

UNIVERZITA PARDUBICE

DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2025

ELIŠKA FRONCOVÁ

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Návrh výcviku osoby poskytující informace
známému provozu na letištích bez ATS

Proposal for the Training of Personnel to Provide
Information to Known Traffic at Non-ATS
Aerodromes

Eliška Froncová

Bakalářská práce
2025

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Eliška Froncová**
Osobní číslo: **D22157**
Studijní program: **B0716P040001 Technika, technologie a řízení letecké dopravy**
Téma práce: **Návrh výcviku osoby poskytující informace známému provozu na letištích bez ATS**
Zadávající katedra: **Katedra letecké dopravy**

Zásady pro vypracování

Bakalářská práce se bude zabývat analýzou potřebných znalostí osoby poskytující informace známému provozu a návrhem osnovy výcviku. Bakalářská práce bude obsahovat:

- Vysvětlení povinností a činností osoby poskytující informace známému provozu,
- analýzu a rozbor požadavků na výcvik osoby poskytující informace známému provozu,
- návrh obsahu a rozsahu výcviku.

Rozsah pracovní zprávy: **35-45**
Rozsah grafických prací: **3-5**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

Dle pokynů vedoucího práce.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jiří Frynta**
Katedra letecké dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **24. února 2025**
Termín odevzdání bakalářské práce: **12. května 2025**

L.S.

doc. Ing. Ladislav Řoutil, Ph.D.
děkan

Ing. Michaela Ledvinová, Ph.D.
pověřená vedením katedry

V Pardubicích dne 25. února 2025

Prohlašuji:

Práci s názvem Návrh výcviku osoby poskytující informace známému provozu na letištích bez ATS jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne

Jméno a příjmení autora

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych vyjádřila své upřímné poděkování všem, kteří mě na cestě k dokončení této bakalářské práce podpořili.

Na prvním místě děkuji svému vedoucímu práce panu inženýrovi Jiřímu Fryntovi za cenné rady, trpělivost a odborné vedení, které mi poskytoval po celou dobu zpracování této práce. Stejně tak patří mé díky celému akademickému personálu Univerzity Pardubice, který mě během studia vybavil znalostmi a dovednostmi nezbytnými pro zvládnutí této výzvy.

Ráda bych poděkovala zaměstnancům Ministerstva dopravy, konkrétně Odboru civilního letectví, a také pracovníkům Úřadu pro civilní letectví za vstřícnost, ochotu a odborné konzultace, které mi byly v průběhu zpracování této práce poskytnuty. Velmi si vážím sdílených informací a názorů na problematiku budoucnosti poskytování informací v omezeném rozsahu, jež významně přispěly k hodnotě této práce. Také bych chtěla poděkovat zástupcům Aeroklubu České republiky za zprostředkování těchto konzultací a odborných komentářů při navrhování konceptu výcviku. Další poděkování patří vedoucím stanovišť, kteří mě směřovali v sestavování návrhu výcviku a sdíleli se mnou jejich zkušenosti s provozem i výcvikem na daném stanovišti.

Neméně větší poděkování patří také mým přátelům, kteří mi byli oporou nejen po odborné, ale i lidské stránce. Zvláštní poděkování náleží zejména mým kolegům z letiště v Hradci Králové a přátelům z domovského Východočeského aeroklubu Pardubice za jejich neustálou podporu, motivaci a inspiraci. Také děkuji všem ostatním, kteří mě provázeli nejen při vzniku této práce ale i během celé mé dosavadní letecké cesty.

ANOTACE

Tato bakalářská práce se zabývá problematikou výcviku osob poskytujících informace (dále jen OPI) na letištích bez poskytování letových provozních služeb (dále jen ATS). Zaměřuje se zejména na současnou úroveň a stav poskytování informací a analyzuje příslušné předpisy a požadavky kladené na OPI. V rámci zpracování bylo využito dotazníkového šetření mezi účastníky letového provozu a konzultace s odborníky v tomto oboru. Na základě provedených analýz a zjištění autor představuje návrh obsahu a rozsahu teoretického i praktického výcviku pro daná stanoviště a navrhuje podklady pro vybudování elektronického výukového systému.

KLÍČOVÁ SLOVA

Výcvik, letecký předpis, letiště, stanoviště poskytování informací, osoby poskytující informace, průkazy

TITLE

Proposal for the Training of Personnel to Provide Information to Known Traffic at Non-ATS Aerodromes

ANNOTATION

The bachelor's thesis addresses the issue of training of personnel providing information (hereinafter referred to as OPI) at airports without Air Traffic Services (hereinafter referred to as ATS). It focuses primarily on the current level of information provision, analysing relevant regulations and requirements for OPI. The research includes a questionnaire survey among air traffic participants and consultations with experts in the field. Based on the conducted analyses and findings, the author presents a sample structure for both theoretical and practical training at the designated positions and proposes a foundation for developing an electronic learning system.

