisy, nařízení a definice	3
2.1.1 ICAO	3
2.1.2 EASA.....	4
2.1.3 EASA AIR OPS	6
2.1.4 Letadlo a letoun	6
2.1.5 Druhy provozu	7
2.1.6 Složitě motorové letadlo ...	7
2.1.7 Výkonnostní třídy letounů	7
2.2 Působnost AIR OPS v provozu F AIR.....	8
2.2.1 Klasifikace výcvikových letounů	8
2.2.2 Druhy provozu v F AIR ...	8
2.3 Základní pojmy pro výpočty výkonnosti.....	9
2.3.1 Prvky dráhových systémů	9
2.3.2 Vyhlášené délky	9
2.4 Analýza výkonnosti dle fází letu	10
2.4.1 Vzletová výkonnost	10
2.4.2 Výkonnost na trati.....	10
2.4.3 Výkonnost pro přistání ..	11
2.5 Faktory ovlivňující výkonnost .	11
2.5.1 Hmotnost.....	11
2.5.2 Hustota vzduchu	11
2.5.3 Povrch a stav RWY.....	11
2.6 Letový manuál letadla	11
3 Metody a nástroje pro výpočet výkonnosti	12
3.1 Standardní metody dle AFM..	12
3.1.1 Grafy	12
3.1.2 Tabulky	12
3.2 Softwarové nástroje	12
3.2.1 Elektronická letová aktovka	12
3.2.2 Systémy v komerční letecké dopravě.....	12
3.2.3 Systémy pro všeobecné letectví	12
4 Realizace aplikace	15
4.1 Požadavky na aplikaci	15
4.2 Architektura aplikace	15
4.3 Volba technologií.....	16
4.4 Front-end.....	16
4.4.1 Uživatelské rozhraní	17
4.4.2 Grafický design	17
4.4.3 Dark mode	18
4.4.4 Export výsledků	19
4.5 Back-end	20
4.5.1 Implementace PWA.....	20
4.5.2 Databáze letounů	21
4.5.3 Databáze letišť	22
4.5.4	23
4.5.5 Výpočet tlakové výšky ...	23
4.5.6 Výpočet sklonu dráhy ...	23
4.5.7 Časové údaje	23
5 Uživatelské testování	25
5.1 Testování UX	25
5.1.1 System Usability Scale ..	25
5.1.2 Dotazník	25
5.1.3 Vyhodnocení	26
5.2 Testování výpočtů	26
5.2.1 Zvolená metoda	26
5.2.2 Dotazník	26
5.2.3 Vyhodnocení	26
6 Nedostatky a další směřování	27
7 Závěr	28
Shrnutí	28
Literatura	30
Zkratky a symboly	31
A Korespondence s fi. Gyronimo ...	34
B Průvodní zpráva uživatelského testování	35

Tabulky

5.1.	Likertova škála	25
-------------	-----------------------	----

Obrázky

2.1.	Schéma legislativy a dokumentů EASA	5
2.2.	Vyhlášené délky	10
3.1.	Graf TOD	12
3.2.	EFB v kokpitu A350	13
3.3.	Boeing OPT	13
3.4.	Airbus FlySmart	13
3.5.	Aplikace Gyronimo	14
3.6.	Aplikace	14
4.1.	Architektura aplikace	16
4.2.	Přehled technologií	16
4.3.	Program Illustrator	17
4.8.	Ikona Vzlet	17
4.9.	Ikona En-route	17
4.10.	Ikona Přistání	17
4.4.	Splashscreen aplikace	18
4.5.	Logo aplikace	18
4.6.	Ikona hangáru	18
4.7.	Ikona W&B	18

Kapitola 1

Úvod

Bakalářská práce *Aplikace pro výpočet výkonnostních charakteristik letounů General Aviation*¹ je dílo prezentované v závěru studia bakalářského oboru Profesionální pilot vyučovaného na Fakultě dopravní ČVUT v Praze. Primární částí celé práce je tvorba pomocného výukového software pro využití v provozu letecké školy a sekundární část, čili tato publikace, představuje vypracování dokumentace pro průběh návrhu, implementace a testování této aplikace.

Vzhledem k mezinárodnímu prostředí v letecké škole a letectví jako takovém je předmětný software realizován v anglickém jazyce a s lokalizací do českého jazyka počítáno není. Ukázky z uživatelského prostředí prezentované aplikace, či výpisky zdrojového kódu jsou tedy z tohoto důvodu uvedeny v anglickém jazyce.

Publikace je strukturována chronologicky dle postupu autora od seznámení se s legislativou, tematikou výkonnosti a analýzou současných metod a nástrojů pro výpočty výkonnosti. Následující kapitoly se věnují prezentaci požadavků a implementaci samotné aplikace. Realizace aplikace je členěna na dvě dílčí části dle rozdělení na tvorbu uživatelského prostředí (front-end) a část s metodami pro výpočty a převody spolu s regresní analýzou (back-end).

Po implementační části následuje kapitola věnovaná uživatelskému testování mezi žáky a instruktory letecké školy a vyhodnocení získané zpětné vazby. V návaznosti na provedené testování jsou pak závěrečné části práce věnovány celkovému zhodnocení výsledku bakalářské práce, jejím nedostatkům a případnému budoucímu rozvoji.

1.1 Motivace

Analýza výkonnosti spolu s výpočty hmotnosti a vyvážení utváří jeden z pilířů předletové přípravy a velkou měrou se podílí na bezpečnosti už od počátku každého letu. Velitel letadla je za správnost těchto údajů přímo odpovědný a případná pochybení, či nedbalost mohou velice snadno vyústit v nehodu. Je tedy důležité výše zmíněné úkony provádět s poctivostí a nepodceňovat za žádných okolností i v případě „malého“ všeobecného létání.

V dnešní době soustředěné na časovou a ekonomickou efektivitu, se stále více spoléháme na elektronická zařízení, která nám usnadňují práci. V průběhu let byla tato zařízení vyvinuta na takovou úroveň, kdy umožňují integraci dříve složitých, oddělených systémů a mnohdy je též plně nahrazují. Příkladem v letectví může být filozofie *Paperless Cockpit*, kdy dochází k eliminaci tištěných podob manuálů, příruček a dalších dokumentů na palubě letadla. Reakcí leteckého světa na takový vývoj je snaha o sjednocení a normalizaci elektronických zařízení. Za tímto účelem, tak vznikají ucelené publikace, které definují názvosloví a požadavky v tomto rychle se měnícím odvětví.

Rozšíření těchto systémů do kokpitů především dopravních letounů znamená nutnost se s takovými platformami naučit efektivně pracovat, tak aby přinášely skutečný pokrok

¹ Běžně užívaný termín označující všeobecné letectví.

a užitek. Je zřejmé, že především mladší generace letců s přechodem k elektronickým zařízením příliš závažné problémy mít nebude. Ostatně je v nadsázce často označována jako generace „*digitálních pilotů*“, nebo anglicky „*Children of the magenta line*“ v referenci na v navigaci stále častější využití GNSS. Tato zdánlivá výhoda mladých začínajících letců však neznamená, že je zbytečné se s podobnými systémy setkávat již během praktického výcviku.

Autor této studentské práce je žákem letecké školy, která mimo jiné vyniká začleněním pokročilých elektronických, především webových aplikací do provozu společnosti. Letecká škola F AIR, sídlící na letišti v Benešově, je tedy příkladem moderního přístupu k výuce létání, což je patrné i z letadlového parku.

Společnost se prezentuje na vizuálně propracovaném webu¹, který slouží také pro přístup do rezervačního a administrativního systému *Flynet*, portálu *E-learning* a *E-exam* a k nástrojům pro briefing letu. Další užitečné řešení je systém pro tracking letounů z flotily letecké školy a možnost následného vyhodnocení trajektorie. Výčet uzavírá v současnosti (květen 2019), již do provozu nasazený systém elektronického deníku žáka, který tak plně nahrazuje do nedávna používanou tištěnou papírovou podobu. Toto řešení je integrováno do systému *Flynet*.

