



Zimní školení pro soukromé provozovatele letadel

Typický dotaz: je tzv. zimní školení povinné i pro soukromé provozovatele letadel?

Odpověď:

Tzv. zimní školení je jedním ze způsobů, jak vyhovět požadavku předpisu L-13 – Hlava 9 konkrétně ust. 9.1.3 a 9.1.4 – citace:

„9.1.3 Provozovatelé a organizace jsou povinni provést rozbor LN nebo I s určeným okruhem pracovníků ihned po skončení odborného zjišťování příčin, zároveň s vyhlášením nutných opatření. V závažných případech, kdy je zapotřebí zejména létající a technický personál seznámit s okolnostmi neprodleně, nečeká se na zakončení odborného zjišťování příčin a rozbor se provede ve dvou nebo i více etapách.

9.1.4 O provedení rozboru LN a I s létajícím personálem a řídícími letového provozu se vedou u provozovatelů a organizací prokazatelné osobní záznamy.“

Předpis ani ÚCL tedy neurčuje formu splnění požadavku předpisu L-13. Je na provozovateli, jakým způsobem předpisu vyhoví.

Video : Školení nejen pro piloty ULH vrtulníků : <https://www.skolenipilotu.cz/dvd-vrtulniky/>

: Základy meteorologie : <https://www.skolenipilotu.cz/dvd-2/>

: Mechanická turbulence, proudění přes překážky a závětrný úplav : <https://www.skolenipilotu.cz/dvd-mechanicka-turbulence-proudeni-pres-prekazky-a-zavetrny-uplav/>

: Bouřky a jejich doprovodné jevy : <https://www.skolenipilotu.cz/dvd-bourky-a-jejich-doprovodne-jevy/>

: Radiokorespondence : <https://www.skolenipilotu.cz/dvd-radiokorespondence/>

Komunikace s FIC Praha : <http://www.doletis.cz/komunikace.html>

FIC Praha

- [Základní informace](#)
- [Letové informační služby](#)
- [Přehledové služby](#)
- [Pohotovostní služba](#)
- [Postupy pro kombinované lety](#)
- [E-learning](#)
- [Kontakty](#)

Základní informace



FIC Praha (Flight Information Centre / Letové informační středisko) je stanoviště letových provozních služeb poskytující letovou informační a pohotovostní službu neřízeným letům VFR ve FIR Praha.

Provozní frekvence stanoviště FIC Praha jsou:

126,1	PRAHA	INFORMATION pro	sektor	Čechy	West
136,175	PRAHA	INFORMATION pro	sektor	Čechy	East
136,275	PRAHA	INFORMATION pro sektor Morava			

Služby FIC Praha jsou poskytovány bezplatně a v režimu H24.

[Nahoru](#)

Letové informační služby

FIC Praha poskytuje v souladu s předpisem L11 následující letové informační služby:

- **Informace o provozu** ve vzdušném prostoru třídy E je-li to proveditelné a ve vzdušném prostoru třídy G na vyžádání. Tyto informace zahrnují pouze známý provoz letadel v prostoru odpovědnosti stanoviště FIC, který by mohl vytvářet nebezpečí srážky. Informace se poskytují po navázání spojení na příslušném kmitočtu FIC Praha.
- **Informace o NOTAMech**, které mohou mít vliv na provedení letu (omezené prostory nepublikované v AIP, výsadková činnost apod.), poskytuje se na vyžádání.
- **Informace o hlášených meteorologických podmínkách** na trati a na letištích. Letům VFR, které jsou na spojení, se informace o meteorologických podmínkách podél trati, které by mohly let VFR učinit neproveditelným, poskytují na základě letového plánu či ohlášené trati letu z iniciativy dispečera FIC, v ostatních případech pouze na vyžádání.
- **Informace o skutečném využívání prostorů** LKR, TSA a TRA na vyžádání. Plán aktivace je k dispozici den předem od 14:00 UTC ve zprávě AUP a v aplikaci [AisView](#). Skutečná doba aktivace by neměla přesahovat dobu uvedenou ve zprávě AUP.
- Jakékoliv **další informace**, které mohou ovlivnit bezpečnost letu.

[Nahoru](#)

Přehledové služby



FIC Praha poskytuje na žádost velitele letadla nebo z rozhodnutí dispečera FIC následující přehledové (radarové) služby:



• Informace o provozu a rady k vyhnutí

Ve třídě vzdušného prostoru E se letům VFR poskytuje informace o provozu, pokud je to proveditelné (tedy letadlo máme na spojení, máme ho identifikované na radaru a v jeho blízkosti vidíme jiný známý, případně i neznámý provoz).

Předpis L8168 stanoví povinnost mít v provozu odpovídač v módu C či S vždy, pokud je jím letadlo vybaveno. V módu S je pak povinné nastavit volací znak dle FPL či registraci letadla u letů bez FPL. Správným nastavením vašeho odpovídače umožníte dispečerovi FIC poskytnout vám v případě potřeby rychle relevantní informaci o provozu a zároveň informovat ostatní provoz o vaší poloze (i pokud nejste na spojení s FIC Praha).

• Informace o význačných meteorologických jevech

Zahrnuje zejména informace o význačné srážkové oblačnosti zobrazené na radaru a případně rady k jejímu obletění.

• Informace pomáhající letadlu při navigaci

Zahrnuje mimo jiné pomoc bloudícímu letadlu (nouzová situace) či poskytování doporučených kurzů pro vyhnutí se omezeným či řízeným prostorům apod. (na žádost pilota).

FIC Praha může podle potřeby pro lepší udržení přehledu o provozní situaci přidělit letadlu individuální squawk či ho informovat frází typu:

„RADAR CONTACT“, „IDENTIFIED“ či „SQUAWK/IDENT OBSERVED“.

Veškeré instrukce ke změně kurzu jsou ze strany FIC Praha předávány frází:

„DOPORUČENÝ KURZ“ / „RECOMMENDED/SUGGESTED HEADING“.

Žádná z těchto instrukcí či informací nezbujuje pilota odpovědnosti za bezpečné provedení letu a zabránění srážce s terénem ani za vyhnutí se řízeným či omezeným prostorům!

Nahoru

Pohotovostní služba

Pohotovostní služba spočívá ve spolupráci se Záchraným koordináčním střediskem a informování o letadlech, kterým může být nutné poskytnout službu pátrání či záchrany.

Za tímto účelem jsou vyhlašována údobí nouze mimo jiné v následujících případech (případajících v úvahu pro lety VFR):

- Pracoviště FIC neobdrželo hlášení o přistání letu VFR s letovým plánem na neřízené letiště
(pozn. jde o nejčastější případ způsobený obvykle nedbalostí pilota)
- Pracoviště FIC obdrželo informaci o problémech letadla za letu zhoršujících jeho provozní způsobilost. Může zahrnovat mimo jiné:
 - vlétnutí letu VFR do zhoršených meteorologických podmínek
 - ztrátu orientace / bloudící letadlo

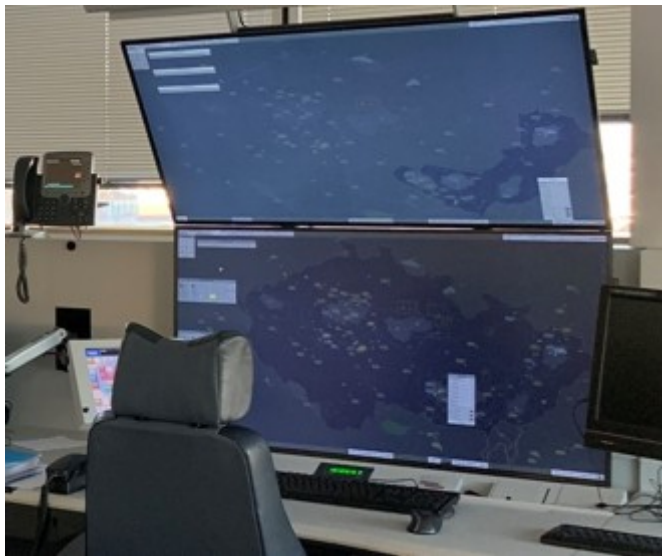
- let VFR nad oblačností bez možnosti sklesat
- námrazu na letadle znemožňující udržení výšky
- problémy s motorem či výpadek jednoho motoru na vícemotorovém letadle
- požár/kouř na palubě
- nedostatek paliva
- Pracoviště FIC obdrželo informaci o možném vynuceném přistání do terénu (vyčerpaná zásoba paliva, výpadek motoru či jiné vážné problémy na palubě nebo již prováděné vynucené přistání)

Kromě uvědomění Záchraného koordinačního střediska a předání všech dostupných informací se dispečer FIC snaží poskytnout letadlu v nouzi veškerou další možnou pomoc (informace o nejbližších vhodných letištích, doporučené kurzy či jinou navigační pomoc, informace o bezpečné výšce nad překážkami apod.).

Poskytování pohotovostní služby stanovištěm FIC Praha má za cíl pouze zajistit pilotovi maximální možnou pomoc v případech, kdy by ji mohl potřebovat. Jejím účelem není upozorňovat na případné chyby či porušení předpisů nebo vyvozovat pro pilota jakékoliv důsledky.