KEYWORDS

Training, air law, airport, units providing information to known traffic, persons providing information to known traffic, licences

OBSAH

SEZNAM ILUSTRACÍ	10
SEZNAM TABULEK	10
SEZNAM ZKRATEK	11
ÚVOD	15
1 Teoretická část	16
1.1 Význam zavedení služeb ATS a stanovišť poskytování informací	16
1.1.1 Služba řízení letového provozu.....	16
1.1.2 Letová informační služba.....	17
1.1.3 Pohotovostní služba (ALRS)	18
1.1.4 Stanoviště poskytování informací.....	18
1.2 Povinnosti a výcvik OPI	19
1.2.1 Povinnosti OPI.....	19
1.2.2 Výcvik OPI	20
1.2.3 Výcvik OPI ve schválené organizaci	20
1.3 Srovnání stanovišť poskytování informací s letištní letovou informační službou.....	21
1.3.1 Personál a kvalifikace	22
1.3.2 Vybavení	24
1.3.3 Příkazy a zákazy	24
1.3.4 Pohotovostní služba	25
1.4 Vzdušný prostor, ve kterém jsou poskytovány informace v omezeném rozsahu	25
1.4.1 Třídy vzdušných prostorů, ve kterých je vykonávána činnost OPI	26
1.4.2 Vymezení oblasti poskytování informací (ATZ a TRA GA)	26
2 Analýza výcvikových osnov pilotů.....	29
2.1 Požadavky pro zahájení a dokončení výcviku pilota.....	31
2.2. Analýza rozsahu a obsahu teoretického výcviku pilotů.....	32
3. Praktická část	34
3.1 Dotazníkové šetření	34
3.1.1 Stanoviště poskytování informací z pohledu pilotů.....	39
3.1.2 Stanoviště poskytování informací z pohledu OPI.....	41
3.2. Analýza požadavků na výcvik podle metodické pomůcky OLNS	43
3.2.1 Analýza Předpisu L 2 – Doplnku S	43
3.2.2 Analýza vybraných částí Předpisu L19	44
3.2.3 Analýza Předpisu L15 – Dodatků O a Q	44
3.2.4 Analýza předpisu L11 – Dodatku S	45

4 Návrh výcviku OPI pro daná stanoviště	46
4.1 Požadavky na lektory a vstupní požadavky uchazečů	46
4.2 Úlohy vstupní části výcviku OPI pro daná stanoviště	47
4.2.1 Úvodní pohovor	47
4.2.2 Zpracování dokumentace a ověření způsobilosti uchazeče	48
4.3 Úlohy místní části výcviku OPI pro daná stanoviště	48
4.3.1 Letiště.....	49
4.3.2 Dané stanoviště poskytování informací	49
4.3.3 Dokumentace letiště.....	50
4.3.4 VFR příručka letiště a publikace změn	50
4.4 Úlohy praktického výcviku.....	51
4.4.1 Poskytování hrou	51
4.4.2 Praktický nácvik v provozu	51
4.4.3 Rozbor po provozu.....	52
5. Návrh doplňkového výcviku.....	53
5.1 Komunikace	53
5.1.1 Spojovací postupy	54
5.1.2 Modelové situace I.....	54
5.1.3 Modelové situace II	55
5.2 Letecké předpisy	56
5.2.1 Vybrané části Předpisu L2 – Doplnku S.....	56
5.2.2 Vybrané části Předpisu L19	57
5.2.3 Vybrané části Předpisu L11 – Dodatku S	57
5.2.4 Vybrané části Předpisu L15 – Dodatků O a Q.....	58
5.3 Postupy pro vybrané nouzové situace.....	59
5.3.1 Prezentace nehod a incidentů.....	59
5.3.2 Úlohy nestandardních situací.....	59
5.4 Základy meteorologie	60
ZÁVĚR	62
SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	63
SEZNAM PŘÍLOH.....	66
PŘÍLOHA A – Záznam o teoretickém výcviku pro dané stanoviště.....	67
PŘÍLOHA B – Záznam o praktickém výcviku pro dané stanoviště.....	69
PŘÍLOHA C – Návrh e-learningového výcviku.....	70

SEZNAM ILUSTRACÍ

Obrázek 1: Vzdušný prostor ATS.....	17
Obrázek 2: Prostory TRA GA Podhořany	28
Obrázek 3: Počet vydaných průkazů za rok 2021.....	30
Obrázek 4: Průkazy respondentů	36
Obrázek 5: Nejčastější skupina vykonávající OPI.....	37
Obrázek 6: Zkušenosti respondentů se stanovišti poskytování informací	37
Obrázek 7: Nejvíce vyhovující formy výuky	39
Obrázek 8: Zkušenosti pilotů se stanovišti poskytování informací	40
Obrázek 9: Hodnocení kvality poskytovaných informací	40
Obrázek 10: Kvalita výcviku OPI.....	41
Obrázek 11: Zdroje znalostí OPI	42
Obrázek 12: Důležitost předmětů pro výcvik OPI.....	42