Vzhledem k pozitivnímu autorovu názoru na celkovou funkci výše zmíněných systémů letecké školy, byla možnost podílet se na rozvíjení dalších pomůcek pro výcvik i vzhledem k možnosti výběru tématu dle vlastního uvážení skvělou příležitostí, jak využít znalosti nabyté během studia a výcviku při práci na projektu s praktickým přínosem.

Tématem projektu se vzhledem k zájmům autora bez delšího přemýšlení stalo zavedení výukového software, který dle vzoru z komerční letecké dopravy umožní provádět výpočty výkonnosti při předletové přípravě takřka na „jedno kliknutí“. Velikou motivací byl také fakt, že se v letectví jedná o velmi aktuální téma.

1.2 Chile

Cílem práce je, jak již z názvu vyplývá, realizace elektronické aplikace dle požadavků letecké školy, leteckých předpisů a příslušných manuálů pro vývoj takové aplikace. Výsledný produkt by měl představovat uživatelsky přívětivý systém, který by v případě úspěšné prezentace a pozitivních výsledků uživatelského testování byl přijat a zařazen do běžného provozu letecké školy.

Konkrétním záměrem projektu je systém, který minimálně ve svém začátku nebude plně nahrazovat papírovou podobu letových manuálů, myšleno tedy části obsahující data pro výpočty výkonnosti. Takový systém, který by plně nahrazení umožňoval by totiž dle předpisů pro provoz letadel musel již od počátku provozu striktně vyhovovat všem pravidlům a doporučením pro tzv. *elektronické letové aktovky* – EFB. Vzhledem k volnému přístupu k takovým pravidlům a manuálům by ale aplikace měla být s ohledem na možné budoucí použití jako EFB vyvinuta tak, aby v největší možné míře odpovídala příslušným nařízením a doporučením již v podobě prezentované v této práci. Použito, tak bude zejména publikace ICAO Doc 10020 – *Manual of Electronic Flight Bags (EFBs)*, annexů ICAO, Evropských regulací obsahujících případné specifické požadavky EU, či nezávazných materiálů uveřejňovaných od EASA.

Dalším z cílů práce je systém již od počátku vyvíjet modulárně s ohledem na možné modifikace a rozšíření. Příkladem takového rozšíření je například začlenění výpočtu hmotnosti a vyvážení, které bylo do designu aplikace zahrnuto na základě konzultací s vedoucím práce, avšak v písemné části práce bude zmíněno pouze okrajově.

¹ <https://www.f-air.cz>

Kapitola 2

Výkonnostní charakteristiky letounů

Tato kapitola slouží jako úvod do problematiky výkonnostních charakteristik. Její obsah by měl přiblížit teoretické základy a také uplatňující se předpisy a nařízení jak na mezinárodní (světové) úrovni, tak i v regionu Evropské unie. I čtenář, který se jinak letecké tematice příliš nevěnuje, by tak na konci této kapitoly měl mít přehled dostatečný na to, aby pro něj byly navazující části práce bez problému srozumitelné.

Letectví je odvětví, ve kterém je jako málokde jinde tolik pozornosti věnováno bezpečnosti. I vzhledem ke značnému zájmu veřejnosti vyskytujícímu se při téměř libovolné události týkající se leteckého provozu je však takový přístup pochopitelný.

Častým předmětem diskuze je rizikovost jednotlivých fází letu, kdy je za kritickou fází označováno přistání spolu s podobně hodnoceným vzletem. Takový závěr je téměř v souladu s definicí, kterou uvádí nařízení Komise Evropské unie č. 965/2012, regulující letový provoz, známé také jako EASA AIR OPS. Toto nařízení uvádí: „*Kritickou fází letu se v případě letounů rozumí rozjezd, dráha letu při vzletu, konečné přiblížení, nezdařené přiblížení, přistání, včetně dojezdu a všechny ostatní fáze letu podle rozhodnutí velícího pilota nebo velitele letadla*“. Nařízení dále uvádí definici pro vrtulníky, která do kritické fáze zahrnuje i pojíždění a visení. Je tedy důležité myslet na všechna specifika uvažovaného provozu. V práci se, ale dále budeme zabývat výhradně malými letouny všeobecného letectví a jejich náležitými předpisy.

Výše zmíněná fáze vzletu a přistání je dílčí součástí analýzy a výpočtů výkonnosti, kterou se tato práce zabývá. Pokud uvažíme zmíněnou rizikovost je zřejmé, že je nutné se na potlačení těchto rizik zaměřit při stanovení vhodných pravidel.

2.1 Letecké předpisy, nařízení a definice

Definice a předpisy zaměřené na ukotvení jednotlivých odvětví letectví, včetně zmíněných fází letu zajišťují organizace k tomu pověřené.

2.1.1 ICAO

Mezinárodní organizace pro civilní letectví je mezivládní organizace přidružená pod Organizací spojených národů – OSN. Zřízena byla na základě Chicágské úmluvy o mezinárodním civilním letectví v prosinci roku 1944. V současné době zastřešuje spolupráci se všemi 193 státy OSN a zřízenými pracovními skupinami.

Založení této organizace za účelem sjednocení leteckých pravidel má jednoduché opodstatnění. Létání je aktivita, při které je běžné překonávat velké vzdálenosti a tedy i hranice států a kontinentů. Je tedy vhodné definovat sjednocená pravidla pokrývající co největší oblast, tak aby mohl být letecký provoz definovaný ve všech zemích podobně, byl přehledný a bezpečný.

Tato pravidla mají v případě ICAO podobu *annexů* (příloh) k Mezinárodní úmluvě o civilním letectví a dokumentů, které však samy o sobě nejsou závazné a představují spíše poradní materiál s doporučeními oficiálně označovaný jako SARP – Standardy a doporučené postupy. Pro studium pravidel týkajících se výkonnosti bude využit zejména Annex 6 – Provoz letadel, část II. spolu s dalšími poradními materiály (ICAO docs).

■ 2.1.2 EASA

Dne 28. 9. 2003 byla nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 přijata společná pravidla v oblasti civilního letectví a Článkem 12 tohoto nařízení zřízena Evropská agentura pro bezpečnost letectví – EASA. EASA je nápomocna Evropské komisi při přípravě opatření, která mají být přijata pro provedení nařízení č. 1592/2002. Sídlem EASA je od 3. listopadu 2004 Kolín nad Rýnem. V současné době má EASA 32 členských států: 28 zemí Evropské unie a dále Švýcarsko, Norsko, Island a Lichtenštejnsko. Vrcholným představitelem organizace je výkonný ředitel EASA.

Mezi konkrétní činnosti agentury patří především dohled nad implementací a dodržováním legislativních požadavků ve členských státech. Dále pak certifikace letadel, pohonných jednotek a dohled nad výrobci a organizacemi pro údržbu. EASA od svého založení přijala několik rozšíření kompetencí. První rozšíření (nařízením (ES) č. 216/2008) se týkalo oblasti způsobilosti leteckého personálu a leteckého provozu. V souvislosti s tím došlo i ke změně struktury prováděcích pravidel související s nárůstem regulovaných oblastí. Toto nařízení nahradilo nařízení zmíněné v předchozím odstavci. Druhé rozšíření pokrývá oblasti (nařízením (ES) č. 1108/2009) uspořádání letového provozu, letových navigačních služeb a letišť.

Z hlediska tvorby Evropské legislativy pro letectví rozlišujeme tři subjekty: Evropský parlament, Evropskou komisi a výkonného ředitele EASA. Nejprve je vydáno nařízení Evropského parlamentu, k němuž jsou prostřednictvím Evropské komise zveřejněna konkrétní prováděcí pravidla – Implementing rules (IR). Po vyhlášení v Úředním listu EU je nařízení závazné ve všech svých částech a bezprostředně použitelné (tj. přímo aplikovatelné) v každém členském státě – tzv. *Hard Law*. Nařízení má aplikační přednost před národními právními předpisy.

Výkonným ředitelem EASA jsou uveřejňovány přijatelné způsoby průkazu (AMC), výkladové materiály (GM) a certifikační specifikace (CS). Tyto materiály již nemají závazný charakter – tzv. *Soft Law* a představují souhrn pravidel sloužící ke snadnější orientaci v požadavcích.