Nahoru

Postupy pro kombinované lety



Pro piloty kombinovaných letů VFR–IFR z neřízených letišť ve FIR Praha platí povinnost před vzletem telefonicky koordinovat provedení letu se stanovištěm FIC Praha ([AIP ENR 1.1.1.3.1 c\)](#)).

Účelem tohoto ustanovení je umožnit včasnou koordinaci pro zajištění IFR povolení, popř. vstupu do řízeného vzdušného prostoru apod. Vhodné je proto volat cca 5–15 minut před vzletem.

FIC Praha při telefonické koordinaci zjistí:

- předpokládaný čas vzletu



- požadovaný bod přechodu na let IFR

a pilotovi předá:

- stanoviště a kmitočet pro navázání prvního spojení (dle tratě letu)
- kód SSR
- informaci o nejbližších aktivovaných prostorech
- informaci o případném časovém slotu pro vzlet
- případné další informace.

Pokud let bezprostředně po vzletu vstupuje do řízených prostorů, provede FIC ještě před vzletem koordinaci s příslušným stanovištěm ATC.

Provedení koordinace před vzletem neznamená povolení ke vstupu do řízených či omezených prostorů! Až do získání povolení pro let IFR musí pilot pokračovat jako běžný let VFR.

Nahoru

E-learning

Aktuálně jsou dostupné tyto E-learning lekce týkající se činnosti pracoviště FIC Praha:

- Výukový modul k výsadkové činnosti ve FIR Praha (vyžaduje Adobe Flash Player)
- Kampaň Doletíš?! - Komunikace s FIC Praha

Nahoru

Kontakty

Pracoviště FIC Praha:

Telefon: +420 220 374 393

Fax: +420 220 372 369

E-mail: ficpraha@ans.cz

AFTN: LKAAZFZX

- Hlášení o přistání VFR letů s podaným FPL, koordinace kombinovaných letů před vzletem, koordinace výsadkové činnosti, informace o aktivaci prostorů a jiné informace týkající se provádění VFR letů.
- **Neslouží k podávání letových plánů!**

Vedoucí oddělení FIC Praha:



Ing. Michal Dvořák

Telefon: +420 220 374 032

Fax: +420 220 374 256

E-mail: dvorakm@ans.cz

- Dotazy, připomínky a podněty ke službám poskytovaným Letovým informačním střediskem FIC Praha.

Kontakty na další pracoviště poskytující služby pro všeobecné letectví najdete v sekci Kontakty webu LIS.



AEROWEB – ZIMNÍ ŠKOLENÍ

Seminář všeobecného letectví 2021

Michal Lněnička 02.02.2021

Nový zápis SNOWTAMu, nové komunikační frekvence pro plachtaře, nové prostory TRA GA či po letech staronový způsob distribuce letecké mapy ICAO. Nejen o tom všem se letos hovořilo v rámci tradičního semináře pro všeobecné letectví. Vše důležité shrnuje náš článek.

<https://youtu.be/k-Pp5dMLC2w>

Řízení letového provozu ve spolupráci se zástupci Úřadu pro civilní letectví (ÚCL) a Ministerstva dopravy uspořádalo tradiční Seminář pro všeobecné letectví. Chtělo by se říct, že ve stejném duchu jako každý jiný rok. Opak je ale pravdou. Vzhledem k epidemiologické situaci se letos akce musela obejít bez účasti veřejnosti, obsah semináře je tak k dispozici z poloviny ve formě komentovaného videa, druhou část tvoří prezentace ke stažení s možností samostudia.

Redakce Aerowebu vám jako každý rok přináší shrnutí všeho důležitého, o čem se v půlce ledna v Jenči mluvilo, neboť alespoň psalo do prezentací.

Informace AIM

komentovaná prezentace od 00:01:45

Nová mapa ICAO 1 : 500 000 letos podraží

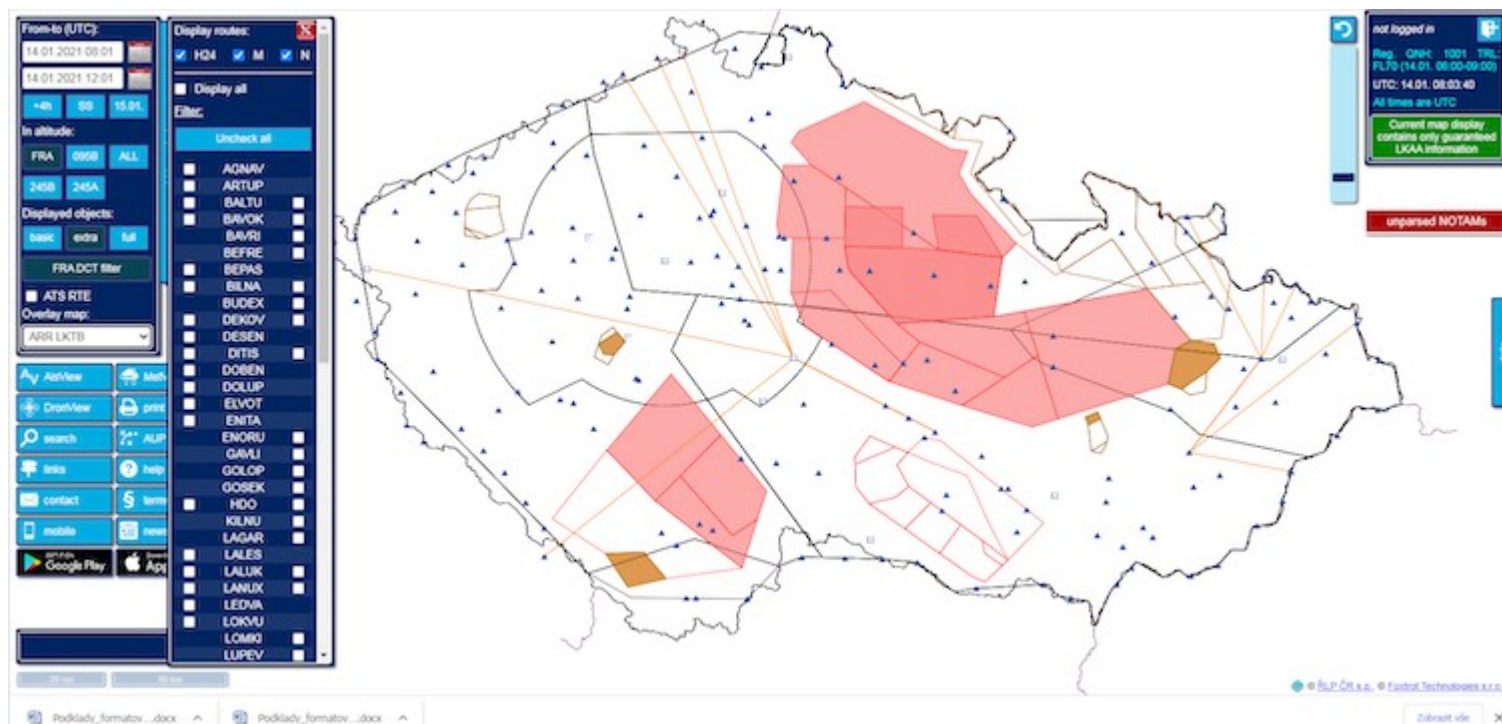
V souvislosti se zřízením nových prostorů pro potřeby Armády ČR, úpravou vertikální nebo horizontální struktury již existujících prostorů ve FIR Praha a změnou volacích znaků APP na regionálních letištích bude od začátku února v prodeji nová mapa ICAO 1 : 500 000 s datem účinnosti od 25. února. Podle vyjádření Lukáše Čuříka, vedoucího

oddělení AIM, se po sedmi letech mění směrem nahoru také její cena (zatím není k dispozici). V letošním roce k našemu zklamání nebude součástí Databáze letišť 2021, proto bude nutné si ji zakoupit nebo **objednat samostatně**.

FRAView jako chystaný modul AisView

Základní přehled informací a pravidel užívání chystaného projektu FRACZECH jsme vám již popsali v našem článku **Do roku 2021 s důležitými změnami v provozu**. Další důležité informace jsou také průběžně doplňovány na webové stránky AIM, záložka **FRACZECH**. Stejně tak lze případné nejasnosti nebo dotazy směřovat e-mailem přímo na projektový tým FRACZECH: fra@ans.cz.

K datu účinnosti FRACZECH, tedy konkrétně k 25. únoru 2021, bude uživatelům také zpřístupněn další modul aplikace AisView – FRAView, kde si bude možné zobrazit možnosti plánování letů v rámci FRACZECH.



Prostor FRACZECH v modulu FRA View

Nový formát SNOWTAMu od srpna

Již na **Semináři všeobecného letectví v roce 2020** byl představen nový formát SNOWTAMu, který měl být účinný od 5. listopadu 2020. Epidemie covid-19 nicméně odložila platnost na polovinu letošního roku, přesněji na 12. srpna 2021. Formulář a pokyny k vyplnění jsou součástí předpisu L10066, doplněk 4. Nově se zkracuje také jeho platnost z původních 24 hodin na 8 hodin. Následně SNOWTAM automaticky zaniká, anebo je nutné publikovat nový, aktualizovaný.