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Věkové hranice	31
Tabulka 2: Rozsah výcviku podle typu pilotního průkazu	33
Tabulka 3: Vnímání kompetence pro výkon OPI dle typu průkazu	38
Tabulka 4: Modelové situace I.....	54
Tabulka 5: Modelové situace II	55
Tabulka 6: Nestandardní situace pro zpracování	59

SEZNAM ZKRATEK

ACC	Oblastní středisko řízení
AČR	Armáda České republiky
AFIS	Letištní letová informační služba
AIC	Leteckých informačních oběžnicích
AIP SUP	Doplňky k AIP
AIP	Letecká informační příručka
AIRAC	Regulovaný systém řízení leteckých informací
ALRS	Pohotovostní služba
AMDT	Oprava/změna AIP
AMSL	nad střední hladinou moře
APP	Přibližovací stanoviště řízení
ARP	Vztažný bod letiště
ASHTAM	Speciální zpráva NOTAM o vulkanické aktivitě
ATAS	Letová poradní služba
ATC	Řízení letového provozu
ATS	Letové provozní služby
ATZ	Letištní provozní zóna
CTA	Řízená oblast
CTR	Řízený okrsek
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČR	Česká republika
ČTÚ	Český telekomunikační úřad
D AFIS	Dispečer AFIS

FIC Praha	Středisko poskytující letovou informační a pohotovostní službu neřízeným letům VFR ve FIR Praha
FIC	Letové informační středisko
FIR Praha	Celý vzdušný prostor ČR kromě nebezpečných, zakázaných nebo omezených prostorů a prostorů dočasně omezených nebo rezervovaných v době, kdy jsou aktivovány
FIR	Letová informační oblast
FIS	Letová informační služba
FL	Letová hladina
ft	Stopy (jednotka vzdálenosti)
h	Hodiny (jednotka času)
IAS	Indikovaná vzdušná rychlost
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IFR	Pravidla pro let podle přístrojů
km	Kilometry (jednotka vzdálenosti)
kt	Uzly (jednotka rychlosti)
LAA ČR	Letecká amatérská asociace ČR
LIS	Letecká informační služba
m	Metry (jednotka vzdálenosti)
MCTR	Vojenský řízený okrsek
MD-OCL	Ministerstvo dopravy – Odbor civilního letectví
METAR	Pravidelná letištní meteorologická zpráva (v meteorologickém kódu)
min	Minuty (jednotka času)
MTMA	Vojenská koncová řízená oblast
NM	Námořní míle (jednotka vzdálenosti)

NOTAM	Oznámení rozšiřované telekomunikačními prostředky, obsahující informaci o zřízení, stavu nebo změně kteréhokoli leteckého zařízení, služby nebo postupů, nebo o nebezpečí, jejichž včasná znalost je nezbytná pro pracovníky, kteří se zabývají letovým provozem
OFL	Omezený průkaz radiotelefonisty
OLNS	Odbor letišť a navigačních služeb
OPI	Osoba poskytující informace
PPL	Průkaz soukromého pilota
QFE	Atmosférický tlak vztažený k výšce letiště nad mořem
QNE	Standardní tlak na střední hladině moře
QNH	Atmosférický tlak přepočítaný na střední hladinu moře
RWY	Vzletová a přistávací dráha
SLZ	Sportovní létající zařízení
SMS	System řízení bezpečnosti
SNOWTAM	NOTAM zvláštní série oznamující stanovenou formou nebezpečné podmínky na pohybové ploše, způsobené sněhem, ledem, rozbředlým sněhem nebo stojící vodou původem ze sněhu, tajícího sněhu nebo ledu nebo jejich pomnutí
SPL	Průkaz způsobilosti pilota kluzáků
SRA	Vyhrazený bezpečnostní prostor
SUP	Doplňky
TMA	Koncová řízená oblast
TRA GA	Dočasně rezervovaný prostor určený pro provoz všeobecného letectví
TWR	Letištní řídicí věž nebo letištní řízení
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
ULH	Ultralehký vrtulník

ULL	Ultralehký letoun řízený aerodynamicky
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
VFL	Všeobecný průkaz radiotelefonisty
VFR	Pravidla pro let za viditelnosti
VFR	SUP Doplnky k VFR příručce

ÚVOD

Bakalářská práce se zabývá zpracováním požadavků znalostí OPI, analýzou výcviku OPI v současnosti a stávající kompetencí těchto osob. Práce popisuje a vysvětluje povinnosti a druhy výcviků, které jsou dnes pro OPI k dispozici. Dále pak srovnává části předpisu týkající se služby AFIS s částmi upravujícími činnosti OPI, a to s ohledem na skutečnost, že AFIS bývá se stanovišti poskytování informací často chybně zaměňován. Toto srovnání autor uvádí pro lepší vnímání jejich rozdílnosti. Pro ucelené pochopení funkce OPI je popsána oblast poskytování informací, ve které může být tato činnost vykonávána spolu s jejími pravidly. Cílem této části je nabídnout ucelený přehled o významu této funkce a zasadit ji do širších souvislostí.