Náhled na strukturu legislativy nabízí infografika 2.1. Na jejím samotném vrcholu si všimněme Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139. Tento dokument, známý též jako *Základní nařízení* (Basic regulation) o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví nahradil předchozí nařízení (ES) č. 216/2008. Nařízení uvádí: „*Hlavním cílem tohoto nařízení je dosažení a udržení vysoké a jednotné úrovně bezpečnosti civilního letectví v Unii.*“

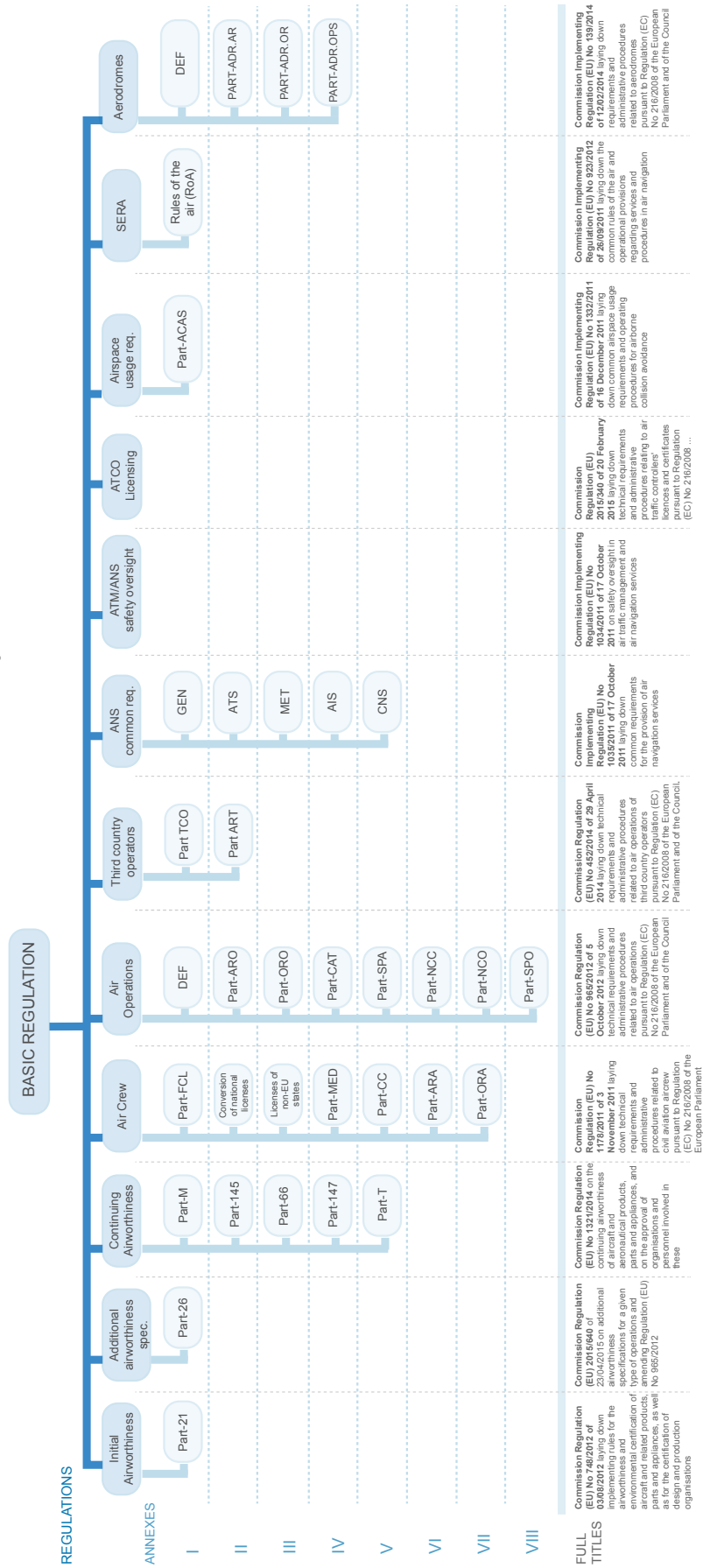
Mezi další cíle patří například:

- Přispívat k širší politice a výkonnosti civilního letectví v Unii.
- Za účelem konkurenceschopnosti usnadnit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu a zajistit rovné podmínky.
- Přispívat k vysoké a jednotné úrovni ochrany životního prostředí.
- Podporovat výzkum a inovace, mimo jiné i v rámci procesů regulace, osvědčování a dozoru.
- Návázat spolupráci s třetími zeměmi a jejich leteckými úřady.
- Podporovat důvěru cestujících v bezpečné civilní letectví.

Regulations Structure

Each Part to each implementing regulation has its own **Acceptable Means of Compliance and Guidance Material (AMC/GM)**. These AMC and GM are amended along with the amendments of the regulations. These AMC/GM are so-called 'soft law' (non-binding rules), and put down in form of EASA Decisions. A comprehensive explanation on AMC in form of questions and answers can be found on the FAQ section of the EASA website.

Furthermore, **Certification Specifications** are also related to the implementing regulations, respectively their parts. Like AMC/GM they are put down as Decisions and are non-binding.



Obrázek 2.1. Schéma evropské legislativy a základních dokumentů EASA

■ 2.1.3 EASA AIR OPS

Nyní se opět zaměříme na schéma 2.1, konkrétně na opticky nejobsáhlejší část „Air Operations“. Jedná se o nařízení Komise (EU) č. 965/2012¹, o kterém jsme se již krátce zmínili v úvodu kapitoly 2. Toto nařízení stanovuje technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008. Konkrétně nařízení uvádí podrobná pravidla pro provoz letounů a vrtulníků v obchodní letecké dopravě (CAT) a provoz se zvláštním oprávněním (SPA).

Častým, avšak chybným předpokladem je, že se AIR OPS nevztahují na neobchodní provoz. Toto byla pravda pouze na přechodné období před uveřejněním pozměňovacího nařízení Komise (EU) č. 800/2013. Tímto krokem se požadavky AIR OPS rozšiřují o podrobná pravidla pro neobchodní provoz a podmínky a postupy pro prohlášení provozovatelů zabývajících se neobchodním provozem složitých motorových letadel (NCC) a letadel jiných než složitých motorových letadel (NCO). Začlenění pravidel pro zvláštní provoz letounů, vrtulníků, balonů a kluzáků (SPO) do AIR OPS přineslo nařízení Komise (EU) č. 379/2014.

AIR OPS jsou vzhledem k rozsáhlé působnosti nařízením se značnou důležitostí a orientace v tomto nařízení by tak měla být samozřejmostí každého zodpovědného letce. Při vypracování této studentské práce tedy na toto nařízení bude kladen velký důraz.

Klíčové je vzhledem k několika skutečnostem:

- Určuje pravidla podle složitosti letadla.
- Uvádí kategorizaci letounů dle výkonnostních tříd.
- Dále určuje pravidla dle jednotlivých druhů provozu.
- Definuje pravidla pro vážení a výpočty hmotnosti a vyvážení.
- Určuje pravidla pro výkonnost letounů v jednotlivých fázích letu.

■ 2.1.4 Letadlo a letoun

Pro základní orientaci v předpisech a nařízeních je nutné si ujasnit, jakými létajícími prostředky se budeme zabývat. Definic můžeme čerpat například z Annex 2 – Pravidla létání, či Annex 6 – Provoz letadel.

- **Letadlo** (aircraft) – je zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.
- **Letoun** (aeroplane) – je letadlo těžší než vzduch s pohonem, vyvozující vztlak za letu hlavně z aerodynamických sil na plochách, které za daných podmínek letu zůstávají vůči letadlu nepohyblivé.

Jak je již uvedeno v titulku této práce, zabývat se budeme výkonnostními charakteristikami **letounů**. Pro letecký výcvik jsou používány právě výhradně leteouny a definice dalších létajících prostředků tedy není třeba uvádět.

¹ Oficiálně označované IR-OPS, v práci dále jako AIR OPS dle terminologie užívané v materiálech EASA.

■ 2.1.5 Druhy provozu

AIR OPS svá pravidla kategorizují mimo jiné dle charakteru prováděných letů.

