

# Letecké společnosti chtějí, abyste si zvykli létat bez druhého pilota. Piloti o tom nejsou přesvědčeni

---

 [tadesco.org/letecke-spolecnosti-chteji-abyste-si-zvykli-letat-bez-druheho-pilota-piloti-o-tom-nejsou-presvedceni](https://tadesco.org/letecke-spolecnosti-chteji-abyste-si-zvykli-letat-bez-druheho-pilota-piloti-o-tom-nejsou-presvedceni)

Domnívám se, že šílenci se stávají normálními lidmi a normální lidi se stávají šílenci. Je to asi tak, jako nechat řídit atomový reaktor 5krát naočkovaným člověkem. Z mého hlediska je potom letadlo neřízená střela, která může zabít nejen všechny cestující, ale také na zemi způsobit mnoho následných úmrtí, třeba při zřícení do obydlené oblasti. Škoda jakýchkoliv dalších slov.

\*\*\*\*\* \*\*

Plánované změny přinášejí řadu problémů. Zatím není jasné, co by se stalo, kdyby samotný pilot zkolaboval nebo začal nekontrolovatelně létat.

Letecké společnosti a regulační orgány prosazují, aby v kokpitu dopravních letadel seděl pouze jeden pilot namísto dvou. Snížilo by to náklady a zmírnilo tlak způsobený nedostatkem posádek, ale přenesení takové odpovědnosti na jediného člověka u řízení je pro některé znepokojivé. *(Pozn. př. – tímto opět ukazují, že se jim o bezpečnost lidí a o lidi vůbec nejedná.)*

Více než 40 zemí včetně Německa, Velké Británie a Nového Zélandu požádalo orgán OSN, který stanovuje letecké standardy, aby pomohl zajistit, že se lety s jedním pilotem stanou bezpečnou realitou. Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA) také spolupracuje s výrobcí letadel na tom, jak by lety se samostatným pilotem fungovaly, a připravuje pravidla pro dohled nad nimi. EASA uvedla, že tyto služby by mohly být zahájeny v roce 2027.

## **Tento plán se nelíbí pilotům. Těžko se prodává také cestujícím**

---

Tony Lucas, kapitán letadla Airbus SE A330 společnosti Qantas Airways a prezident Australské a mezinárodní asociace pilotů, se obává, že osamělý pilot by mohl být v případě nouze přetížený dřív,

než se kdokoli jiný stihne dostat do kokpitu a pomoci.

„Lidé, kteří se vydávají na cestu letadlem, nejsou lidé, kteří létají s tryskovými letadly každý den,“ řekl Lucas. „Když se něco pokazí, pokazí se to poměrně rychle.“

Přesně to se stalo na palubě letu 447 společnosti Air France na cestě z Ria de Janeiro do Paříže 1. června 2009. Když letadlo letělo ve výšce 10 670 metrů nad Atlantickým oceánem a kapitán odpočíval v kabině, začali oba co-piloti v kokpitu dostávat chybné údaje o rychlosti, pravděpodobně ze zamrzlých detekčních trubic vně letadla.

Když se kapitán o 90 sekund později dostal do kokpitu, letadlo se dostalo do aerodynamického pádu z něhož se již nikdy nedostalo. *(Pozn. př. – utrhne se proudění na křídlech, které následkem ztraceného vztlaku na křídlech způsobí pád letadla jako „skály“ padající z nebe. Jakékoliv aerodynamické ovládací prvky v letadle – výškovky, směrovky, se stávají neovladatelnými.)* O necelé tři minuty později narazilo do vody a zahynulo všech 228 lidí na palubě.

Lucas, kontrolní a výcvikový kapitán, se také obává ztracených příležitostí k mentorování mladších pilotů, pokud bude letová posádka pracovat stále více samostatně.

### **Změna by mohla přijít brzy**

---

Plánované změny přinášejí mnoho výzev. Zatím není jasné, co by se stalo, kdyby samotný pilot zkolaboval nebo začal letět nekontrolovatelně. Automatizace, technologie a vzdálená pomoc ze země by musely nějakým způsobem nahradit odborné znalosti, bezpečnost a bezprostřednost druhého pilota.

Letectví k tomuto bodu směřuje již desítky let. V padesátých letech 20. století byly kokpity komerčních letadel přeplněnější, obvykle v nich seděl kapitán, první důstojník nebo druhý pilot, palubní inženýr, navigátor a radista. Technologický pokrok postupně učinil poslední tři pozice nadbytečnými.