SWLK0008 LKPR 12170727
(SNOWTAM 0008
A) LKPR
B) 12170715
C) 06 F) 2/2/2 G) XX/XX/XX H) 5/5/5 N) 2/GOOD
B) 12170725
C) 12 F) 1/1/1 G) XX/XX/XX H) 5/5/5 N) 2/GOOD
R) APRONS/2/GOOD
T) RWY 06 CONTAMINATION 100/100/100 PERCENT. RWY 12 CONTAMINATION
100/100/100 PERCENT. DANGEROUS CONDITIONS CEASED.
)

OLD

do 11. 8. 2021

SWLK0006 LKPR 12170601
(SNOWTAM 0006
LKPR 12170555 06 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/WET SNOW
LKPR 12170555 12 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/WET SNOW)



od 12. 8. 2021

Nový formát SNOWTAMu

FIC Praha

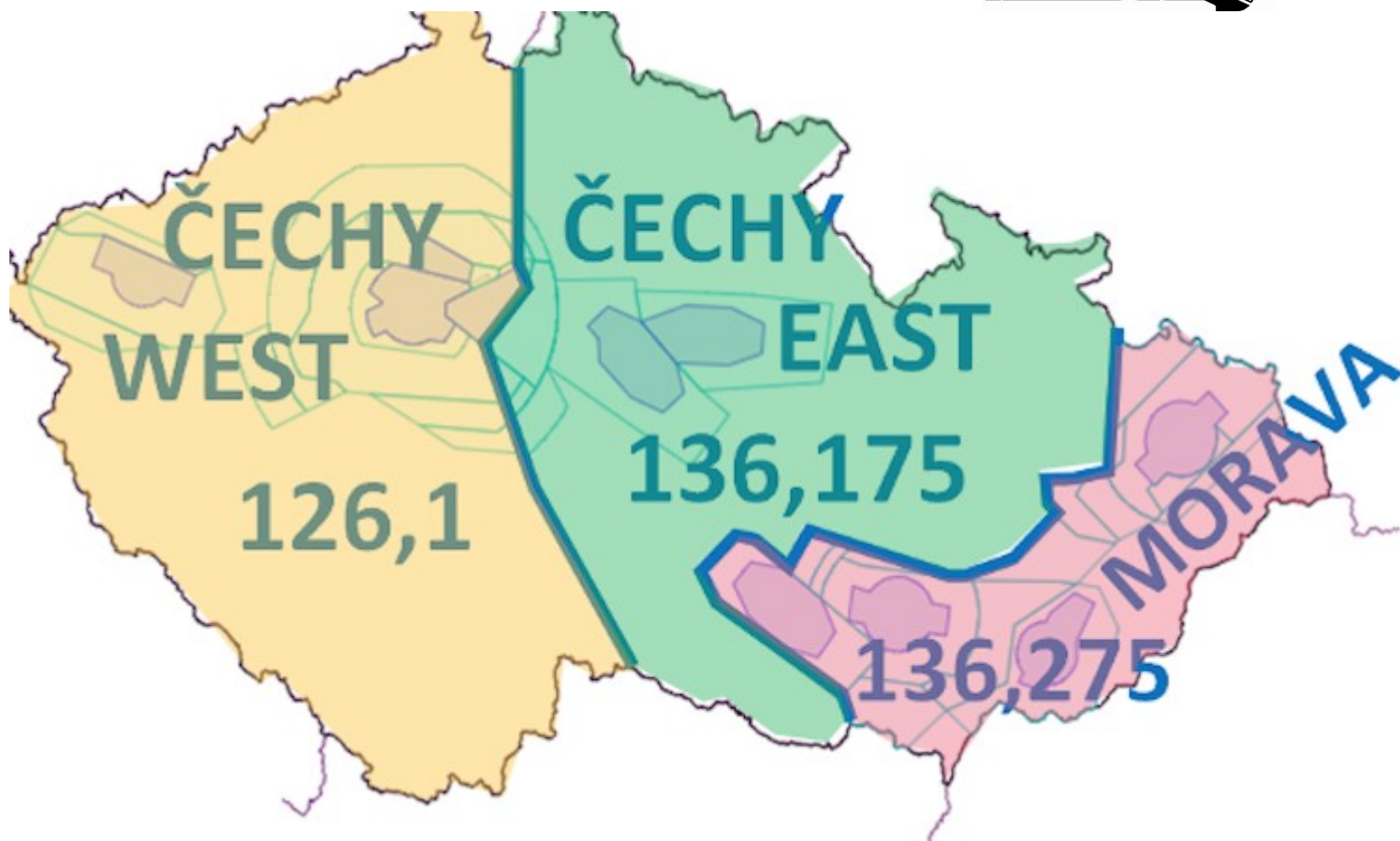
komentovaná prezentace od 00:14:25

V rámci FIR Praha je VFR letům poskytována letová informační služba v neřízeném vzdušném prostoru do FL95 a mimo CTR/TMA, respektive MCTR/MTMA, ve třech následujících sektorech:

- Čechy WEST na frekvenci 126,100 MHz
- Čechy EAST na frekvenci 136,175 MHz
- Morava na frekvenci 136,275 MHz

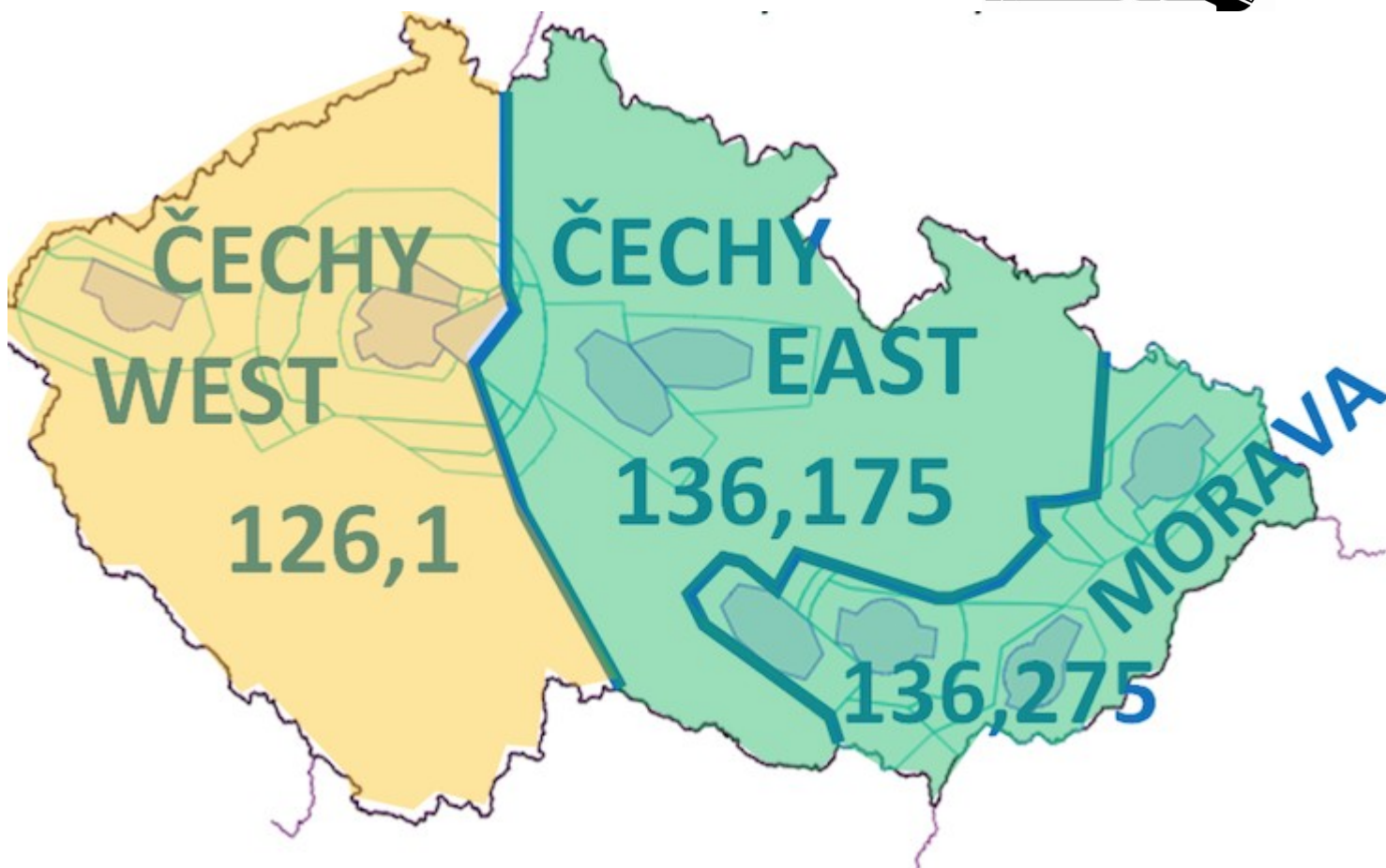
Michal Dvořák, vedoucí stanoviště, vysvětluje princip sektorizace a pravidla využívání jednotlivých frekvencí pro komunikaci s dispečery. Pro lepší pochopení využijme následujících obrázků z prezentace:

1) Je-li silný provoz, je pracoviště FIC obsazeno třemi dispečery letové informační služby a jsou otevřeny všechny tři sektory.



