



**AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY**



# OPAKOVANÉ NOTAMOVANÉ PROSTORY

- Využívání vzdušného prostoru v České republice je prováděno v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005, kterým se stanoví společná pravidla pro pružné užívání vzdušného prostoru (FUA) a v souladu s čl. 3 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/373 a je dále upraveno dle § 44, 44a, 44b a 44c zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a Vyhláškou č. 108/ 1997 Sb.
- Dočasná omezení VP nejsou z principu součástí stále struktury VP. V současné době je ale mnoho dočasných prostorů vytvářeno a aktivováno opakovaně, v praxi se tedy od stálých struktur VP moc neliší, jen nejsou k dispozici na ICAO mapě. A také nejsou k dispozici v elektronické podobě.
- AeČR vytváří elektronické podklady pro pohyblivé mapy v leteckých přístrojích užívaných hlavně při sportu a distribuuje je mezi hlavní vývojáře software a hardware.
- Nově jsou ve hře i drony – spolupráce s Primoco na přijatelném tvaru a uspořádání prostorů pro testování dronů v okolí letiště Písek.
- <https://www.aeroklub.cz/vzdusny-prostor/>

# ZNEUŽÍVÁNÍ FREKVENCÍ (NEJČASTĚJI PŘI LÉTÁNÍ PLACHTAŘŮ)

- V minulých letech docházelo k masivnímu zneužívání frekvencí ze strany pilotů kluzáků a tuto situaci se MDČR rozhodlo řešit tím, co umí nejlépe a to represí.
- Po jednání se našlo řešení, které by mohlo být dlouhodobě funkční:
  - Změna VFR Příručky a zkoordinování dalších frekvencí pro volné létání
  - Povinnost organizátora soutěže zkoordinovat dostatečný počet frekvencí pro komunikaci A-A
  - Povinnost provést nejpozději na úvodním briefinku školení k této věci.
- Aplikace možností soutěžního řádu – zneužívání frekvencí lze posuzovat jako nebezpečné létání a diskvalifikovat soutěžícího ze závodu.
- Monitoringem zjištěno, že na soutěžích v současné době nedochází ke zneužívání frekvencí.
- VFR příručka se změnami bude brzy publikována.

# OPI NA NEŘÍZENÝCH LETIŠTÍCH

- V rámci ČR bylo k 1. 1. 2024 evidováno 84 neřízených letišť (včetně 1 heliportu), na kterých jsou poskytovány informace známému provozu ze stanoviště poskytování informací známému provozu s volacím znakem složeným z místa provozování a slova RADIO.
  - Kvalita poskytování služeb je velmi různorodá.
  - Jedním z možných faktorů je, že piloti LAA nemají prokazatelně dostatečné vzdělání pro poskytování této služby. Nemohou tedy jako OPI působit – prezentováno na semináři GA 2024.
  - Ve spolupráci LAA, OLNS ÚCL a AeČR byla modifikována příručka „POSTUP PRO SCHVALOVÁNÍ ORGANIZACE PRO VÝCVIK OSOB POSKYTUJÍCÍCH INFORMACE ZNÁMÉMU PROVOZU“
  - Výsledkem jednání je rozdílový výcvik, který bude možné absolvovat např. e-learningem.
  - Přechodné období je to 30.4.2025, plánuje se vydání provozních knih (formulářový návodný způsob)
- ...ALE BUDE TO KE ZKVALITNĚNÍ SLUŽBY STAČIT?**