- Obchodním provozem je jakýkoliv provoz letadla za úplatu nebo jinou protihodnotu, jenž je přístupný veřejnosti, nebo pokud není přístupný veřejnosti, jenž je prováděn na základě smlouvy mezi provozovatelem a zákazníkem, přičemž zákazník nemá nad provozovatelem kontrolu.
- Provozem v obchodní letecké dopravě (CAT) je provoz letadel pro přepravu cestujících, nákladu nebo pošty za úplatu nebo jiné hodnotné protiplnění.
- Zvláštním obchodním provozem je jakýkoliv provoz mimo obchodní leteckou dopravu, kdy je letadlo použito pro zvláštní činnost, jako je zemědělství, výstavba, snímkování, průzkum, pozorování a hlídkování a letecká reklama.
- Neobchodním provozem rozumíme jakýkoliv provoz nespádající pod definici obchodního provozu.

■ 2.1.6 Složitě motorové letadlo

Za účelem stanovení vhodných pravidel pro provoz letounů jednoduchých, a oproti tomu letounů značně odlišných svou komplexností a velikostí byla zavedena klasifikace na složitý a nesložitý letoun.

Složitým rozumíme letoun:

- S maximální certifikovanou vzletovou hmotností vyšší než 5 700 kg nebo
- s osvědčením pro maximální počet sedadel pro cestující vyšší než devatenáct nebo
- s osvědčením pro provoz s posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů nebo
- vybavený proudovým motorem či proudovými motory nebo více než jedním turboprotulovým motorem.

Nesložitým je letoun nespádající do této definice.

■ 2.1.7 Výkonnostní třídy letounů

V rámci analýzy výkonnosti je třeba rozlišovat tři kategorie, tak jak jsou definovány v AIR OPS:

- Letouny třídy výkonnosti **A** se rozumějí vícemotorové letouny poháněné turboprotulovými motory s MOPSC větší než 9 nebo s maximální vzletovou hmotností větší než 5 700 kg a dále všechny vícemotorové proudové letouny.
- Letouny třídy výkonnosti **B** se rozumějí letouny poháněné vrtulovými motory s MOPSC 9 nebo méně a maximální vzletovou hmotností 5 700 kg nebo méně.

- Letouny třídy výkonnosti **C** se rozumějí letouny poháněné pístovými motory s MOPSC větší než 9 nebo s maximální vzletovou hmotností větší než 5 700 kg.

2.2 Působnost AIR OPS v provozu F AIR

Je zřejmé, že společnost F AIR jakožto provozovatel letadel podléhá regulaci AIR OPS. Pro správnou implementaci všech pravidel a nařízení do zamýšleného softwarového nástroje, je nutné uvažovat správný druh provozu a k němu se uplatňující pravidla dle AIR OPS. V této kapitole budou shrnuta aplikující se části nařízení dle určeného druhu provozu a typů provozovaných letounů.

2.2.1 Klasifikace výcvikových letounů

Z hlediska složitosti a výkonnostních tříd letounů používaných v F AIR je nejjednodušší nejdříve určit provozovaný letoun s nejvyššími specifikacemi. Společnost F AIR provozuje letoun Piper Seneca, což je jednopilotní dvoumotorový vrtulový letoun s pístovými motory, MOPSC rovné pěti a MTOW 2 155 kg (7 750 lb).

Pokud tedy nyní chceme určit správné části AIR OPS, které se aplikují na lety s tímto letounem, musíme shrnout poznatky uvedené výše. Charakter letů v rámci praktického výcviku i přezkušování se řídí pravidly pro nekomerční provoz. Samotný let totiž není proveden za úplatu. Jedná se tedy o nekomerční provoz s letouny a pokud porovnáme specifikaci pro nás „kritického letounu“ s definicemi uvedenými v kapitole 2.1.6 a 2.1.7, dojdeme k závěru, že je tento typ klasifikován jako nesložitý letoun výkonnostní kategorie B. Do této „nejnižší“ klasifikace spadají i ostatní letouny ve flotile. Ze znalostí požadavků na výcvik mimo jiné vyplývá, že jiný než nesložitý letoun pro výcvikové lety užít není. Na výcvikový provoz všech letounů v ATO F AIR, se tedy aplikují AIR OPS v části NCO – nekomerční provoz jiných než složitých motorových letadel a dále případná specifika pro výkonnostní třídu **B**.

2.2.2 Druhy provozu v F AIR

Výcvikové lety na letounech tedy, jak jsme si uvedli, spadají pod druh provozu NCO. Dalším typem provozu, který je v F AIR aplikován je SPO – zvláštní provoz. V souladu s AIR OPS Úřad pro civilní letectví (ÚCL) České republiky potvrdil přijetí prohlášení pro tyto činnosti v rámci provozu SPO:

- reklamní lety
- hlídkové, pozorovací, měřicí a kontrolní lety
- lety pro letecké snímkování

Vyvíjená aplikace je určena pro použití v rámci výcviku, tedy musí respektovat požadavky části NCO. Dále se tak budeme zabývat pouze tímto druhem provozu.

2.3 Základní pojmy pro výpočty výkonnosti

Problematika výkonnosti letadel je jedním z nejdůležitějších oborů letectví. Pro její pochopení je třeba základních znalostí aerodynamiky, hmotnosti a vyvážení a také například designu letišť a postupů pro přístrojové létání – konstrukce letových cest a zajištění rozstupu od překážek.

2.3.1 Prvky dráhových systémů

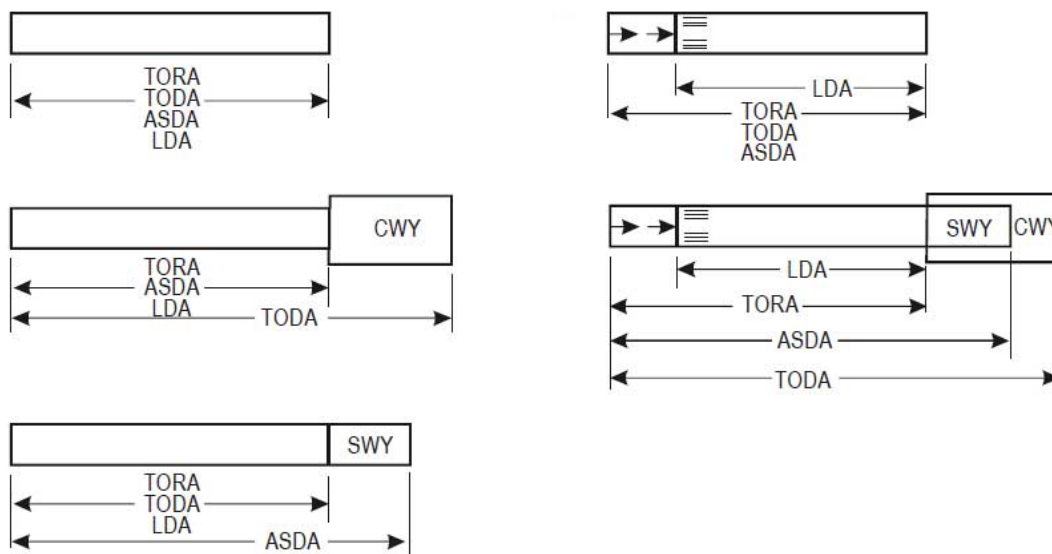
Z předpisu L14 – letiště, můžeme čerpat definic pro jednotlivé prvky konstrukce dráhových systémů.

- Dráha **RWY** – vymezená pravoúhlá plocha na pozemním letišti upravená pro přistání a vzlety letadel.
- Práh dráhy **THR** – začátek té části RWY, která je použitelná pro přistání.
- Předpolí **CWY** – pravoúhlá plocha na zemi nebo na vodě, vymezená pod dohledem ÚCL, vybraná nebo upravená jako použitelná plocha, nad níž může letoun provést část svého počátečního stoupání do předepsané výšky.
- Dojezdová dráha **SWY** – vymezená pravoúhlá plocha na zemi navazující na konec použitelné délky rozjezdu upravená tak, aby na ní mohlo letadlo zastavit při přerušeném vzletu.
- Posunutý práh dráhy **DTHR** – práh umístěný jinde než na začátku RWY.