Autor posuzuje různé druhy výcviků, které OPI před vykonáváním této funkce musí absolvovat a poukazuje na jejich nedostatky. Řeší plánovanou změnu Předpisu L11 – Dodatku S, která se týká vstupních požadavků pro uchazeče o poskytování informací. Autor v této práci vychází z předpokládaného omezení těchto uchazečů pouze na držitele průkazů vydaných ÚCL a dále upozorňuje na přetrvávající možnost obsluhovat stanoviště poskytování informací pouze na základě bývalého držení průkazů bez zjištění předcházející praxe. Autor dále analyzuje požadavky ÚCL na doškolení pilotů ultralehkých letounů řízených aerodynamicky (dále jen ULL) a ultralehkých vrtulníků (dále jen ULH), kteří budou po aktualizaci předpisu oproti pilotům, jimž byl vydán průkaz ÚCL, značně znevýhodněni.

Na základě svých zkušeností autor hodnotí celkovou kvalitu poskytování informací, kterou později ověřuje na základě názoru odborné veřejnosti. Pro získání těchto dat autor zvolil jako podpůrnou metodou zpracování dotazníkového šetření, které pomůže zhodnotit současnou úroveň poskytování informací v omezeném rozsahu na neřízených letištích bez poskytování ATS v ČR.

Tato bakalářská práce je mimo jiné vytvořena na základě aktuálních předpisů, materiálů vydaných ÚCL a konzultací s odborníky v tomto oboru. Autor si klade za cíl vytvořit návrh výcviku, který napomůže ke zvýšení kvality poskytování informací v ČR. Cílem těchto návrhů je přispět k lepší ucelenosti, srozumitelnosti, praktičnosti a odbornosti výcviku, a tím i ke zjednodušení samotného výkonu této činnosti. Důraz je kladen na zvýšení kvality poskytování informací, což má přímý dopad na bezpečnost a plynulost letového provozu.

1 Teoretická část

Teoretická část se snaží vysvětlit význam stanovišť poskytování informací, vymezit jejich postavení vedle letových provozních služeb a analyzovat povinnosti OPI.

1.1 Význam zavedení služeb ATS a stanovišť poskytování informací

Stanoviště poskytování informací vzniklo jako zvláštní stanoviště, které má nižší nároky na vybavení a kompetence personálu než na stanovištích letištní letové informační služby (dále jen AFIS). To pro provozní organizace znamená nižší náklady a administrativní zátěž na tato stanoviště.¹ Činnost na těchto stanovištích bývá se službami ATS často chybně zaměňována. Zároveň s těmito službami stanoviště běžně spolupracují v rámci koordinačních dohod a předávání informací pro zajištění bezpečnosti.

Označení ATS je souhrnný termín pro služby řízení letového provozu (dále jen ATC), letovou informační službu (dále jen FIS) a pohotovostní službu (dále jen ALRS). V zahraničí do těchto služeb patří navíc ještě letová poradní služba (dále jen ATAS), která je zřízena v poradním vzdušném prostoru.²

1.1.1 Služba řízení letového provozu

Hlavním účelem ATC je udržováním stanovených letových rozestupů a poskytnutím informací o provozu zajistit bezpečnost provozu. Odvětví ATC se dále rozděluje na oblastní, přibližovací a letištní službu řízení.³

Oblastní služba řízení je poskytována oblastním střediskem řízení (dále jen ACC). Toto středisko odpovídá za řízenou oblast 2 (dále jen CTA 2), sektory a většinu civilních koncových řízených oblastí (dále jen TMA).⁴

Přibližovací služba řízení je poskytována přibližovacím stanovištěm (dále jen APP) a slouží pro řízený odlétávající nebo přilétávající provoz. Pokud v daném TMA není APP zřízen, pak ho nahrazuje stanoviště ACC. Stanoviště APP řídí koncové řízené prostory. V České republice mají toto stanoviště zřízené všechna vojenská letiště a letiště Praha – Ruzyně.

¹ KOPP, Pavel. *Systém výcviku dispečerů AFIS u poskytovatelů letových provozních služeb*. Online, Diplomová práce, vedoucí doc. Ing. Jakub Kraus, Ph.D. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2019. Dostupné z: <https://dspace.cvut.cz/bitstream/handle/10467/83431/F6-DP-2019-Kopp-Pavel-Diplomova%20prace.pdf?sequence=-1>. [cit. 2025-05-09].