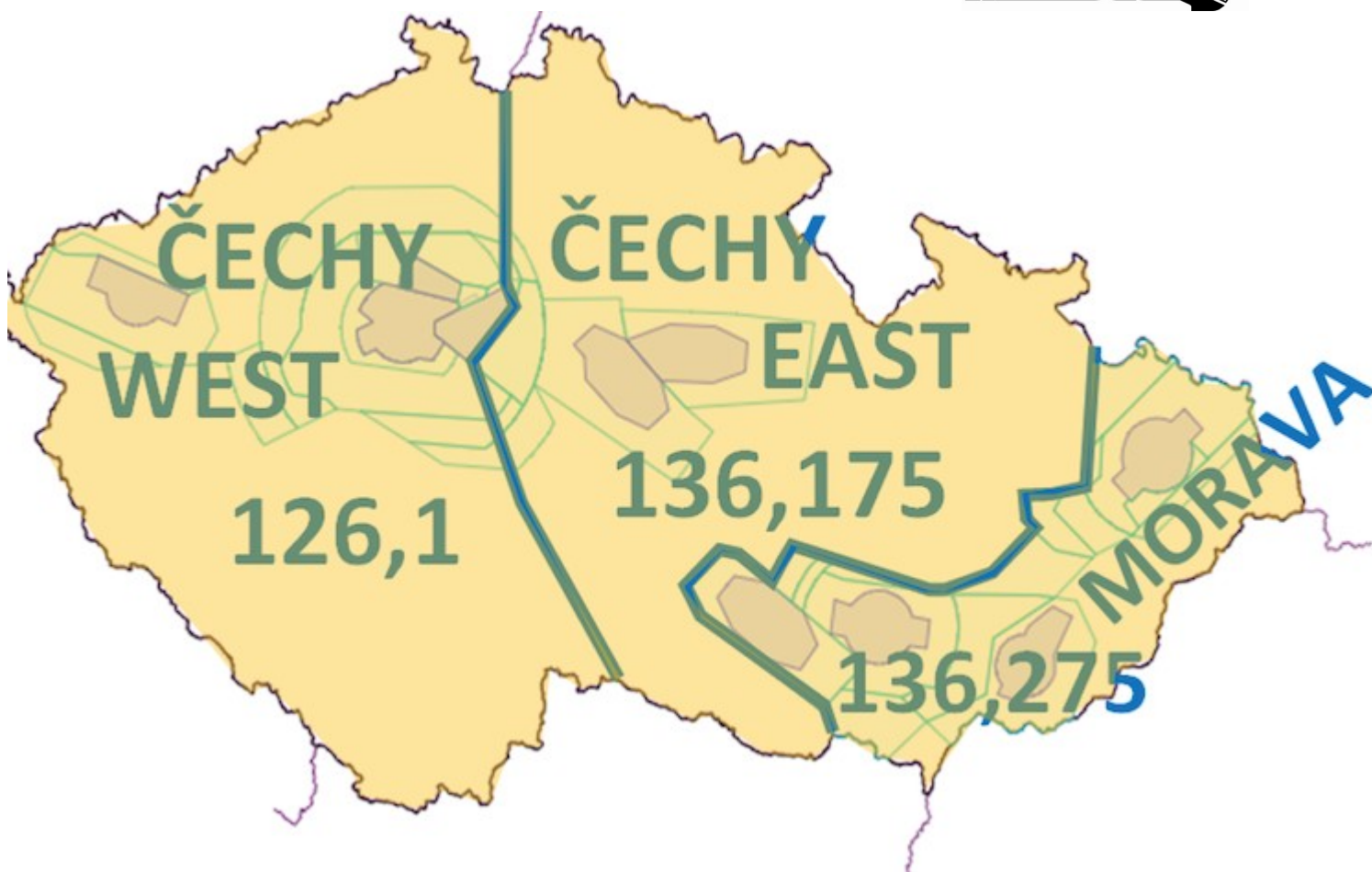
Obsluha sektorů v případě silného provozu

2) Ve většině případů, ve dnech s běžným provozem, jsou letové informační služby poskytovány pouze na dvou sektorech Čechy WEST a Čechy EAST (+Morava) dvěma dispečery letové informační služby.



Obsluha sektorů v případě běžného provozu

3) Ve dnech, kdy není příznivé počasí pro VFR létání, často v zimě nebo v noci, se všechny tři sektory sloučí do jednoho sektoru a letová informační služba je poskytována pouze jedním dispečerem.



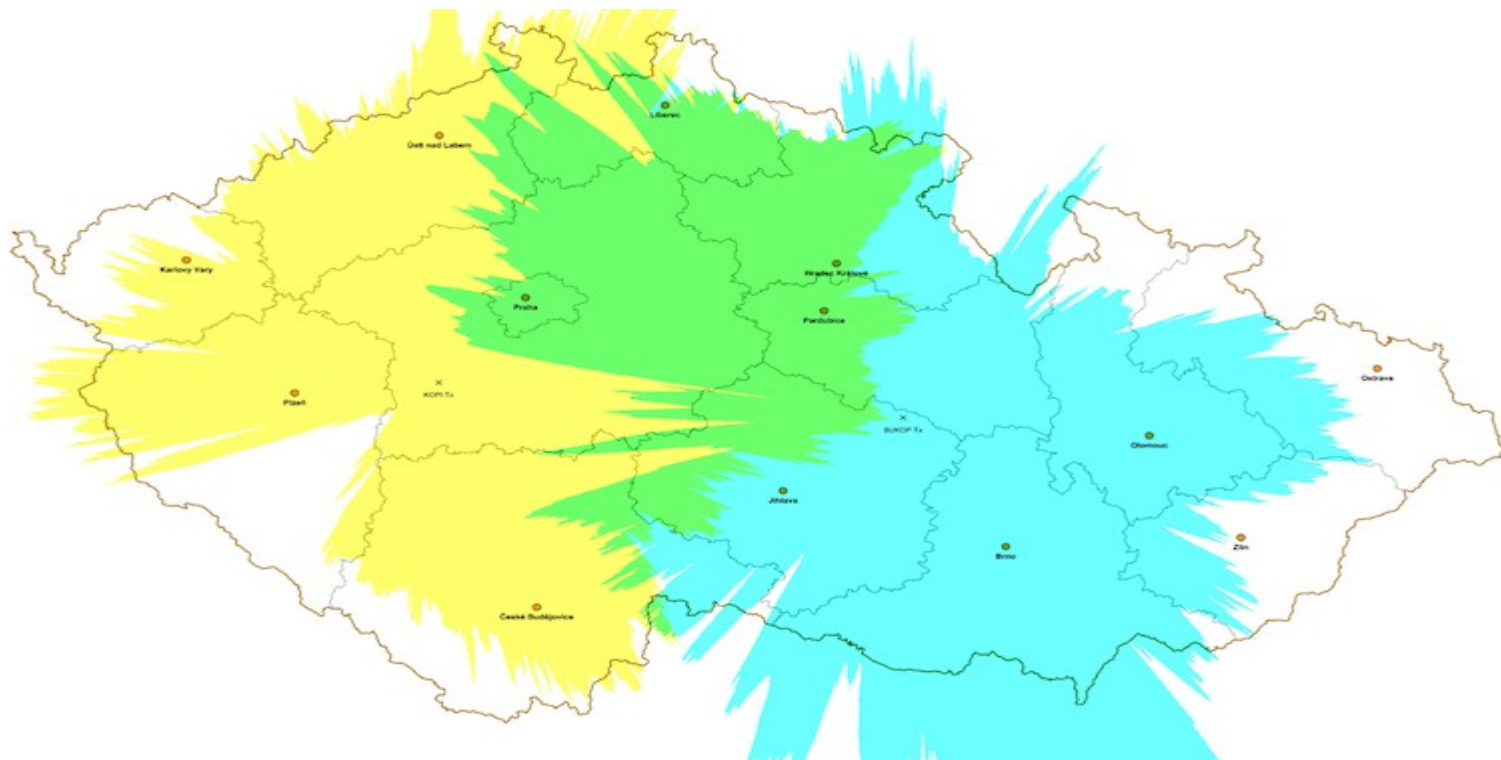
Obsluha sektorů v případě mírného provozu

Každý sektor je pokryt dostatečným radiovým krytím té frekvence, která je pro daný sektor určena. Je zcela logické, že ve chvíli, kdy od stanoviště FIC Praha požadujeme radu, pomoc nebo informaci, voláme stanoviště FIC Praha na frekvenci daného sektoru, ve kterém se zrovna nacházíme. Využívání správné frekvence pro daný sektor nám zajistí bezproblémové spojení s dispečery FIC Praha s ohledem na dosah jednotlivých vysílačů.