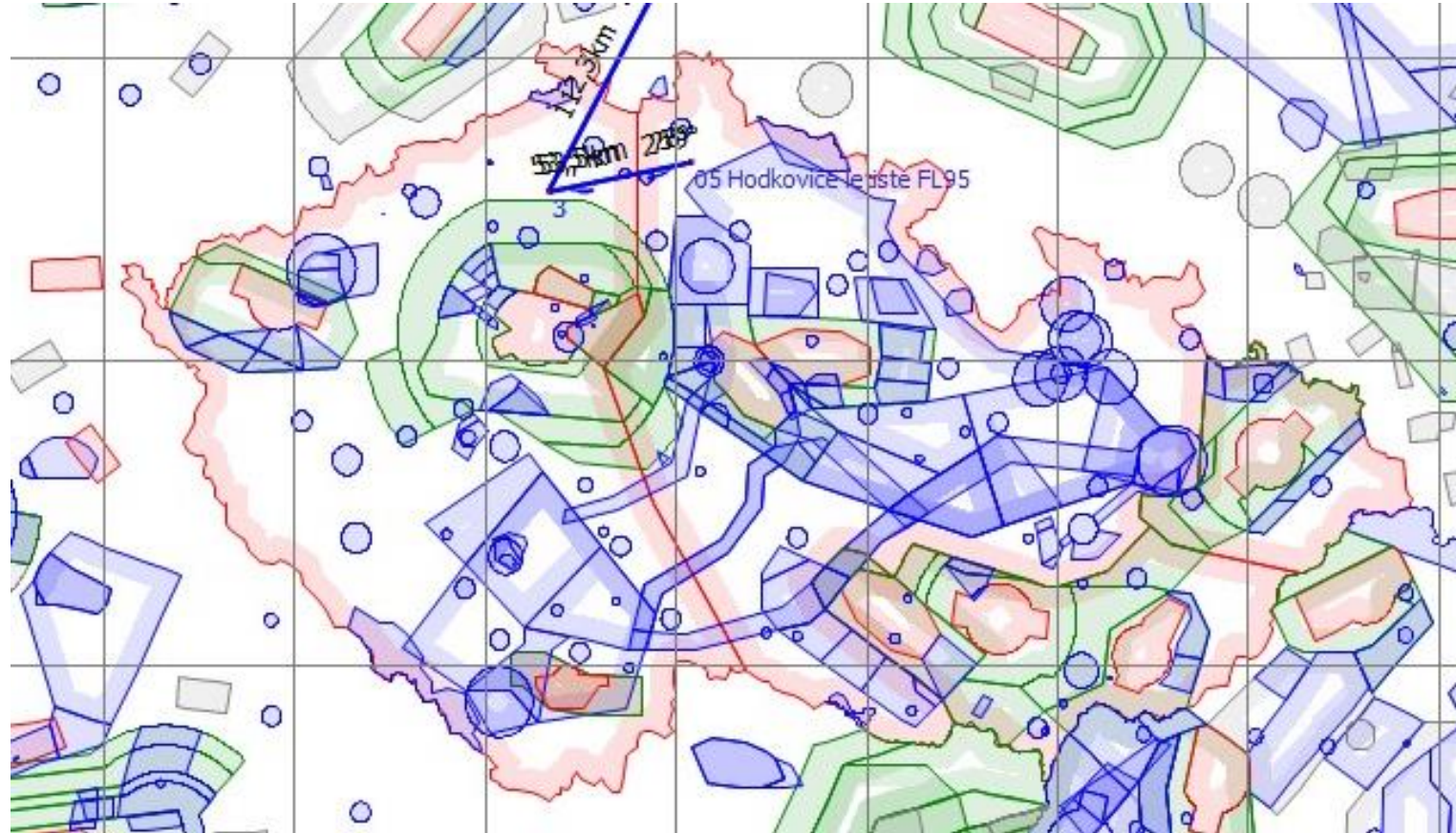
**AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY**