² Řízení letového provozu České republiky, s.p. *VFR Manual – GEN 6: Letové provozní služby (ATS)*. Online. 2024. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/pdf/gen_6_cz.pdf. [cit. 2025-05-09].

³ Řízení letového provozu České republiky, s.p., ref. 2

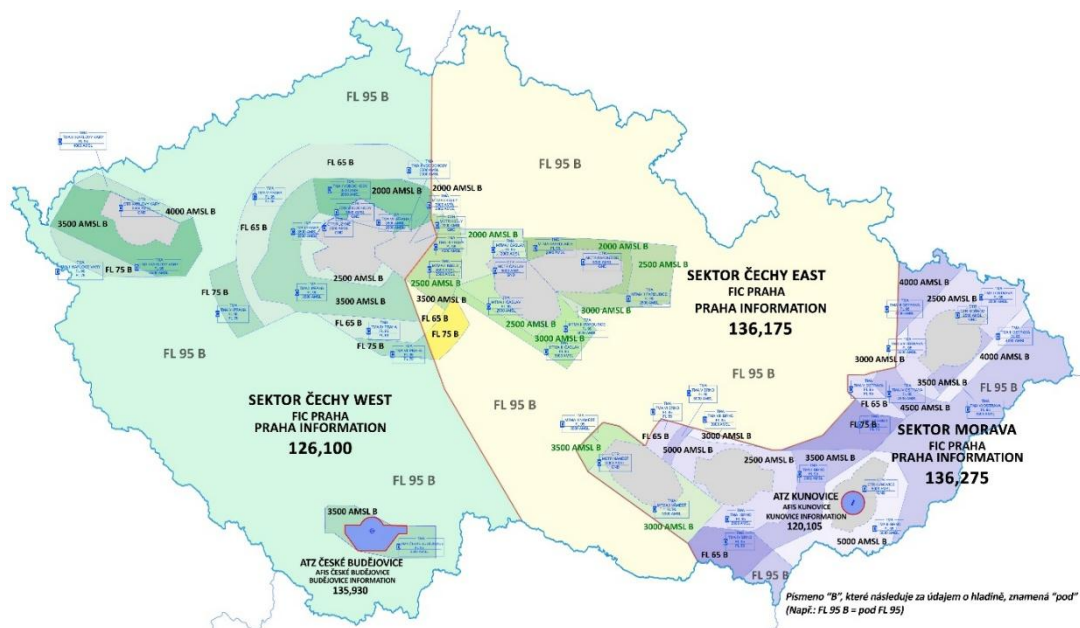
⁴ Řízení letového provozu České republiky, s.p. *AIP ČR – ENR 2: Vzdušný prostor letových provozních služeb*. Online. Letecká Informační Služba. 2024. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/ais_data/aip/data/valid/e2-1.pdf. [cit. 2025-05-09].

Letištní služba řízení (dále jen TWR) je zajištěna na letištní řídicí věži. Tato služba je pro řízení letiště nezbytná a její primární činností je vydávat letová povolení ke vzletu, přistání, pojiždění a řídit provoz v blízkosti letiště v řízeném okrsku s ohledem na plynulost a bezpečnost. V případě potřeby má v ČR TWR dostatečná oprávnění a může zastat funkci APP nebo ACC.⁵

1.1.2 Letová informační služba

Význam FIS spočívá v předávání rad a informací o provozu, počasí, stavu letišť a zařízení. Dále FIS informuje o využívání vyhrazených, rezervovaných a omezených prostorů v letové informační oblasti (dále jen FIR Praha). Na vyžádání je tato informační služba poskytována také neřízeným letům. Tyto informace jsou předávány řízenému provozu na provozním kmitočtu příslušného stanoviště ATS v celé FIR Praha a na řízených letištích. Mimo stanovišť ATC sem spadají také letové informační středisko FIC a letištní letová informační služba AFIS.⁶

FIC Praha poskytuje bezplatně letovou informační a pohotovostní službu 24 hodin denně. Dělí se v ČR na 3 sektory s odlišnou frekvencí pro Čechy West, East a Moravu.⁷



Obrázek 1: Vzdušný prostor ATS

Zdroj:⁸

⁵ Řízení letového provozu České republiky, s.p. *VFR Manual – GEN 6: Letové provozní služby (ATS)*. Online. 2024. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/pdf/gen_6_cz.pdf. [cit. 2025-05-09].

⁶ Řízení letového provozu České republiky, s.p., ref. 5

⁷ Řízení letového provozu České republiky, s.p. *Letová informační služba Praha (FIC Praha)*. Online. Praha: AIM ŘLP ČR, 2025. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=fic-praha#zakladni>. [cit. 2025-05-09].