„Potenciálně odstraňujeme z pilotní kabiny poslední nadbytečný kus člověka,“ napsala v e-mailu Janet Northcoteová, vedoucí oddělení komunikace EASA.

Podle žádosti EU adresované Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, orgánu OSN pro letecké standardy, je jednou z podmínek pro provoz s jedním pilotem to, aby byl alespoň stejně bezpečný jako se dvěma lidmi u řízení. *(pozn. př.: Což je v dnešní době nemyslitelné a absurdní.)*

„Psychologické překážky jsou pravděpodobně těžší než technologické,“ řekl minulý týden na podnikatelském summitu agentury Bloomberg v Bangkoku prezident společnosti Boeing pro jihovýchodní Asii Alexander Feldman. „Technologie jsou tu pro jednotlivé piloty, jde skutečně o to, kde se regulační orgány a široká veřejnost cítí dobře.“

Prvním krokem by bylo povolit samostatnou pilotáž během letu letadla, což je obvykle méně vytížené časové období než vzlet a přistání. To by umožnilo druhému pilotovi odpočívat v kabině a nezůstávat v kokpitu, aby pomáhal řídit letadlo.

Střídáním přestávek tímto způsobem by dvoučlenná posádka mohla létat na delších trasách bez pomoci – a nákladů – na dalšího pilota.

### **Vyhodnocení potřeby**

---

Význam přítomnosti dvou pilotů v přední části letadla se potvrdil 15. ledna 2009, kdy letadlo společnosti US Airways krátce po startu narazilo do hejna hus a ztratilo výkon obou motorů. Kapitán Chesley Sullenberger a první důstojník Jeffrey Skiles společně dokázali s Airbusem A320 přistát na řece Hudson. Nikdo nezemřel. Událost se stala známou jako Zázrak na Hudsonu.

*(Pozn. př.: takovou situaci by žádný autopilot a zatím žádná umělá inteligence neuměla zvládnout.)*

Dosud se neukázalo nic bezpečnějšího než „druhý odpočatý, kvalifikovaný a dobře vycvičený pilot fyzicky přítomný v pilotní kabině“, uvedla Mezinárodní federace sdružení pilotů leteckých společností ICAO v dokumentu pro své shromáždění minulý měsíc.

Přechod na jednopilotní provoz by mohl ovlivnit oblasti, jako je výcvik posádky a zdravotní požadavky, stejně jako duševní zdraví a spokojenost s prací, uvedl britský Úřad pro civilní letectví.

Mezinárodní koordinační rada asociací leteckého průmyslu, která zastupuje výrobce letadel po celém světě, naléhá na ICAO, aby vypracovala plán pro lety s jedním pilotem u řízení v nekritických úsecích.

Společnost Airbus v e-mailu uvedla, že posuzuje, jak by její letadla mohly řídit menší posádky. Výrobce letadel prozatím spolupracuje s leteckými společnostmi a regulačními orgány, aby zjistil, zda by dva piloti mohli bezpečně nahradit tříčlenné posádky na dálkových letech.

Dopravci se zabývají lety s jedním pilotem, včetně společnosti China Eastern Airlines Corp., která v březnu utrpěla smrtelnou nehodu. Pilot této letecké společnosti se sídlem v Šanghaji se minulý měsíc stal spoluautorem výzkumu, který posuzoval, jak by bylo možné vzlet a přistání automatizovat nebo dokončit s pomocí pozemní stanice.

Agentura EASA uvedla, že si je vědoma obav týkajících se samostatného létání a že jejich řešení je součástí procesu.

„Tyto koncepty nebudou zavedeny, dokud se letecká komunita neuspokojí s tím, že provoz bude přinejmenším stejně bezpečný jako dnes,“ uvedl Northcote

*Zdroj: [fortune.com](http://fortune.com)*

*vybral a přeložil carsten*

Dodatek překladatele:

Jak jste si jistě mohli všimnout, není možné v současné době úplně vyloučit piloty z řízení letadel. Kooperace pilota s intuicí a umělé inteligence je zatím nenahraditelný. Automaty nedělají vždy správná rozhodnutí a to si ověřilo mnoho pilotů. Přidělit naprostou autonomii jakémukoliv systému ovládající letadlo končilo doposud smrtelnými nehodami.

Viz příklad B737 MAX a také událost známá jako Zázrak na Hudsonu.