2.3.2 Vyhlášené délky

Názorně jsou vyhlášené délky pro dráhovou analýzu vyobrazeny na obrázku 2.2.

- Použitelná délka rozjezdu **TORA** – délka RWY, která je vyhlášena za použitelnou a vhodnou pro rozjezd letounu při vzletu.
- Použitelná délka vzletu **TODA** – použitelná délka rozjezdu zvětšená o délku předpolí, pokud je zřízeno.
- Použitelná délka přerušeného vzletu **ASDA** – použitelná délka rozjezdu zvětšená o délku dojezdové dráhy, pokud je zřízena.
- Použitelná délka přistání **LDA** – délka RWY, která je vyhlášena za použitelnou a vhodnou pro dosednutí a dojezd přistávajícího letounu.



Obrázek 2.2. Vyhlášené délky pro vzlet a přistání – operace zleva doprava.

2.4 Analýza výkonnosti dle fází letu

V kapitole jsou přiblíženy definice a požadavky dílčích částí analýzy výkonnosti. Použito je především AIR OPS, části NCO. V ustanoveních „Výkonnost letadla a provozní omezení“ NCO uvádí: „V každé fázi provozu musí naložení, hmotnost a poloha těžiště letadla (s výjimkou balonů), vyhovovat všem omezením stanoveným v letové příručce letadla (AFM) nebo v rovnocenném dokumentu.“

Obecná ustanovení pro výkonnost dále uvádějí: „Velící pilot smí provozovat letadlo jen tehdy, pokud je výkonnost letadla přiměřená pro dodržení příslušných pravidel létání a jakýchkoli jiných omezení týkajících se letu, vzdušného prostoru nebo používaných letišť nebo provozních míst, přičemž vezme v úvahu přesnost všech používaných map.“

2.4.1 Vzletová výkonnost

Délka vzletu je vzdálenost od bodu uvolnění brzd do bodu, kdy letadlo dosáhne předepsané výšky 50 ft. Musí být prokázáno, že skutečná délka vzletu nepřesáhne použitelnou délku vzletu TODA. Délka rozjezdu, tedy část délky vzletu, kdy letoun akceleruje na dráze pro dosažení rychlosti, kdy dochází k odpoutání, nesmí přesáhnout použitelnou délku rozjezdu TORA. Část NCO.POL dále nespecifikuje další požadavky, tedy například ke skutečné délce rozjezdu a vzletu připočítá bezpečnostní přírůstek, tak jako je tomu u kategorie B provozované v obchodní letecké dopravě.

2.4.2 Výkonnost na trati

Po ukončení fáze vzletu je nutné zajistit výkonnost pro stoupání, tedy stoupavost a související gradient stoupání. Tato fáze nepodléhá specifickým nárokům ze strany AIR OPS, ale je zásadní pro dodržování publikovaných tratí a bezpečný odstup od překážek.

Další charakteristiky, které jsou důležité především pro plánování letu jsou spotřeba paliva, specifický dolet, celkový dolet a vytrvalost. Pro účely navigačních výpočtů je dále nutné znát pravou vzdušnou rychlost TAS.

■ 2.4.3 Výkonnost pro přistání

Délka přistání je délka měřená od přeletu bodu v definované výšce (screen height) do doteku a úplného zastavení. Počítáno je s výškou přistání z 50 ft. Je to minimální výška, kterou musí mít letoun na prahem dráhy. AIR OPS opět nedefinují přídatky pro délku přistání, tedy letoun musí v rámci provozu NCO přeletět práh dráhy minimálně v 50 ft a přistávací manévry ukončit zastavením v mezi použitelné délky přistání LDA.

■ 2.5 Faktory ovlivňující výkonnost

Výkonnost letounu je závislá na mnoha faktorech, které se týkají vnějšího prostředí, tedy atmosféry a fyzikálních vlastností dráhy, nebo samotného letadla v podobě jiné konfigurace, či hmotnosti letounu.