⁸ Řízení letového provozu České republiky, s.p. *Obrázek: Vzdušný prostor ATS: VFR-GEN-6-ATS*. Online. In: *VFR Manual – GEN 6: Letové provozní služby (ATS)*. Praha: AIM ŘLP ČR, 2023. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/pdf/gen_6_cz.pdf. [cit. 2025-05-09].

1.1.3 Pohotovostní služba (ALRS)

Tato služba je dostupná v celém prostoru FIR Praha, na řízených letištích a letištích s AFIS. Tuto službu zajišťuje náležitě stanoviště ATS, které informuje určené organizace a orgány o letadlech, jež jsou v situaci vyžadující pátrací nebo záchranné služby, a zároveň s těmito orgány spolupracují.⁹

Služba ALRS je zajišťována všem letadlům, která využívají služby řízení. Pokud je to možné, tak i všem ostatním letadlům s podaným letovým plánem nebo letadlům, která jsou letovým provozním službám známá jiným způsobem. Tyto letadla se automaticky po navázání obousměrného spojení s ATS stávají předmětem pátrání a záchrany.¹⁰

Pokud má ATS informaci o letadle s nastavenými kódy odpovídače 7700, 7600 nebo 7500, musí jim věnovat maximální pozornost, pomoc a prioritu před ostatním letovým provozem. Tyto kódy znamenají nouzi, ztrátu radiotelefonního spojení a protiprávní čin.¹¹

1.1.4 Stanoviště poskytování informací

Tato stanoviště musí být podle předpisu L11 – Dodatku S zřízena v případě, že na letišti probíhají činnosti určené minimální dobou poskytování informací. Minimální doba poskytování informací musí být na letišti bez ATS zajištěna v případě, že probíhá letový výcvik za účelem získání průkazu způsobilosti, je-li v jedné chvíli místní činnost více než dvou letadel (aerovek je v této situaci považován za jedno letadlo), probíhají-li vzlety pomocí navijáku a výsadky parašutistů, noční letecká činnost a letecká soutěž nebo letecké vystoupení. Mimo tyto činnosti musí být OPI na stanovišti poskytování informací také vždy v provozní době letiště, která je k nalezení ve VFR příručce.¹² Z tohoto plyne, že na každém aktivnějším neřízeném letišti bez ATS musí být stanoviště poskytování informací zavedeno a obsluhováno. Z 83 neřízených letišť v ČR se zřízeným stanovištěm poskytování informací má celkem 55 letišť provozní dobu mezi 15. dubnem a 15. říjnem o víkendech a svátcích a dále dle potřeb provozovatele. Tato funkce je tedy na většině letišť sezónní záležitostí. Autor z toho vyvozuje, že ideální dobou konání školení personálu a výcviků budou jarní měsíce s hlubším probráním

⁹ Řízení letového provozu České republiky, s.p. *VFR Manual – GEN 6: Letové provozní služby (ATS)*. Online. 2024. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/pdf/gen_6_cz.pdf. [cit. 2025-05-09].

¹⁰ Řízení letového provozu České republiky, s.p., ref. 9

¹¹ Řízení letového provozu České republiky, s.p. *VFR Manual – ENR 4: Postupy pro nastavení odpovídače SSR*. Online. 2023. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/pdf/enr_4_cz.pdf. [cit. 2025-05-10].

¹² MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 11: DODATEK S – Poskytování informací známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány ATS*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-11/data/print/L11_cely.pdf. [cit. 2025-05-09].

typických letních a podzimních meteorologických jevů. Vzhledem k provozním dobám většiny těchto letišť dochází k velké nepravidelnosti vykonávání této funkce, což může vést k degradaci znalostí a dovedností. Je proto vhodné, aby OPI měla k dispozici materiály, které by jí umožnily rychlé a stručné zopakování znalostí dle potřeby.

1.2 Povinnosti a výcvik OPI

Práva, povinnosti OPI a doba, ve které musí být poskytování informací na letištích bez ATS zajištěno, plně podléhá Dodatku S, Předpisu L11.

1.2.1 Povinnosti OPI

Mezi povinnosti OPI patří poskytování informací v souladu s příslušnými ustanoveními a udržováním přehledu o provozu na letišti i v jeho okolí. Dále je nezbytné reagovat na neznámý provoz a letadla bez spojení a sledovat provoz z hlediska jeho očekávaného návratu, pokud je to dohodnuto. Součástí povinností je také koordinace s řízenými prostory, které mají s letištem uzavřené koordinační dohody. Stav provozuschopnosti letiště a jeho provozního zařízení je rovněž sledován OPI. Za tímto účelem alespoň jednou před začátkem provozu a pak při jakékoliv změně podmínek provádí nebo zajišťuje kontrolu pohybové plochy a letištních zařízení, přičemž o těchto kontrolách vytváří záznam do provozního deníku stanoviště. Tyto kontroly jsou důležité pro zjištění stavu povrchu a úrovně znečištění ploch. Povrch je nutné důsledněji a častěji kontrolovat po dešti, při zvýšené aktivitě divoké zvěře nebo pokud je povrch znečištěn sněhem, ledem apod. Zjištěné skutečnosti pak mohou sloužit jako podklad pro vydání zprávy NOTAM. Dalším důležitým úkonem je správně vést provozní dokumentaci a zajistit správné vytyčení pozemních vizuálních signálů v souladu s předpisem. V případě porušení leteckých předpisů je povinnost OPI nebo vedoucího stanoviště informovat příslušné orgány.¹³

