

Připomínky k návrhu Doplnku X předpisu MD L-2, Pravidla létání

1) K ust. 2.8 přidat poznámku: „Zákaz se nevztahuje na soutěže ve shozu, propagační materiály či RC parašutisty dle modelářských pravidel, např. FAI, či drobné cukrovinky.“

2) K ust. 2.11 a 2.12 přidat poznámku: „, Toto se nevztahuje na provoz halových modelů v uzavřených prostorech a jejich ekvivalentů provozovaných v těsném okolí pilota, do výškové úrovně okolní zástavby nebo stromů, avšak v místech, kde nepředstavují ohrožení letového provozu (např. mimo okolí či předpolí RWY, atd.)“

Zdůvodnění: - tyto modely mají většinou zanedbatelnou hmotnost a pokud jsou provozovány v překážkovém stínu stromů a budov neměli by představovat ohrožení letového provozu, i když budou provozovány v CTR či pod 5.5 km od ARP.

3) K ust. 3.1.1 přidat poznámku: „Toto omezení se nevztahuje na volné modely podle kategorií FAI, které nejsou řízeny rádiem a pilot může ovlivnit nastavením modelu jen charakter a dobu letu. Z těchto důvodů je velmi důležité správně posoudit a vybrat místo startu s ohledem na ostatní letový provoz, předpokládaný pohyb modelu v prostoru a situaci na zemi pod ním.“

Zdůvodnění: - tyto modely jsou většinou vzhově na úrovni větších ptáků.

4) Navrhují vložit nový článek 3.1.2, (číslování ostatních se posune): „Při létání modelů dle kategorií FAI, jejich ekvivalentů a modelů nad 20 kg zkonstruovaných a registrovaných Úřadem v souladu s ust. 3.4, v CTR a ATZ je nutno provést koordinační dohovor se službou řízení či AFIS. V tomto případě již není vyžadován souhlas Úřadu a v provozní době lze využívat celého prostoru dle omezení daném koordinačním dohovorem. Tímto není dotčena platnost ust. 3.1.5. Mimo provozní hodiny platí ust. 3.1.1 nebo je možno tento nebo jen potřebný prostor vyhlásit pomocí NOTAM v souladu s AIP ČR, ENR 1.1.9.“

Zdůvodnění: - Řídicí létání a dispečerů AFIS jsou dostatečně kompetentní pro stanovování příslušných letových omezení v souvislosti s létáním leteckých modelů v prostorech jejich zodpovědnosti. Navíc standardní modely jsou přesně popsány v pravidlech FAI, a ostatní modely nad 20 kg musí být dozorovány a registrovány Úřadem. Žádosti modelářů o povolení provozu dle ust. 2.11 a 2.12 by tedy Úřad jen zatěžovaly. Podobně i pro standardní létání modelů větroňů by tyto hranice měly být dostatečné, neboť se používá lano dlouhé max. 400 m, které jde přes kladku, takže výška jeho konce s modelem je okolo 150 m AGL (fyzicky max. 200 m), model však vystoupá až do 300 m AGL.. Vzhledem k složitosti jsou taková létání prováděna na letištích či upravených plochách.

5) Zvážit, zda za toto ustanovení doplnit poznámku: „Při létání modelů na modelářských plochách, která jsou publikována v letecké mapě ICAO 1:500 000, je rovněž povoleno využívat celého stanoveného prostoru kolem nich. Tímto není dotčena platnost čl. 3.1.5.“

Zdůvodnění: - Je žádoucí, aby létání modelů, včetně raket, které jde přes 100m, bylo soustředěno do letecké veřejnosti známých prostorů. Tedy na letiště s CTR, ATZ, kde dle zástupců Svazu modelářů ČR probíhá 99% jejich činnosti nebo speciální modelářské plochy, které by mohly být

na mapě vyznačeny speciální značkou, jako trvalá navigační výstraha, např. o poloměru 1 km a do výšky 500 m AGL, podobně jako je tomu u padáčeků. Pro provoz mimo výše uvedená místa by byl i nadále nutný souhlas Úřadu dle ust. 3.1.1. Jde jen o to, aby hned od začátku byla nastavena pevná pravidla a Úřad ve spolupráci s AČR na strategickém stupni ASM povolil publikaci jen velkých ploch, kde probíhají pravidelně modelářské soutěže a poblíž není žádné letiště s ATZ či CTR. Též se dá čekat tlak na publikování ploch pro SLZ, ale zde je pilot na palubě a na rozdíl např. od modelu větroně by měl být schopen se včas vyhnout druhému SLZ. S modelem to ale vidím jako problém. Navržené řešení považuji z hlediska bezpečnosti letového provozu za rozumnější než obecně prolamovat stanovenou maximální výšku 100 m.