■ 2.5.1 Hmotnost

■ 2.5.2 Hustota vzduchu

■ 2.5.3 Povrch a stav RWY

- Sklon RWY
- Travnatý povrch
- Zpevněný povrch
- Kontaminace RWY

■ 2.6 Letový manuál letadla

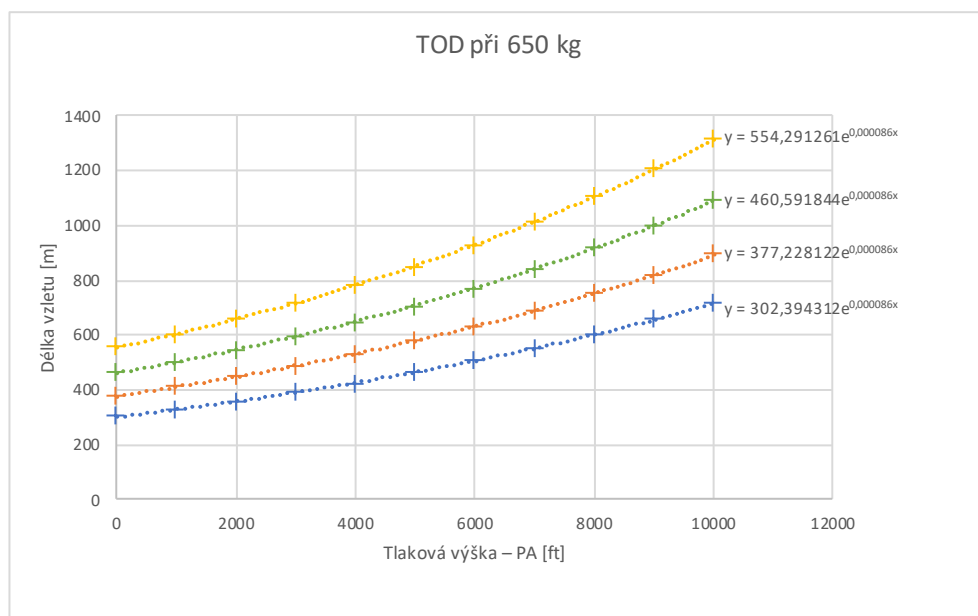
Kapitola 3

Metody a nástroje pro výpočet výkonnosti

3.1 Standardní metody dle AFM

3.1.1 Grafy

3.1.2 Tabulky



Obrázek 3.1. Závislost délky vzletu na tlakové výšce

3.2 Softwarové nástroje

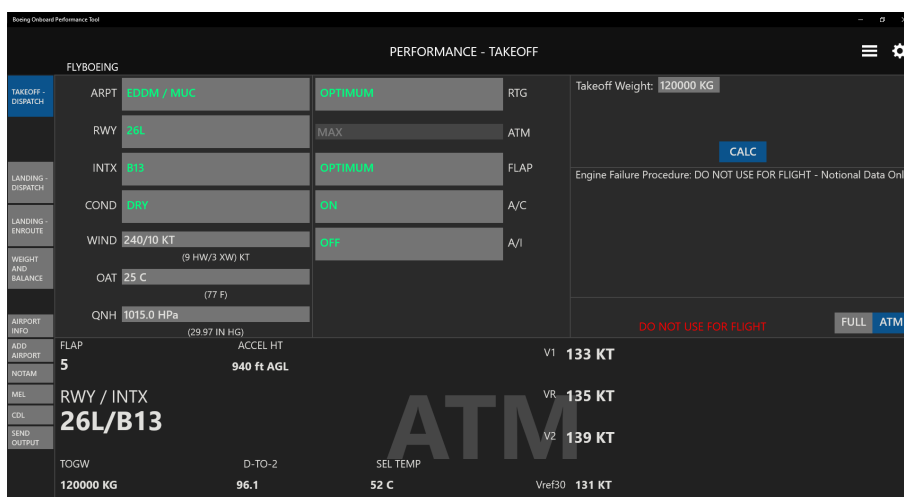
3.2.1 Elektronická letová aktovka

3.2.2 Systémy v komerční letecké dopravě

3.2.3 Systémy pro všeobecné letectví



Obrázek 3.2. EFB na platformě Thales v kokpitu letounu Airbus A350



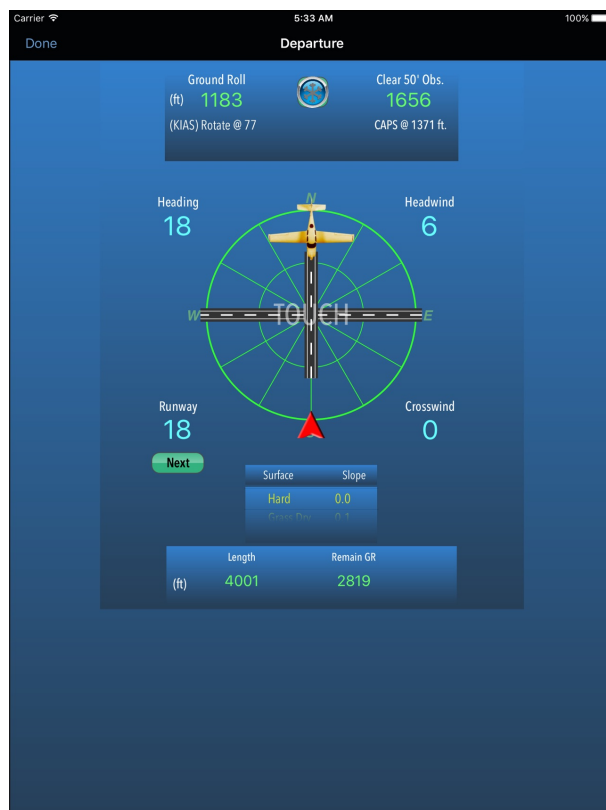
Obrázek 3.3. EFB aplikace Boeing OPT



Obrázek 3.4. EFB aplikace Airbus FlySmart



Obrázek 3.5. Aplikace Gyrnimo



Obrázek 3.6. Aplikace ProFlite

Kapitola 4

Realizace aplikace

Tato kapitola popisuje samotný návrh a implementaci aplikace dle požadavků ATO F AIR a příslušných předpisů a nařízení. Vzhledem k faktu, že se autor práce nepovažuje za odborníka na vývoj software, je kapitola psána velice obecně a nemá představovat ideální postup řešení, který by naopak použil v oboru zkušený jedinec. Samotné dělení na Front-end a Back-end je použito pro zjednodušení orientace v postupu řešení, neboť se správně z hlediska terminologie v informatice celá práce zabývá pouze částí Front-end, tedy veškerý chod aplikace probíhá u uživatele bez jakékoliv interakce se serverem.

4.1 Požadavky na aplikaci

Abychom mohli dosáhnout výsledků zmíněných v kapitole 1.2 je nutné určit konkrétní požadavky na funkci aplikace. Na základě konzultací s vedoucím práce v rámci ATO F AIR i osobních poznatků byly určeny tyto požadavky:

- Přesné a rychlé výpočty
- Spojité zadávání vstupních veličin
- Soulad s leteckými předpisy
- Respektování SOP a OM
- Export výsledků
- Předvolby konfigurací
- Multiplatformní funkčnost
- Spolehlivost
- Udržitelnost a aktuálnost
- Uživatelská přívětivost
- Příjemný grafický design
- Rozšiřitelnost o nové funkcionality

4.2 Architektura aplikace

Každý software musí mít definovaný rámec nebo filozofii, kterou je nahlíženo na celkovou stavbu aplikace, tedy architekturu. Pro tyto účely je vhodné využívat již existující příručky a návody. Vzhledem k určení vyvíjeného nástroje je nejvhodnější příručkou ICAO Doc 10020 – *Manual of Electronic Flight Bags (EFBs)*. Tato příručka obsahuje soubor základních požadavků a postupů pro elektronické letové aktovky a jejich vývoj. Vzhledem k tomu, že se jedná o materiály sestavované odborníky, je příručka logicky strukturovaná a ve své podstatě zrcadlí zvyklosti a postupy pro vývoj obecného software. Pro vývoj předmětné aplikace je tak ideálním zdrojem informací i přes fakt, že jako oficiální EFB vyvíjena není.

Nejdůležitější sekci manuálu pro tyto účely je příloha A obsahující informace poradenského rázu. Uvádí členění architektury aplikace a funkci jednotlivých modulů. Pro účely vyvíjené aplikace je upravené schéma obsažené v příručce prezentováno na obrázku 4.1

4.4.1 Uživatelské rozhraní

Výběr letounu na stránce „Hangár“. Karta „Info“ s ilustračním fotografií a specifikacemi daného typu, konfigurace a konkrétní registrace.

Zaokrouhlování na bezpečnou stranu. Barevné kódování.

■ 4.4.2 Grafický design

Pro správnou funkci každého uživatelského prostředí je důležitý vhodný přístup ke grafickému zpracování, který zajistí snadnou orientaci a příjemnou práci s nástrojem. Základním zdrojem informací a inspirace byly především již existující systémy provozované v F AIR. Zejména webové stránky, plakáty, manuály a další tiskoviny, ale například i barevná schémata letounů.

Aby byla použita grafika kvalitní a umožňovala responzivní design, tedy provoz na zařízeních s různým rozlišením, je důležité použít vektorovou grafiku, která si při zvětšování zachovává kvalitu.

Oproti rastrové grafice, kde je obrázek popsán pomocí hodnot jednotlivých bodů (pixelů) je vektorová grafika sestavena z matematických útvarů jako jsou přímky, křivky a mnohoúhelníky. Takový zápis informace také často zabírá méně místa na uložení, což je pro rychlé načítání aplikace důležité.

Pro tvorbu ikon a dalších ilustrací bylo použito programu Adobe Illustrator 4.3 a výsledné soubory exportovány ve formátu svg.



Obrázek 4.3. Prostředí programu Adobe Illustrator

Vytvořena byla ikona aplikace s logem společnosti F AIR a dále prvky uživatelského prostředí pro navigaci v aplikaci. Jednotlivé části výpočtů mezi kterými se přepíná na spodní, vždy viditelné, kartě jsou znázorněny odpovídajícími obrázky. Pro fázi letu byly vytvořeny ilustrace se stylizovaným letounem Tecnam P2006T, který je vlajkovou lodí školy.



Obrázek 4.8. Vzlet



Obrázek 4.9. En-route



Obrázek 4.10. Přistání



Obrázek 4.4. Načítací obrazovka (splashscreen) aplikace



Obrázek 4.5. Logo



Obrázek 4.6. Hangár



Obrázek 4.7. W&B

4.4.3 Dark mode

Tmavý režim je dnes již téměř standardní vlastnost uživatelských rozhraní.

```
darkModeSwitch(darkMode) {
  this.$vuetify.theme.dark = darkMode;
  let metaThemeColor = document.querySelector("meta[name=theme-color]");
  metaThemeColor.setAttribute("content", darkMode ? "#1c1c1e" : "#FFFFFF");
  metaThemeColor = document.querySelector(
    "meta[name=apple-mobile-web-app-status-bar-style]"
  );
  metaThemeColor.setAttribute(
    "content",
    darkMode ? "black-translucent" : "default"
  );
  document.body.style.backgroundColor = darkMode ? "#1c1c1e" : "#FFFFFF";
}
```



```

    "Serial number": "1017"
  },
  "weight": {
    "MTOW": {
      "value": 650,
      "unit": "kg"
    },
    "BEW": {
      "value": 420,
      "unit": "kg"
    },
    "BEWarm": {
      "value": 1.8779,
      "unit": "m"
    }
  }
}
}
}

```

4.5.3 Databáze letišť

```
"LKKV 11": {
    "direction": 110,
    "TORA": 2150,
    "TODA": 2350,
    "ASDA": 2150,
    "LDA": 2010,
    "THR ELEV": {
        "TO": 1981,
        "LD": 1988
    },
    "DER ELEV": 1985,
    "AD ELEV": 1989,
    "SURFACE": "Paved"
}
```

```
"LKBE 06": {
    "direction": 60,
    "TORA": 730,
    "TODA": 760,
    "ASDA": 730,
    "LDA": 730,
    "THR ELEV": 1293,
    "DER ELEV": 1312,
    "AD ELEV": 1322,
    "SURFACE": "Grass"
}
```