Z těchto povinností plyne, že OPI musí znát pravidla létání, meteorologická minima a nejčastěji porušované předpisy, aby provoz mohl včas varovat, upozornit a vydat vhodná doporučení nebo výstrahy. Dále je nutná znalost pozemních vizuálních signálů, umět vést zápisy provozních knih a deníků, ovládat způsob komunikace a koordinace s pohotovostní službou v případě potřeby. Neméně podstatné je také umět zhodnotit stav povrchu ploch a pokud to situace vyžaduje, informovat o tom buď přímo zprávou NOTAM nebo prostřednictvím osoby, která má vydávání těchto zpráv na starosti.

¹³ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 11: DODATEK S – Poskytování informací známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány ATS*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-11/data/print/L11_cely.pdf. [cit. 2025-05-09].

1.2.2 Výcvik OPI

Výcvik na stanoviště poskytování informací se stává stále aktuálnějším tématem. V předpisu L11 – Dodatku S je již uvedena povinnost výcviku OPI na dané stanoviště a přezkoušení minimálně jednou ročně. Za tento výcvik je přímo odpovědný vedoucí stanoviště. Ten také určuje obsah a rozsah výcviku, a dále pak i přezkoušení. Každý vedoucí stanoviště má tak povinnost zpracovat výcvikové osnovy na konkrétní letiště. Po prozkoumání výcvikových osnov takových stanovišť autor usuzuje, že tento výcvik je do značné míry ovlivněn místními potřebami a nezabývá se obecnou znalostí. Takový výcvik si každý vedoucí řídí sám a všeobecnou znalost ve většině případů již neověřuje a pozornost je zaměřena primárně na specifika daného stanoviště. Různorodostí obsahu těchto výcviků často vzniká rozdílnost úrovně poskytování informací. Na stanovišti AFIS, kde má uchazeč povinnost být držitelem průkazu způsobilosti dispečera AFIS (dále jen D AFIS) se tento všeobecný výcvik provádět musí. Pro piloty je to částečná záruka toho, že poskytnuté informace jsou správné.¹⁴

K dnešnímu dni je celkový výcvik OPI ve schválených organizacích určen především pro ty zájemce, kteří nevlastní ani nevlastnili žádný z požadovaných průkazů uvedených v Dodatku S, Předpisu L11. Z konzultací s ÚCL vyplývá, že předpis L11 projde úpravou, podle které už nebudou moci poskytovat informace všichni držitelé a bývalí držitelé pilotních průkazů, jako doposud, ale pouze ti, kterým byl pilotní průkaz vydán ÚCL, nebo kteří jej v minulosti vlastnili. V ČR existuje vedle ÚCL také Letecká amatérská asociace (dále jen LAA ČR), která řídí a dozoruje vydávání průkazů pro sportovní a rekreační létání, například pro piloty ULL, ULH, motorových a bezmotorových závěsných kluzáků, ultralehkých balónů a dalších sportovních létajících zařízení (SLZ). Jakmile dojde k uzákonění výše zmíněné podmínky, piloti, jimž byl vydán průkaz touto asociací, již nebudou bez celkového nebo doplňkového výcviku oprávněni vykonávat funkci OPI. Vzhledem k rozšířenosti těchto pilotů na neřízených letištích bude počet uchazečů o výkon OPI značně omezený a neřízená letiště budou muset těmto osobám zařídit doplňkový nebo celkový výcvik.

1.2.3 Výcvik OPI ve schválené organizaci

Zde musíme rozlišovat výcvik doplňkový a celkový. Doplňkový výcvik je určen pilotům ULL a ULH a celkový výcvik je pro zájemce bez průkazů a ostatním pilotům LAA ČR (mimo piloty ULL a ULH). Minimální požadovaný počet vyučovacích hodin celkového výcviku je dle ÚCL

¹⁴ KOPP, Pavel. *Systém výcviku dispečerů AFIS u poskytovatelů letových provozních služeb*. Online, Diplomová práce, vedoucí doc. Ing. Jakub Kraus, Ph.D. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2019. Dostupné z: <https://dspace.cvut.cz/bitstream/handle/10467/83431/F6-DP-2019-Kopp-Pavel-Diplomova%20prace.pdf?sequence=-1>. [cit. 2025-05-09].