- 6) V stávajícím ust. 3.1.5 vzhledem k výše navrhovanému je nutno do textu ustanovení doplnit i výšku: „Pilot může létat s bezpilotním prostředkem jen do takové vzdálenosti a výšky, která mu umožňuje vyhodnotit případný konfliktní provoz a bezpečně se mu vyhnout. Horizontální vzdálenost nesmí být větší než 700 m a výška nesmí překročit omezení daná ust. 3.1.1 a 3.1.2.

Zdůvodnění: - i když povolíme létat v určených prostorech nad 100 m, stále by mělo platit, že pilot nemůže létat za hranicí, kdy mu již vizuální kontakt nemožná bezpečně se vyhnout konfliktnímu provozu.

- 7) K ust. 3.3.7 a) a 3.4.9 a) doplnit poznámku: „Toto se nevztahuje na společné létání více pilotů, na instruktora při výcviku či pomocníka pilota nebo mechanika a na přítomnost rozhodčích, časoměřičů, atd. během modelářských soutěží. V tomto případě musí být učiněna opatření, zajišťující potřebnou míru bezpečnosti zmíněných osob.

Zdůvodnění: - Je třeba postihnout situace, kdy se školí noví piloti, situace, kdy létá více pilotů současně (např. RC vombat, závody kolem silonů a pod.) a je nutno, aby stály vedle sebe. Též při náročné pilotáži akrobatických modelů pomocník sleduje okolní provoz nebo je přítomen při soutěži.

- 8) K ust. 3.3.7 b) a 3.4.9 b) doplnit poznámku: „Při veřejných vystoupeních a letových ukázkách modelů dle kategorií FAI a jejich ekvivalentů, musí být prostor diváků vždy za zády pilota. Při instalaci odpovídajících, min. 3 m vysokých, ochranných sítí, které oddělují prostor diváků, je možno z důvodu dobré viditelnosti snížit vzdálenost hranice prostoru létání až na 30 m. Při provozu halových modelů a jejich ekvivalentů v uzavřených prostorách až k dělicí síti.

Zdůvodnění: - Tyto sítě jsou údajně při veřejných ukázkách v zahraničí běžné. Při halových vystoupeních i u nás. Výšku přesně nevím, ale údajně min. 3 m – předpokládám diskusi. Jde o dobrou věc na základě zkušeností, protože nelze vyloučit situaci, kdy při nízkém rychlém průletu vysadí ovládnutí letounu a tento havaruje mezi diváky. Na druhou stranu letová ukázka velmi malého modelu na vzdálenost 100 m v podstatě ztrácí svůj význam.

- 9) Asi bude nutné probrat a vysvětlit otázky pojištění. Jakou výši pojistky na jednotlivá vystoupení a společná létání má Svaz modelářů a na co se vztahuje. Že pro ostatní případy létání by měla pilotovi stačit pojistka za způsobenou škodu v občanském životě, pokud je uzavřena v požadované výši a pojišťovna tuto aktivitu z pojistky nevyjímá. Při malých komerčních letech by měla pilotovi stačit pojistka pro způsobení škody při výkonu povolání, pokud je uzavřena v požadované výši a pojišťovna tuto aktivitu z pojistky nevyjímá. Pokud jsou některé aktivity z dotyčných pojistek vyjmuty, je nutno sjednat zvláštní pojištění za tímto účelem např. pro UAV s maximální hmotností převyšující 0,5 kg. Povinné pojištění lze řešit i pojištěním akcí pro všechny modely. U komerčních UAV, lze sjednat i standardní podnikatelské pojištění pro konkrétní rizika. Rovněž bude nutné asi dát vysvětlující stanovisko k ust.. 3.4.10.
- 10) Po uzavření připomínkového řízení předpokládám vydání nového leteckého oběžníku, který by měl obsahovat osvětu i směrem k leteckému personálu, tedy pilotům, řídicím letového provozu a pracovníkům (dispečerům) AFIS. Jde o to, aby pravidla a omezení daná koordinacním dohovorem respektovali i piloti, zejména na plochách SLZ, kde není žádná služba. Pokud piloty letadel telefonicky požádá o možnost přeletu na plochu SLZ další pilot, je žádoucí, aby dotyčnému předali i informaci o dohodnutém provozu modelářů. V případě, že piloti na plochu SLZ přijdou v době probíhajícího létání modelářů, měli by aktivně modeláře kontaktovat a provést koordinacní dohovor. Plocha je primárně zřizována pro SLZ a tak bude modelářský provoz praviděpodobně omezen, bez ohledu na skutečnost, že začali létat první. Je nutno eliminovat případy, kdy příchozí piloti již probíhající modelářský provoz ignorují a pokud je modeláři dodatečně neosloví, dochází často i k nepříjemným sblížením.