4.5.4

- Regresní analýza
- Pojmy ze statistiky
- Analýza dat výkonosti
- Curve-fitting
- Regrese

4.5.5 Výpočet tlakové výšky

```
pressureAltitude(ELEV, QNH) {
    return ELEV + 27 * (1013 - QNH);
},
ISA(pressureAltitude) {
    return 15 - (pressureAltitude / 1000) * 2;
}
```

4.5.6 Výpočet sklonu dráhy

```

RWY_SLOPE(DER_ELEV, THR_ELEV, distance)
{
    let slope = DER_ELEV - THR_ELEV;
    slope /= distance / 0.305;
    slope *= 100;
    if (isNaN(slope)) return "";
    return Math.round(slope * 100) / 100;
}

```

■ 4.5.7 Časové údaje

```
stringToSecond: function (string) {
    let splitArray = string.split(":");
    let seconds = +splitArray[0] * 3600;
    seconds += +splitArray[1] * 60;
    return +seconds;
},
secondsToString: function (seconds) {
    let string = "";
    string += Math.floor(seconds / 3600);
    seconds -= Math.floor(seconds / 3600) * 3600;
    string += ":";
    let num = Math.round(+seconds / 60);
    let result = ("0" + num).substr(-2);
    string += result;
    return string;
},
dateToString(date) {
    let months = [
        "JAN",

```


Kapitola 5

Uživatelské testování

Testování vyvíjené aplikace bylo rozděleno do dvou fází. První fáze, provedená za účelem testování uživatelského prostředí sestávala z dotazníku obsahujícího otázky pro určení použitelnosti systému – SUS. Druhá část testování, již obsáhlejší, se zaměřila na porovnání výpočtu provedeného standardně z AFM oproti identickému výpočtu v aplikaci. Porovnána byla nejen přesnost kalkulací, ale také uplynulý čas potřebný pro jednotlivé výpočty.

5.1 Testování UX

Za účelem otestování použitelnosti aplikace a kvality návrhu uživatelského prostředí byl vytvořen elektronický dotazník v online službě Google Docs.

5.1.1 System Usability Scale

Česky *škála použitelnosti systému* je metoda pro testování téměř libovolného systému, pro který potřebujeme zjistit, jak se uživatelům používá a jaký z něj mají pocit – User Experience (UX).

SUS definuje sadu těchto deseti otázek:

- Rád/a bych systém používal/a opakovaně.
- Systém je zbytečně složitý.
- Systém se snadno používá.
- Potřeboval/a bych pomoc z technické podpory, abych mohl/a systém používat.
- Různé funkce systému jsou dobře začleněny.
- Systém je příliš nekonzistentní.
- Řekl/a bych, že většina lidí se se systémem naučí pracovat rychle.
- Systém je příliš neohrabaný.
- Při práci se systémem se cítím jistě.
- Musel/a jsem se hodně naučit, než jsem se systémem dokázal/a pracovat.

K zaznamenání odpovědi na tato tvrzení je užito Likertovy škály, která se používá pro určení míry stupně souhlasu, či nesouhlasu.

Tvrzení	1 – Rozhodně nesouhlasím	2	3	4	5 – Rozhodně souhlasím
---------	--------------------------	---	---	---	------------------------

Tabulka 5.1. Likertova škála

5.1.2 Dotazník

Dotazník byl vytvořen v elektronické formě a respondentům rozeslán prostřednictvím mailové korespondence v rámci F AIR.



Kapitola 6

Nedostatky a další směřování

Kapitola 7

Závěr

Následující texty kapitoly obsahují shrnutí, poznatky a subjektivní názory autora. Kapitola je tedy na rozdíl od ostatních částí práce psána v první osobě. V žádném případě také text nemá vyjadřovat oficiální postoje a názory společnosti F AIR.

Shrnutí

Musím i ze své zkušenosti přiznat, že se při předletové přípravě občas zanedbá důkladnější analýza výkonnosti a někdy i výpočty hmotnosti a vyvážení. Mnohdy je to způsobeno rozptýlením, kdy se student soustředí na stav počasí, aktivované prostory, přípravu map, a také tráví čas vyřizováním různých povolení, koordinací letu s řízením provozu, či validací letového plánu. Zejména pokud se přidají ještě další neočekávané faktory, na které je letectví mimořádně štědré, může se stát, že student nevědomky zcela opomene výpočty provést. Opět samozřejmě čerpám i z vlastních chyb, zkušeností a ponaučení.

Aby se takové situace nestávaly, má letecká škola F AIR vypracované SOP tak, aby studenta vedly k bezpečnému a efektivnímu létání. Součástí je mimo jiné *matice přípravy* (matrix) s předletovými úkony, vedoucí k rozhodnutí o provedení, či neprovedení letu. Jednou z položek je provedení výpočtu hmotnosti a vyvážení, se zapsáním vypočítaných hodnot. Dále pak úkon výpočtu výkonnosti, který je nutné opět potvrdit jako provedený. Podpisem stvrzený štítek s maticí se před letem odevzdá dispečinku. Kopii výpočtů výkonnosti i hmotnosti a vyvážení si pak dle provozních postupů musí pilot vzít s sebou na palubu letounu.

I z dat získaných dotazníkovým šetřením však dále vyplývá, že alespoň stručná analýza výkonnosti pro každý let, není u všech z dotazovaných samozřejmá a nejedná se tak o jednorázové opomenutí. Toho jsem si byl vědom po celý praktický výcvik a v okamžiku, kdy jsem dostal příležitost přijít s něčím novým, situací měnícím, jsem neváhal.

Důvody častého opomíjení analýzy výkonnosti a mnohy i hmotnosti a vyvážení, mi byly od počátku jasné. Výpočty dle AFM jsou nepřehledné a často také zdlouhavé, unavující. Čas a mentální kapacitu, tak student raději věnuje předletovým činnostem, které pro něj mají alespoň z jeho pohledu větší důležitost.

Mým cílem tedy bylo poskytnout nástroj, který by proces několikanásobně urychlil a zpřehlednil. Určitě však nechci snižovat důležitost letových manuálů. Student, či jakýkoliv letec, by se v manuálu svého letadla měl vyznat a být schopen výpočty kvalitně provést. Myslím si však, že je na čase, aby se i výrobci sportovních a výcvikových letadel přeorientovali na řešení poplatná době a nebránili se interaktivním manuálům a aplikacím, které by již byly součástí certifikace letadla.

Další důvod, proč se výkonnosti sportovních a výcvikových letounů často neklade pozornost, je názor, že u takto malých letounů to nemá příliš velký význam, tedy aplikování přístupu „*ono to vždy vychází*“. Oproti velkým dopravním letounům, u kterých mohou být mezi jednotlivými lety obrovské rozdíly ve vzletové hmotnosti i časté změny vnějších podmínek při přeletech do různých podnebí, a tedy značně proměnlivé hodnoty

výkonnostních charakteristik, jsou malé letouny a jejich proměnlivost výkonů, například hodnot pro vzlet, opravdu méně kritické. I tato odlišnost je jeden z důvodů rozdělení na komplexní a nekomplexní letouny, které používá AIR OPS.

Jsou však situace ve kterých může být nedbalá příprava a výpočty značným problémem, větším než si někdo s laxnějším přístupem může myslet. Důležité výkonnostní charakteristiky jsou totiž také ty, které se týkají stoupavosti, dostupu a dalších parametrů důležitých na trati. Gradient stoupání, dostup a podobné parametry jsou velice důležité pro bezpečný odstup od překážek a dodržování publikovaných tratí, například SID.

Během přístrojového létání v rámci výcviku jsem tak pochopil, jak zásadní je důkladná příprava a poctivé počítání. Důležitá z mého pohledu je především fáze nezdařeného přiblížení nebo odlet, kdy je nižší výkonnost výcvikových letounů opravdu znatelná. Odlet z náročnějšího letiště, jako je například Innsbruck, se tak při nedostatečné výkonnosti může stát velice nepříjemnou zkušeností. Pilot, který by se nedostatečně připravil, by totiž neměl pro pohodlné vyřešení situace dostatečné situační uvědomění (SITAW), a o to mi od začátku šlo především.