# NAVIGAČNÍ VÝSTRAHY – ODTEĎ SPRÁVNĚ?

- Tento nástroj pro informování o nestandardním druhu nebo intenzitě provozu byl v minulých letech značně "zneužíván". Důvodem byly jak legislativní opatření, tak nepochopení účelu tohoto nástroje. Úřad proto upravil legislativní požadavky (např. už není třeba vyhlášovat NOTAMem seznamovací lety vrtulníkem atp.) a po diskuzi s ŘLP a KSASM vytvořil metodický materiál k problematice navigačních výstrah – k dispozici na webu.
- I přes účinné filtrování dochází stále k publikování výstrah, kde jsou ukládány různé povinnosti.
- Navigační výstrahy nejsou stále správně pochopeny – nejedná se o vyhrazení VP.
- Některé akce nevyužívají pro vyhrazení VP možností §44 Odst. 7 - Vyhláška č. 108/1997 Sb. §15:
  - **e)** letecká veřejná vystoupení,
  - **f)** letecké soutěže, kde to charakter činnosti vyžaduje,
- OPI se pokouší notamovaný prostor kolem letiště „řídít“ a omezovat vstup do něj.
- **L2 Doplněk N (PRAVIDLA PRO VÝSADKOVÉ LETY) / L11 DODATEK S (POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ ZNÁMÉMU PROVOZU NA LETIŠTÍCH, KDE NEJSOU POSKYTOVÁNY ATS)**

# VZDUŠNÝ PROSTOR JAKO KOMODITA

- Toto národní bohatství bylo již vyčerpáno – neexistuje volný VP, pouze různě omezený a různě intenzivně využívaný VP
  - Žádosti na vyhrazení VP by měly být posuzovány velmi přísně
  - Stávající struktury a postupy musí být revidovány
- = projekt **OPTIMALIZACE VP**



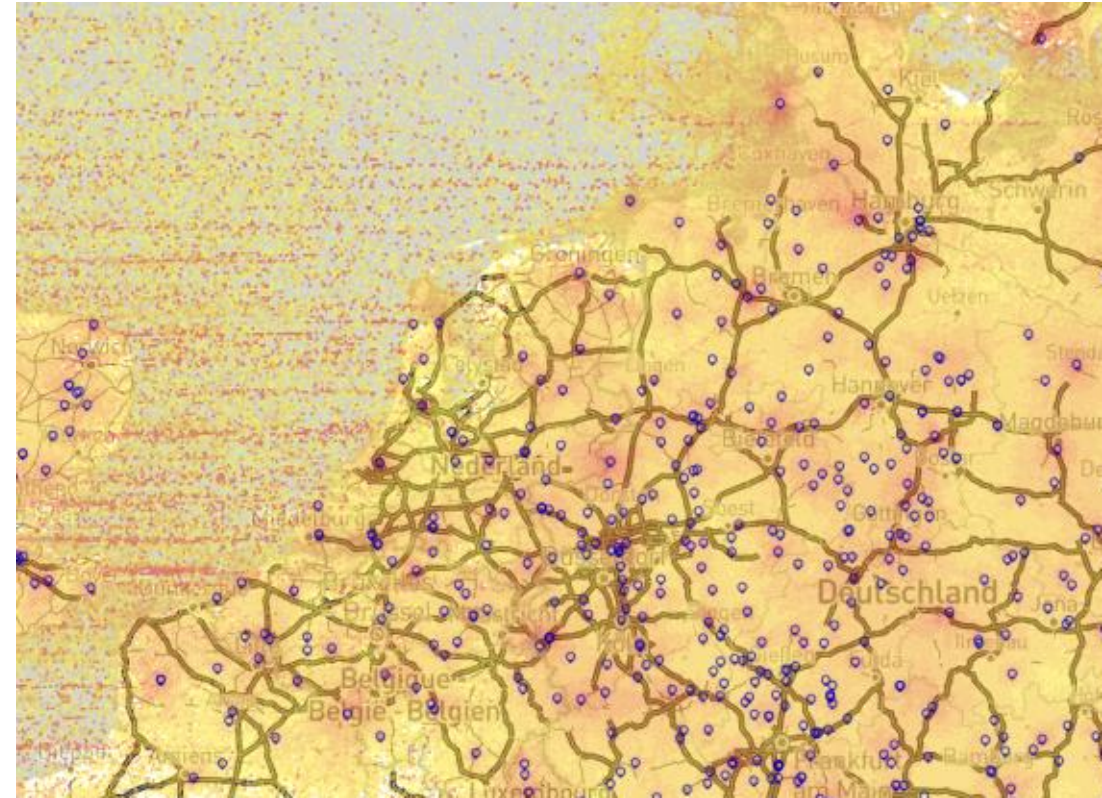
**AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY**