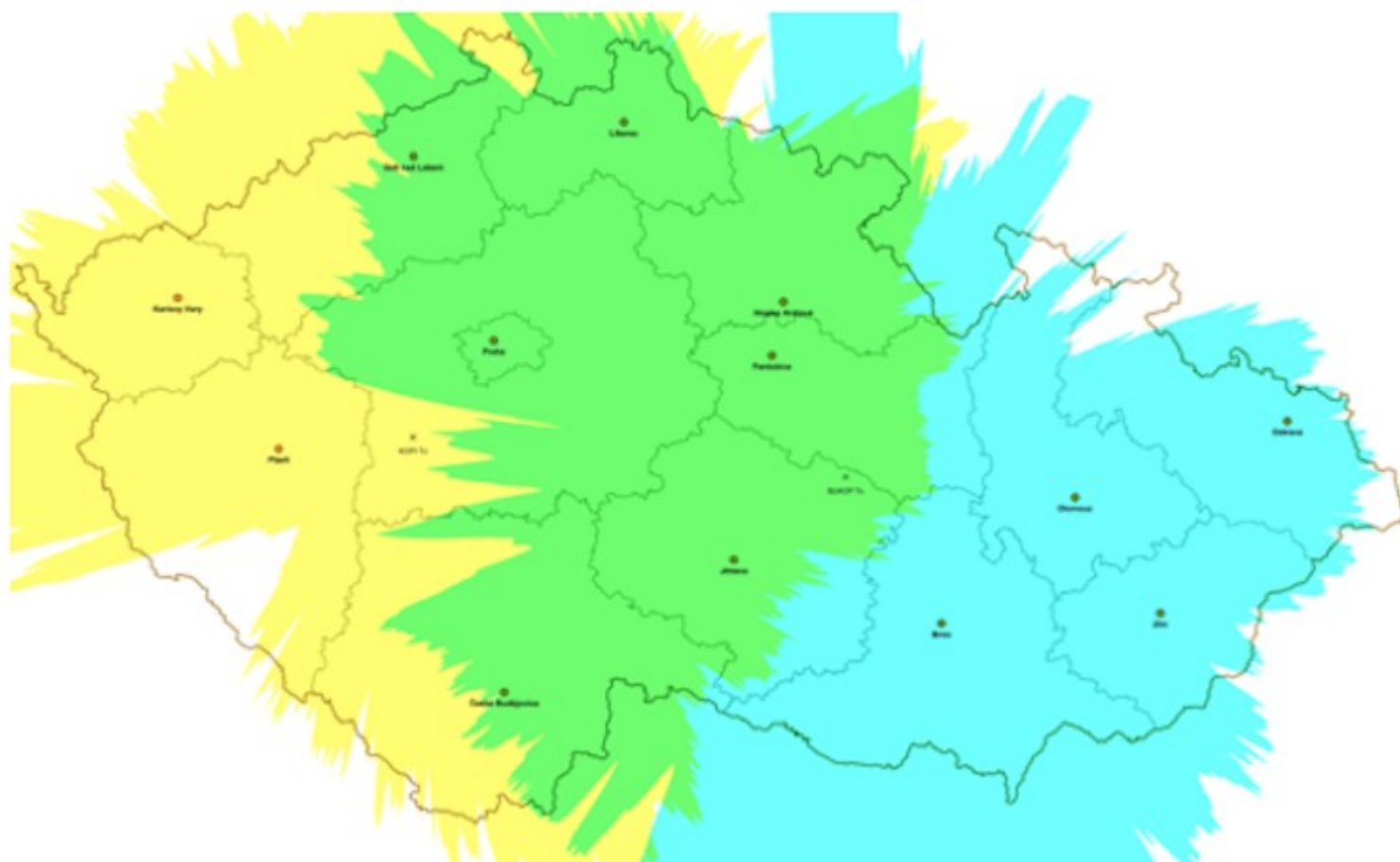
V situacích, kdy jsou sloučeny dva sektory nebo všechny sektory dohromady, platí stejné pravidlo. Navíc Michal Dvořák dodává, že při přeletu sektorové hranice by si měl pilot z vlastní iniciativy frekvenci změnit a dispečerovi tuto skutečnost pouze oznámit. Většinou však dispečer FIC Praha pilota požádá, aby přešel na frekvenci dalšího sektoru, čímž bude nadále zajištěno dostatečné radiové krytí.

Má-li jeden dispečer na starost více sektorů najednou, frekvence každého z nich se propojí. Tomuto principu se říká „coupling“, což znamená, že vysílání na jedné frekvenci je přes vysílač převysíláno na frekvenci druhou, čímž se zajistí, že piloti na různých frekvencích se navzájem slyší a neskáčou si do řeči.

Matematický model radiového krytí frekvencí si lze prohlédnout na obrázcích níže. Na první pohled je patrné, že některé - především hraniční - oblasti FIR Praha nejsou 100% vykryté. Nicméně platí pravidlo, že čím výše se nacházíme, tím lepší je příjem signálu vysílače.



Matematický model radiového pokrytí ve výšce 3 000 stop



Matematický model radiového pokrytí ve výšce 4 500 stop

Co nám FIC Praha může poskytnout?

V posledních letech je patrný skokový zájem o služby stanoviště FIC Praha, který potvrzují nejen statistiky provozu, ale v letních měsících tomu nasvědčuje i vytíženost frekvence. Michal Dvořák proto připomíná několik základních pravidel, jak efektivně využívat jejich služby:

Komunikace s FIC Praha

- Na frekvenci předávejte pouze základní údaje o svém letu (KDO, CO, ODKUD, KAM);
- opuštění frekvence pouze oznamujte a sami se včas ladíte na další stanoviště;
- pokud od FIC Praha nic nepožadujete, mějte jejich frekvenci naladěnou na příposlechu pro případ, kdy vám potřebují něco důležitého sdělit;
- informace a rady předávané FIC Praha nezbavují pilota odpovědnosti za průběh letu.

Pozor na prostory

Na jaké prostory můžeme při letu narazit a jak se k nim chovat? Pojdme se na ně společně podívat:



Prostory, které jsou publikovány v AIP (AMC managable = prostory TSA a TRA) - jejich využívání je přesně a konkrétně definováno následujícími časy:

- Publikovaná doba je uvedena v AIP a určuje maximální časové rozmezí, kdy lze tyto prostory aktivovat. Mimo tuto dobu se prostory považují za neaktivní a lze je bezpečně proletět.
- Plánovaná doba nesmí nikdy překročit publikovanou dobu a je na základě požadavku uživatele tohoto prostoru uvedena v AUP/UUP a v aplikaci AisView.
- Skutečná doba aktivace není pilotům volně k dispozici a lze ji získat pouze na frekvencích stanovišť ATS. Plánovaná doba nemusí ve skutečnosti znamenat, že je prostor aktivní, každopádně tuto skutečnost je nutné si předem ověřit. Informace o stavu prostoru je platná maximálně 15 minut. Následně je nutné si stav prostoru znovu ověřit nebo jej považovat za aktivní.

Omezené prostory publikované prostřednictvím NOTAMu nejsou součástí AIP, ale jsou součástí AUP. Jejich plánovaná doba je specifikovaná v NOTAMu a jejich aktivaci/deaktivaci provádí uživatel telefonicky cestou stanoviště FIC Praha. Informaci o aktivaci prostoru lze stejně jako v předešlém případě získat na stanovištích ATS. Platnost informace o statutu prostoru je opět 15 minut.

Navігаční výstraha je publikovaná prostřednictvím NOTAMu a lze je vydávat i bezprostředně před zahájením činnosti. Informace o těchto prostorech jsou vždy zvýrazněny v aplikaci AisView, případně také v AUP za předpokladu, je-li navigační výstraha publikována alespoň den dopředu do 10:00 UTC. Tento druh prostoru se již neaktivuje, jelikož je považován za aktivní po celou dobu platnosti NOTAMu. Je-li tento prostor využíván pro výsadečkovou (PJE) činnost, uživatel musí oznámit zahájení výsadků alespoň 20 minut předem telefonicky na stanoviště FIC Praha. Prostorem lze proletět, nicméně se to nedoporučuje.

Prostory PJE v ATZ. Padáček na letecké mapě ICAO nebo v AIP u konkrétního letiště nahrazuje navigační výstrahu na výsadky. Tato navigační výstraha platí v horizontální hranici ATZ až do FL95. Stanoviště RADIO/AFIS daného letiště nebo FIC Praha poskytují posádce na vyžádání informaci, zda nad letištěm probíhají výsadky nebo ne.

Prostory TRA GA jsou specifický vzdušný prostor, určený pro místní provoz GA v prostředí řízených vzdušných prostorů třídy D nebo C. Ustanovují se s cílem umožnit provádění specifických letů všeobecného letectví z neřízených letišť v řízených okřscích a koncových řízených oblastech s minimálním možným dopadem omezujících podmínek vyplývajících z klasifikace vzdušného prostoru ATS. Jsou publikovány v AIP a jejich doba aktivace není uváděna v AUP. Informaci o jejich aktivaci lze získat pouze na stanovištích ATS nebo u uživatele prostoru, konkrétně na stanovištích RADIO nebo AFIS. V době aktivace prostoru se mění třída vzdušného prostoru z D, respektive C, na neřízený vzdušný prostor třídy G. Pro vstup do TRA GA si není nutné žádat povolení, nicméně jej lze využívat za dodržení podmínek pro konkrétní TRA GA daného letiště. V době, kdy tyto prostory nejsou aktivní, jsou součástí řízeného prostoru a nelze do nich bez povolení vstoupit.



Letové plány a na co dát pozor

Letový plán se kromě povinných případů doporučuje podávat kdykoli, požaduje-li posádka zajištění pohotovostní služby. Nicméně pokud této možnosti využijeme, nezapomeňme řádně provádět změny v letového plánu, případně pokud se rozhodneme neletět, letový plán zcela zrušit. Michal Dvořák zároveň upozorňuje, že letový plán podaný pro let do jiného státu nelze ukončit za letu, jak jsme zvyklí, ale pouze hlášením o přistání na FIC nebo jiné vhodné stanoviště.