Má představa byla taková, že pokud zajistím celkové zpřístupnění dané tematiky a poskytnu pilotovi snadno dostupné informace, bude lépe připravený, což se promítne právě na zvýšeném situačním uvědomění. Pozitivní vliv na psychické rozpoložení také bude mít fakt, kdy do letadla vstoupí s vědomím, že poctivě provedl všechny úkony spojené s přípravou letu.

Již během úvodních měsíců práce na projektu jsem získával pozitivní reakce na zvolené téma, kdy by většina studentů zamýšlenou aplikaci vřele uvítala a ráda používala již dříve, neboť si něco podobného představovali již během předchozích částí výcviku, a nyní by se tak konečně dočkali. Osobně si myslím, že podobný systém opravdu mohl vzniknout již dříve. Pro jeho vývoj je však nutné mít přehled nejen v letectví, ale také jisté technické základy týkající se programování. Těch se mi dostalo během předchozího studia na chomutovské průmyslové škole a bez kterých bych se do tohoto tématu jistě neodvážil.

Až během práce na projektu jsem začal postupně zjišťovat, jak moc všestrannou technologií webové aplikace, a především PWA jsou. Příkladem může být v době finalizování práce čerstvě oznámené rozšíření podpory PWA v prohlížeči Google Chrome. Aplikace vytvářené dle této pokrokové technologie, je tedy již možné instalovat do standalone režimu i na desktop zařízeních Chrome OS, Linux, Mac a samozřejmě i Windows. Nástroj prezentovaný v této práci, tak v případě nasazení do provozu bude opravdu multiplatformní a instalovatelný pro offline použití, při zachování identického vzhledu a ovládání. Počáteční risk, kdy jsem se odvážil pro použití ne úplně běžných a prozkoumaných technologií se tedy vyplatil.

Pro úspěšné dokončení práce bylo potřebné nastudovat mnoho materiálů a naučit se pracovat s postupy a dalšími technickými záležitostmi, se kterými jsem měl poměrně málo, nebo i žádné zkušenosti. Poprvé jsem si také vyzkoušel akademické psaní odborných prací, které mi velice usnadnila tato plain_{TeX} šablona od pana RNDr. Petra Olšáka. Myslím si tak, že se mi desetiměsíční práce na projektu i díky pomoci rodiny, přátel a odborných vedoucích vydařila.



Literatura

Zkratky a symboly

AD	■ Letiště, letištní – Aerodrome
AFM	■ Letový manuál letadla – Aircraft flight manual
AIP	■ Letecká informační příručka – Aeronautical information publication
AMC	■ Přijatelné způsoby průkazu – Acceptable means of compliance
AMSL	■ Nad střední hladinou moře – Above mean sea level
API	■ Rozhraní pro programování aplikací – Application programming interface
APP	■ Aplikace (mobilní) – Application (mobile)
ARP	■ Vztažný bod letiště – Aerodrome reference point
ASD	■ Délka přerušného vzletu – Accelerate-stop distance
ASDA	■ Použitelná délka přerušného vzletu – Accelerate-stop distance available
ATO	■ Schválená organizace pro výcvik – Approved training organisation
AUW	■ Celková hmotnost letadla – All up weight
BEW	■ Základní prázdná hmotnost – Basic empty weight
CAT	■ Obchodní letecká doprava – Commercial air transport
CG	■ Těžiště – Centre of gravity
CS	■ Certifikační specifikace – Certification specifications
CSS	■ Jazyk kaskádových stylů – Cascading style sheets
CSV	■ Hodnoty oddělené čárkami – Comma-separated values
CWY	■ Předpolí – Clearway
ČR	■ Česká republika – Czech Republic
ČVUT	■ České vysoké učení technické v Praze – Czech Technical University in Prague
DER	■ Odletový konec dráhy – Departure end of the runway
EASA	■ Evropská agentura pro bezpečnost letectví – European aviation safety agency
EFB	■ Elektronická letová aktovka – Electronic flight bag
ES	■ Evropské společenství – European communities
EU	■ Evropská unie – European union
FPM	■ Stopa za minutu – Feet per minute
ft	■ Stopa (měrová jednotka) – Feet (dimensional unit)
ft/min	■ Stopa za minutu – Feet per minute
GA	■ Všeobecné letectví – General aviation
gal	■ US galon – US gallon
GM	■ Poradenský materiál – Guidance material
GNSS	■ Globální navigační družicový systém – Global navigation satellite system
GUI	■ Grafické uživatelské rozhraní – Graphical user interface
GW	■ Celková hmotnost – Gross weight
HMI	■ Rozhraní člověk–stroj – Human-machine interface
hPA	■ Hektopascal – Hectopascal
HTML	■ Textový značkovací jazyk – Hypertext markup language
HW	■ Čelní vítr – Headwind

Příloha A

Korespondence s fi. Gyronimo



Zbysek Petrik <zbysek.petrik@gmail.com>

Performance, UNI thesis

Počet zpráv: 3

Zbysek Petrik <zbysek.petrik@gmail.com>
Komu: info@gyronimo.com

15. července 2019 0:18

Dear Gyronimo,
I am a university atpl(a) student working on my bachelor thesis focused on performance calculations. My task is to develop simple tool for students, so they can do their m&b and perf calculations of Tecnam fleet we use. During my research for the thesis I've found your company and your great iPad solutions. The requirement for the tool though is multiplatform use as only minority of students can afford iPad device for the training here in CZ. I would like to kindly ask you if I can mention your company and apps in research section of my thesis. Also my big concern is whether there is a chance of obtaining tabulated perf data for Piper aircraft (we use one PA28 for IFR training) or this must be done in some kind of software graphical computing out of AFM charts.
Have a nice day!

Yours sincerely,

Zbysek Petrik
CTU in Prague

info@gyronimo.com <info@gyronimo.com>
Komu: Zbysek Petrik <zbysek.petrik@gmail.com>

16. července 2019 16:53

Dear Zbysek,

Thank you very much for your email. Yes, you can mention us in your research, we would be delighted. Unfortunately we can not provide the requested performance data, since we keep them for our product exclusively.
We will soon launch a new app called 'Flight Pad' that also integrates Tecnam aircrafts (2006, 2008, 2010) Once our new Flight Pad is online we will send you a redeem code so you can test the app free of charge, it would be great to hear your feedback.

Thank you very much, all the best for your thesis
Stephanie

GYRONIMO, LLC
iPad & iPhone Apps for Weight & Balance and Performance

Stephanie Ahlen, Operations Manager
6424 E Greenway Pkwy
Suite 100
Scottsdale, AZ 85254
info@gyronimo.com
www.gyronimo.com
[Citovaný text byl skryt]

Zbysek Petrik <zbysek.petrik@gmail.com>
Komu: "info@gyronimo.com" <info@gyronimo.com>

17. července 2019 11:09

Dear Stephanie,
Thank you for your kind reply. I will mention you in the best meaning of course as a great product. I would be pleased to have the opportunity of testing your app.
Have a nice day and best wishes with your new products!

Yours Sincerely,

Zbysek Petrik

Příloha B

Průvodní zpráva uživatelského testování



Zbysek Petrik <zbysek.petrik@gmail.com>

Testing of performance and W&B calculation app

Zbysek Petrik <zbysek.petrik@gmail.com>
Komu: Bartůněk Filip <Bartunek@f-air.cz>

13. srpna 2019 2:32

Dear students and instructors,

hereby presented application aims to deliver new comprehensive tool for pre-flight briefing within F AIR school. It is designed to be easy to use and time-saving solution. Application which is presently in testing phase however needs to be evaluated by future users to eliminate potential flaws.

I kindly ask you to try out the app and fill in the related questionnaire afterwards. Your feedback is highly appreciated. Current version contains fully working example of P2008JC aircraft. Presently known flaw is presence of "non-smooth" animations on android devices which will be solved once update of internal design library is available.

> [Application](#) < > [questionnaire](#) <

Development is a part of bachelor thesis at ČVUT.

Thank you,

Zbyšek Petřík