# iConspicuity – jinak, lépe!

- „Viditelnost“ ve VP je celoevropské téma. Evropská řešení rezonují i za mořem a opačně.
- Hlavním problémem je, že **piloti nechtějí být vidět**. Důsledkem je, že chybějící informace o jejich poloze nelze takticky, strategicky ani statisticky nijak využít.
- NR-4 POSTUPY PRO NASTAVENÍ ODPOVÍDAČE SSR – odpovídač na palubě musí být vždy zapnut, což se ze zásady neděje.
- **Bezpečnost – bez oboustranné viditelnosti nelze využívat žádná elektronická udělátka. Veškeré nové technologie se míjejí účinkem. Hlavní téma, tedy zvýšení bezpečnosti, je nyní závislé na libovůli pilota.**
- FAA má zajímavé řešení – na základě údajů o poloze z ADS-B nelze zahájit správné řízení. EASA v této věci připravuje memorandum pro EU.

# OGN – pokrytí 100 %, zlepšování výkonu

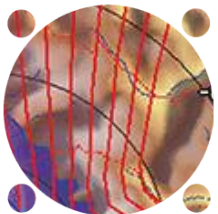
- „Viditelnost“ je záležitostí i nových technologií. OGN (Open Glider Network) je jedním ze základů ADS-L 4 SRD860. Systém byl původně založen na antikolizních zařízeních FLARM.
- **Hustá síť přijímačů zachytí 100 % území ČR.**
- **Nyní přijímají nově většinu ADS-L. V systému se objevují např. drony a paraglidisté.**
- Pro zvýšení výkonu a redundance se hledají nové vhodné lokality. Ročně roste síť o 6–10 přijímacích míst. Náklady na výstavbu nese stále AeČR.





# RUŠENÍ GNSS V MALÉM LETECTVÍ

- Během Jarního poháru Jeseníků byl a obecně v oblasti západně Jeseníků byl zaznamenán masivní výpadek GPS signálu. Zpětně jsme přišlo s úvahou, že zdrojem jsou kamiony (nebo podobný provoz) při pohybu kolem státní hranice s Polskem.
- Během plachtařské soutěže prolétávají kluzáky pomyslnou oblastí (otočné body) ve tvaru válce od země do FL095 o průměru 1 km – to lze pouze pomocí GPS.
- Piloti na navigačních soutěžích jsou hodnoceni na základě dat z GPS a pohybují se ve výšce cca 150 m
- Rušení způsobuje nejen znehodnocení záznamu sportovního výkonu, ale má dopad na všechny úrovně bezpečnosti.
- Moderní přístroje v sobě integrují maximum technologií. O údaje o letu tak přijde nejen pilot, ale také jeho okolí (přestane fungovat např. FLARM). Plné zotavení přístroje zatím není možné (vrstva se záznamem se sice zotaví, ale navigační ne), vždy pomohl pouze „tvrdý“ restart.



# KREATIVNÍ BYROKRACIE

- Doporučuji se volných chvílích podívat na činnosti neziskovky BYRO. Jedná se o skupinu mladých lidí ze státní správy, kteří kreativním způsobem přistupují k provádění státní správy. <https://www.byro.works>
- Spoluorganizují **Festival kreativní Byrokracie**. <https://creativebureaucracy.cz>
- „A přesně pro vás, kdo chcete českou veřejnou správu posouvat k lepšímu, jsme založili BYRO. Jsme lidé veřejné správy, stejně jako vy. A děláme to pro lidi, jako jste vy.“
- Matěj Chytil z BYRO v rozhovoru ČRo: **Co dělat, aby prostředí státní správy nebylo tak „zamračené“?** <https://dvojka.rozhlas.cz/co-delat-aby-prostredi-statni-spravy-nebylo-tak-zamracene-prozradi-matej-chytil-9250763>



Platforma pro tvůrčí lidi  
ve veřejné správě



**AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY**

# DĚKUJI ZA VÁŠ ČAS

MARTIN CHOVAN

[martin.chovan@aecr.cz](mailto:martin.chovan@aecr.cz)

724810012



**AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY**