V každém případě, všechny lety s podaným letovým plánem musí plánek ukončit před přistáním nebo po přistání formou hlášení o přistání telefonicky na FIC Praha. Pokud se tak nestane a s pilotem se nelze spojit, po určitém čase se zaktivují složky pátrání a záchrany.

Posádky kombinovaných letů VFR/IFR si musí před odletem telefonicky s FIC Praha zkoordinovat svůj odlet. Pilotovi je přidělen kód SSR, frekvence, na kterou se hlásit po vzletu, případně předána informace o slotu. Pokud tak pilot neúčinní, nebude mu umožněn rychlý přechod na IFR a stoupání do vyšších hladin, a v případě odletu mimo slot mu nebude umožněn vůbec přechod na IFR.

Telefonické spojení na FIC Praha: +420 220 374 393

Časté chyby v letových plánech

komentovaná prezentace od 00:58:27

Letové plány na IFR a kombinované lety je nutné předkládat alespoň 3 hodiny před EOBT, a ne dříve než 120 hodin/5 dní před EOBT. Pokud není pilot schopen dodržet EOBT v uvedeném plánu a předpokládá se zdržení větší než 15 minut, je nutné letový plán zrušit nebo požádat o pozdější EOBT (DLA – delay). Pokud se pilot rozhodne letět dříve, EOBT nelze posouvat směrem dopředu. V tomto případě je nutné letový plán zrušit a vyplnit nový.

Letové plány na lety VFR se doporučuje podávat alespoň 1 hodinu před EOBT. Některé státy jako Slovensko nebo Polsko letové plány podané později vůbec neakceptují a nejsou zpracovány. Lety VFR, které odlétají z řízeného letiště nebo mají letový plán podaný přes řízený prostor, musí oznámit změnu od EOBT, je-li větší než 30 minut. Neřízené lety VFR mají tento časový interval posunutý na EOBT+60 minut.

Níže jsou vypsané chyby, které ARO Praha v letových plánech nejčastěji registruje:



- U kombinovaných letů občas chybí v traťovém rozvoji bod přechodu z VFR na IFR nebo naopak;
- počet letadel se uvádí pouze v případě skupinových letů – tedy neuvádět číslovku 1;
- pokud letadlo nemá ICAO kód, uvede se v poli 9 ZZZZ a v poli 18 se napíše typ letadla;
- v poli 10a FPL často chybí Y – schopnost VHF kanálové separace 8,33 kHz;
- je-li v poli 10a uvedeno standardní vybavení S (ILS, VOR, VHF RTF) – znovu se toto vybavení neuvádí;
- pole 10b – odpovídací S – elementary surveillance je povinným vybavením pro IFR lety ve FIR Praha pro:
 - vrtulníky
 - letouny s MTOW 5 700 kg a méně nebo s maximální TAS 250 kt;
 - VFR lety ve FIR Praha nad FL98;
 - VFR lety v TMA Praha a CTR Ruzyně (výjimku tvoří balony a vzducholodě);
- pole 10b - odpovídací C je povinné vybavení
 - ve FIR Praha do FL95;
 - noční traťové lety;
 - letouny, vrtulníky a balony provádějící let VFR v a nad FL60 nebo je-li převodní hladina 70, potom v a nad výškou 5 000 ft AMSL;
- nemá-li letiště odletu nebo příletu ICAO kód, uvede se ZZZZ a v poli 18 se vyplní název letiště (POZOR vč. souřadnic);
- zkratky pro SLZ plochy lze využívat pouze jako ADEP nebo ADES, ale nelze uvádět jako body na trati;
- v traťovém rozvoji se znovu neuvádí ADEP a ADES – pouze mezilehlé body;
- ve FPL se nepoužívají čárky mezi jednotlivými informacemi;
- cestovní hladiny musí být ve FPL v souladu s tabulkou cestovních hladin podle směru letu



Doporučujeme vám [**stáhnout si plnou verzi prezentace**](#), kde pan Kabátník na jednotlivých příkladech uvádí další konkrétní chyby při vyplňování FPL a jejich správnou formulaci.

Změny ve vzdušném prostoru

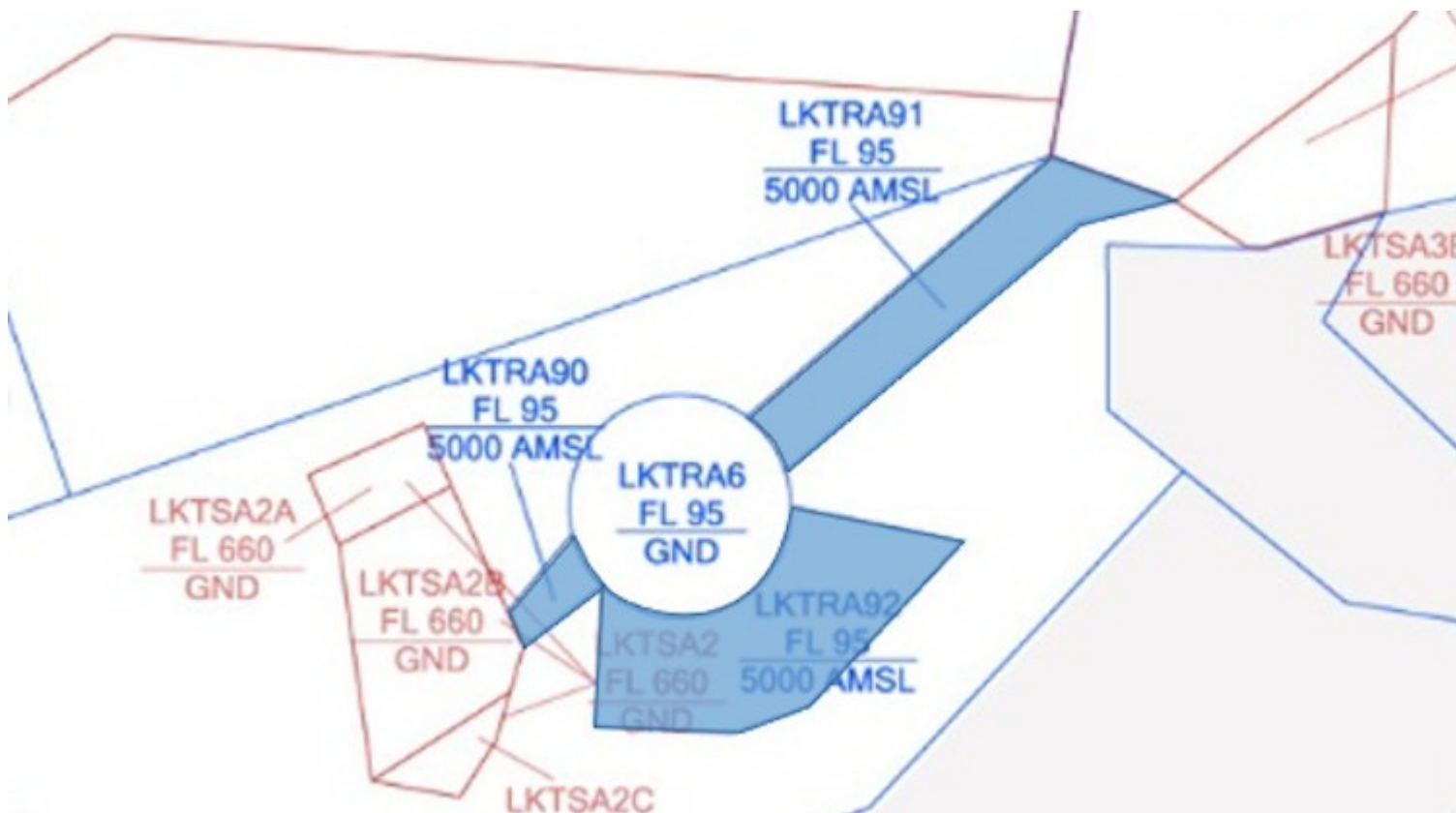
- 1) Změna volacích znaků APP regionálních letišti hromadně na Praha Radar od 28. ledna 2021;
- 2) změna vertikálních hranic MCTR a MTMA důsledkem přechodu MTMA na výšku AMSL od 25. února 2021;

Stanoviště ATS	Prostor	Vertikální hranice
MTMA Čáslav	MTMA I Čáslav	2000 ft AMSL – FL95
	MTMA II Čáslav	2500 ft AMSL – FL95
	MTMA III Čáslav	3000 ft AMSL – FL95
MTWR Čáslav	MCTR Čáslav	GND – 5000 ft AMSL
MTMA Náměšť	MTMA I Náměšť	3000 ft AMSL – FL95
	MTMA II Náměšť	3500 ft AMSL – FL95
MTWR Náměšť	MCTR Náměšť	GND – 3000 ft AMSL
MTMA Pardubice	MTMA I Pardubice	2000 ft AMSL – FL95
	MTMA II Pardubice	2500 ft AMSL – FL95
	MTMA III Pardubice	3000 ft AMSL – FL95
MTWR Pardubice	MCTR Pardubice	GND – 5000 ft AMSL

- 3) úprava prostorů TSA/TRA od 25. února 2021;

Prostor	Vertikální hranice	Popis změny
TRA10	GND – 3000 ft AMSL	Změna vertikální hranice: dnes: GND - 1000 ft AGL (navazuje na současné MTMA Náměšť) nově: GND - 3000 ft AMSL (navazuje na nové MTMA I Náměšť). Horizontální a časové hranice (včetně stanovených omezení) se nemění. Změna prostoru TRA10 je vynucena změnou spodní hranice MTMA Náměšť.
TRA17	GND – 3500 ft AMSL	Změna vertikální hranice: dnes: GND - 1000 ft AGL (navazuje na současné MTMA Náměšť) nově: GND - 3500 ft AMSL (navazuje na nové MTMA III Náměšť). Horizontální a časové hranice (včetně stanovených omezení) se nemění. Změna prostoru TRA17 je vynucena změnou spodní hranice MTMA Náměšť.
TRA18	FL95 – FL 125	Horizontální zmenšení prostoru TRA18 (na žádost ŘLP ČR, s. p.). Vertikální a časová hranice se nemění.
TRA73	GND – 2500 ft AMSL	Vertikální změna prostoru je vynucena změnou spodní hranice MTMA Pardubice. dnes GND - 1000 ft AGL, nově: GND - 2500 ft AMSL. Horizontální a časová hranice se nemění.
TRA74	1000 ft AGL – FL95	Změna horizontální hranice TRA74 je vynucena změnou TRA78. Vertikální a časová hranice se nemění.
TRA78	1000 ft AGL – FL245	Změna horizontální hranice TRA78 je vyvolána žádostí ŘLP ČR, s.p. a letiště České Budějovice ve prospěch možných letů IFR na letiště České Budějovice (LKCS). Vertikální hranice a časové hranice 1000 ft AGL - FL 75 TUE 0700 (0600) - THU 2300 (2200) a FL 75 - FL 245 MON 0900 (0800) - FRI 1300 (1200) se nemění.
TRA79	FL95 - FL 245	Změna horizontální hranice TRA79 je vyvolána změnou TRA78. Vertikální hranice a časová se nemění.
TSA22	300ft AGL – 1000 ft AMSL	Prostor TSA22 se horizontálně, vertikálně a časově nemění, pouze se doplnil jeden bod řešící návaznost na prostor TRA78.

4) zřízení prostorů TRA 90–92 od 25. února 2021;



Prostor TRA 90-92



Zvláštní lety VFR

komentovaná prezentace od 00:51:04

Petr Hrabica, řídící letového provozu a metodik, připomíná podmínky provádění zvláštních letů VFR. Pokud hlesnou hodnoty dohlednosti a nejnižší oblačné vrstvy pod předepsaná minima pro lety VFR, tzv. dohlednost je nižší než 5 km a výška základny nejnižší oblačné vrstvy je níže než 1 500 ft, řídící letového provozu nepovolí letadlu za VFR vstup do řízeného okrsku. Pokud však pilot není schopen přejít na IFR, a zároveň usoudí, že je schopen s ohledem na aktuální stav počasí pokračovat v bezpečné výšce a mimo oblačnost, smí požádat o povolení pro ZVFR a musí dodržet následující podmínky:

- Lze provést pouze ve dne;
- letět mimo oblačnost a za viditelnosti země;
- letová dohlednost (VIS) nesmí být nižší než 1 500 m (vrtulníky 800 m);
- let je prováděn při rychlosti 140 kt IAS nebo nižší;
- lze provést pouze v CTR/MCTR

Stanoviště ATC nevydává povolení pro ZVFR, pokud přízemní dohlednost je nižší než 1 500 m (vrtulníky 800 m) nebo základna nejnižší význačné oblačné vrstvy je nižší než 600 ft. Pokud pilot není schopen pokračovat v letu za udržení výše zmiňovaných meteorologických podmínek, musí tuto skutečnost oznámit stanovišti ATC a vyžádat si nové povolení pro let do oblasti s lepším počasím.

Nové frekvence pro plachtaře

S ohledem k diskusi na [loňském semináři](#) ohledně nedostatku kmitočtů pro komunikaci mezi plachtaři se podařilo vyjednat další kmitočty. Od 16. června 2020 je tak navýšen počet kmitočtů z jednoho na čtyři a jsou rozděleny na hlavní/záložní a dále podle sektorů Čechy WEST, Čechy EAST a Morava.

7.4 Skupinové kmitočty

FREQ	Účel Účel	Výškové vymezení	Horizontální vymezení	Poznámky
130,930	Kluzáky "Letadlo-letadlo"	Do FL 95	SEKTOR ČECHY WEST HLAVNÍ FREQ	Mimoletištní lety kluzáků Aerovleky mimo ATZ
134,735			SEKTOR ČECHY WEST ZÁLOŽNÍ FREQ	
135,410			SEKTOR ČECHY EAST + SEKTOR MORAVA HLAVNÍ FREQ	
136,085			SEKTOR ČECHY EAST + SEKTOR MORAVA ZÁLOŽNÍ FREQ	
122,255	Balóny a vzducholoď	Do FL 95	FIR PRAHA	
121,005	Motorová letadla "Letadlo-letadlo"	Do FL 95	FIR PRAHA	
125,830	Plochy pro sportovní létající zařízení bez přiděleného kmitočtu	Do 450 m / 1500 ft AGL	FIR PRAHA	Volací znak - místo + RADIO např. OSTROV RADIO

Během loňska se také změnilly frekvence na několika letištích, a to primárně z důvodu rušení s jinými letišti. Níže je jejich seznam včetně nových kmitočtů:

Letiště Česká lípa – LKCE: 122,140 MHz

Letiště Cheb – LKCB: 120,260 MHz

Letiště Příbyslav – LKPI: 125,610 MHz

Prohřešky na tuzemských letištích

Vítězslav Hezký ze Sekce provozní ÚCL ve své prezentaci informoval o 16 provedených kontrolách na letištích. Na třech čtvrtinách z nich nebylo provedeno celoletištní cvičení. V polovině případů bylo zjištěno nedostatky v aktuálnosti ochranných pasem, nekонтрастním značení, nebyla evidována kontrola pohybových ploch nebo provozovatel nebyl schopen doložit základní dokumenty (Stanovení druhu letiště a Povolení provozovat). Ve 30 % z kontrolovaných letišť byl travní porost větší než 35 cm. Dále informace uvedené ve VFR příručce neodpovídaly skutečnému stavu nebo na neprovozuschopné plochy nebyl vydán NOTAM/VFR SUP.

ÚCL před novou sezónou doporučuje provozovatelům letišť zkontrolovat následující body:

- Zkontrolovat aktuálnost dokumentace
 - Rozhodnutí o povolení provozovat letiště;



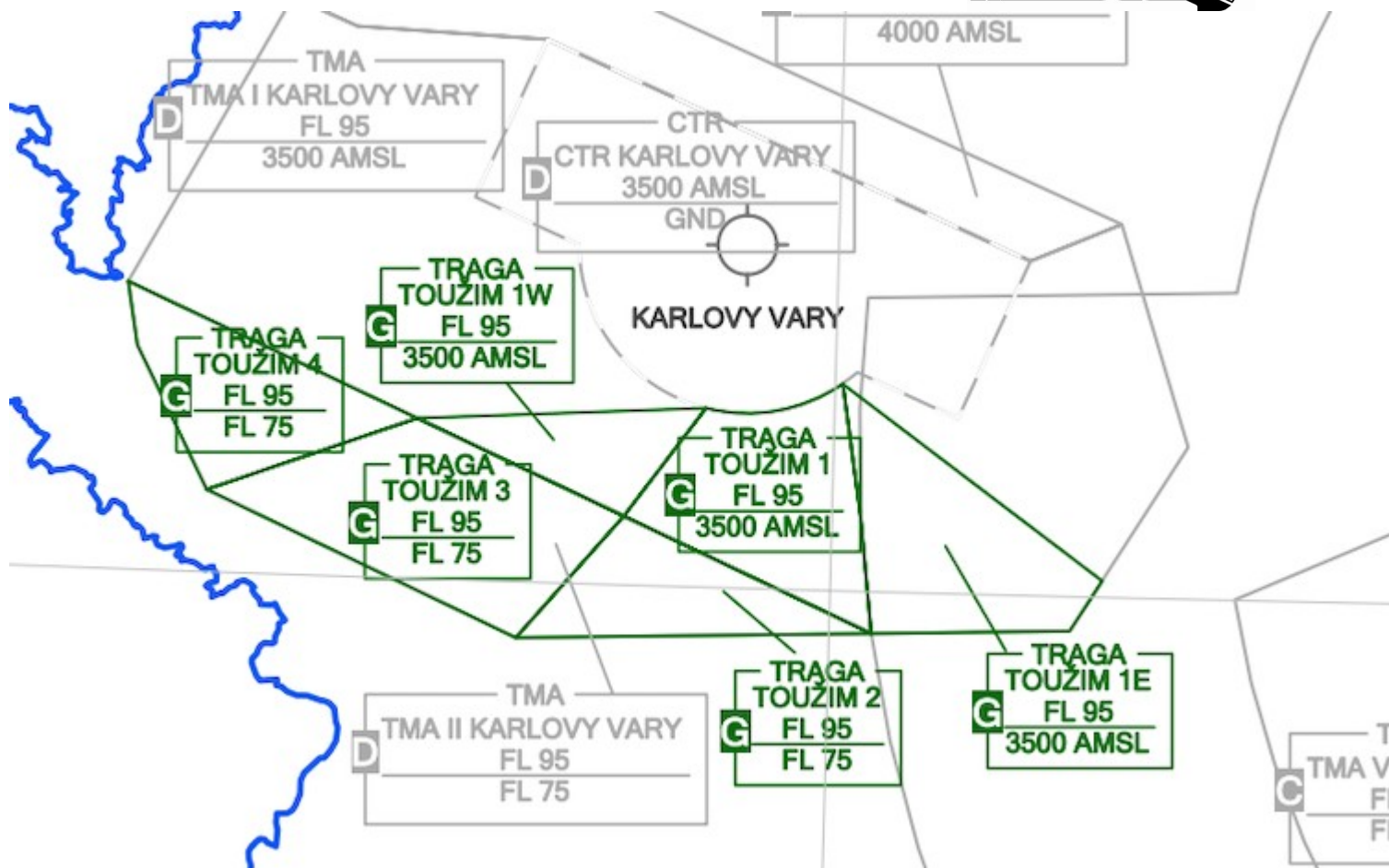
- rozhodnutí o stanovení druhu letiště;
 - letištní řád;
 - pohotovostní plán letiště;
 - bezpečnostní program provozovatele;
 - směrnice pro poskytování služby známému provozu.
- porovnat seznam evidovaných letištních pozemků na www.caa.cz se skutečným stavem;
 - zajistit s IZS celoletní cvičení pro rok 2021 a 2022;
 - aktualizovat OP (předpis L14, Hlava 11);
 - prostudovat novinky v leteckých předpisech L14 a L15 (využívání NOTAMu a změna formuláře na LIS);
 - prověřit a případně smýt překážky s důrazem na vzletový a přiblížovací prostor.

Pan Hezký dále uvádí, že v roce 2020 byla zaznamenána řada nedostatků souvisejících se stavební činností v oblasti leteckých staveb. Jednotlivé body a nejčastější chyby jsou přesně uvedeny v jeho prezentaci.

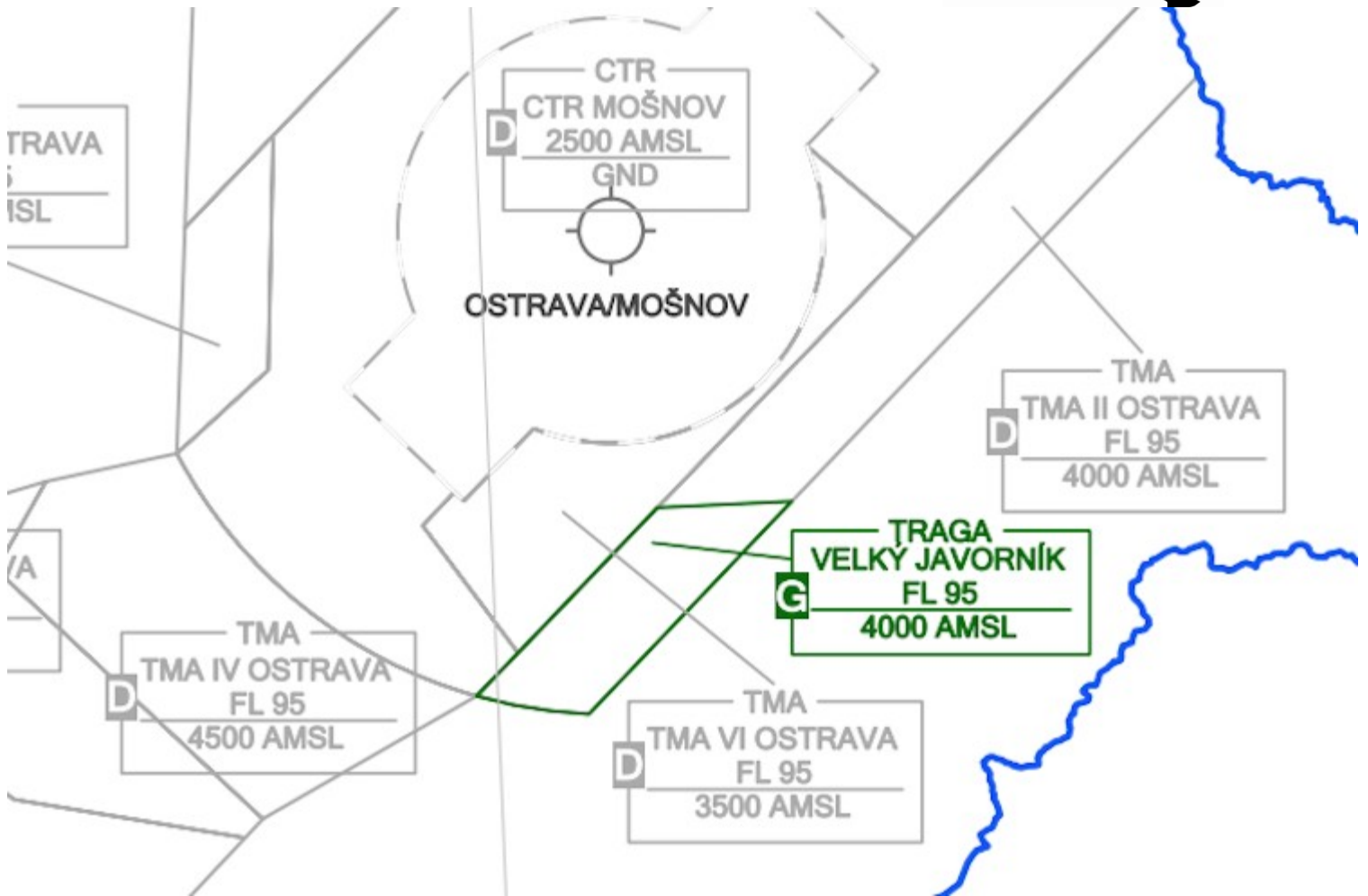
Nové a chystané prostory TRA GA

V minulém roce byl rozšířen seznam TRA GA o TRA GA Toužim a Velký Javorník. Momentálně jsou v řešení další dva požadavky letiště Frýdlant a Zábřeh (k 30. listopadu 2020).

1) TRA GA Toužim



2) TRA GA Velký Javorník



Osvědčování osob poskytujících službu RADIO na neřízených letištích

Osoba, která je oprávněna poskytovat informaci známému provozu na neřízeném letišti, musí splnit následující body:

- Být držitel průkazu radiotelefonisty letecké pohyblivé služby, vydaného ČTÚ;
- být současným nebo minulým držitelem průkazu pilota, ATCO nebo dispečera AFIS, vydaným ÚCL (nově doplněno – neplatí pro jiné organizace, např. LAA), anebo absolvovat výcvik k poskytování informací stanovený ÚCL;
- prokazatelně absolvovat výcvik k poskytování informací na daném letišti;
- být prokazatelně seznámen s aktuální směnicí pro poskytování informací.

Teoretický výcvik osob, které chtějí poskytovat informace známému provozu na stanovišti RADIO provádí schválené organizace ÚCL. Následný praktický výcvik je v režii Vedoucího stanoviště na konkrétním letišti.



Vlnové létání – požitek i riziko

komentovaná prezentace od 01:23:53

RNDr. Jacek Kerum ve své komentované prezentaci vysvětluje zvláštní druh proudění přes překážky, který je z pohledu meteorologie označován za nebezpečný jev, avšak velmi vyhledávaný piloty kluzáků. Jedná se o vlnové proudění, které vzniká na dostatečně dlouhém hřebenu s pozvolným náběhem se strmou závětrnou stranou. Podmínkou vzniku dlouhé vlny je dostatečná rychlost větru, která s drobnými odchylkami s výškou plynule roste až po zádržnou vrstvu (může být až tropopauza).

Jacek Kerum však v této souvislosti připomíná, že plachtaři musí dobře znát podmínky, za kterých se dá vlna využít.

Nevyhnutelnou součástí tohoto druhu létání je:

- Absolvování pozemní přípravy
- studie směrnice pro létání v dlouhé vlně;
- a vývoz s instruktorem, který je dobře seznámen s místními poměry vlnového létání.

Pan Kerum uvádí příklad, že létání dlouhé vlny v Jeseníku automaticky pilota neopravňuje bez školení a vývozu létat vlnu třeba na Letišti Jelenia Góra.

Při vlnovém létání je však třeba být na pozoru, zejména nepodcenit nebezpečí hypoxie. Projevy nedostatku kyslíku z jakékoli příčiny jsou velice pozvolné, pilot si je obtížně uvědomuje, každopádně následky mohou být katastrofální.

Určitě doporučujeme zhlédnout komentovanou prezentaci, kde jsou podrobně vysvětleny příznaky nedostatku kyslíku na lidský organismus, příčiny podcenění symptomů i rady, jak na první příznaky okamžitě reagovat.

[Všechny prezentace z letošního semináře pro všeobecné letectví najdete na webu AIM ŘLP!](#)