stanoven na 32 hodin a pro doplňkový výcvik na 8 hodin. Realizace výuky celkového kurzu pro zájemce bez průkazů (vydaných ÚCL) nemůže být nahrazena samostudiem. Naproti tomu v případě doplňkového výcviku pro piloty, kterým byl průkaz vydán Leteckou amatérskou asociací (dále jen LAA ČR), je možné výuku nahradit e-learningem.¹⁵

Organizace s cílem poskytovat výcvik musí na ÚCL doložit formální žádost, výcvikovou dokumentaci a systém řízení tréninkové organizace.¹⁶

Formální žádost se týká základních informací a formalit. Výcviková osnova je součástí výcvikové dokumentace, ve které nalezneme vyučované předměty a jejich časovou dotaci. V ideálním případě se může přidat i metodika. V poslední části, jejíž odevzdání je neméně důležité pro schválení výcvikové organizace, jsou doplňující informace v souvislosti se systémem řízení organizace. To znamená informace o zajištění výcviku personálem a způsob vedení organizace. V personální části se musí uvést lektoři, kteří budou schváleni tuto činnost školit.¹⁷

1.3 Srovnání stanovišť poskytování informací s letištní letovou informační službou

Oba druhy poskytování informací vychází z předpisu L11, avšak poskytování informací na letištích bez ATS se řídí Dodatkem S a služba AFIS podléhá Dodatku N. V současnosti jsou v ČR zřízené pouze dvě stanoviště se službou AFIS, oproti tomu je zde 83 neřízených letišť se zřízeným stanovištěm poskytování informací.

Činnosti D AFIS a OPI je velmi podobná. Významněji se začnou lišit ve chvíli, kdy jsou na letišti zavedeny postupy pro přiblížení podle přístrojů (dále jen IFR) či pravidelná obchodní doprava. Z hlediska frazeologie jsou tyto dvě činnosti téměř totožné. Ve frazeologii se liší z hlediska hlášení o provozním stavu jiných než vizuálních prostředků, protože takové prostředky mohou být použity pouze na letištích se zřízeným stanovištěm AFIS a zavedenými IFR postupy. Dále se frazeologií liší v žádostech o kontrolu času a/nebo údajů o letišti pro odlet, tak jak jsou v předpisu L Frazeologie uvedeny, platí pouze pro AFIS. Významnou odlišností je hlášení týkající se meteorologických podmínek. V případě stanovišť poskytování informací na rozdíl od stanovišť AFIS není například známá dráhová dohlednost a základny oblačnosti.

¹⁵ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ, Odbor letišť a navigačních služeb. *METODICKÁ POMŮCKA OLNS: POSTUP PRO SCHVALOVÁNÍ ORGANIZACE PRO VÝCVIK OSOB POSKYTUJÍCÍCH INFORMACE ZNÁMÉMU PROVOZU*. Online. ÚCL. Verze 2.0. 2024. Dostupné z: https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2024/06/Metodicka-pomucka-VO-OPI_ver.-2_2024-f.pdf?cb=23fd637e59412df3c532977029fccb9. [cit. 2025-05-09].

¹⁶ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ, Odbor letišť a navigačních služeb, ref. 15

¹⁷ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ, Odbor letišť a navigačních služeb, ref. 15

Frazeologie se významněji liší také v případě komunikace s provozem mobilních prostředků. Například provoz na pohybových plochách musí žádat o pokračování k zamýšlenému místu stanoviště AFIS, zatímco na stanoviště poskytování informací stačí zamýšlený pohyb po letišti oznámit.¹⁸

Stanoviště AFIS se obvykle zřizuje tehdy, když se plánuje zavedení postupů IFR nebo v případě, že počet pohybů letadel ročně přesáhne povolenou hranici. Příkladem je letiště v Českých Budějovicích, kterému se podařilo zřídit stanoviště AFIS a s ním dále pak i postupy IFR. Tato záležitost je ovšem administrativně, personálně i ekonomicky velmi náročná, proto se většina provozovatelů neřízených letišť rozhodla pro zavedení stanoviště poskytování informací.

Jedním ze základních rozdílů mezi službou AFIS a poskytováním informací v omezeném rozsahu je výše zmíněné povolené množství počtu pohybů. Jeden pohyb se pro tyto účely počítá jako jeden vzlet nebo jedno přistání. V případě že letadlo na daném letišti vzlétne i přistane jsou to tedy dva pohyby. Pro stanoviště poskytování informací je v tuto chvíli omezení určené na maximálně 40 000 pohybů za rok ve třech po sobě jdoucích letech. Nad toto množství pohybů musí být zřízená služba AFIS. Další podmínky pro zavedení služby AFIS jsou, pokud je na letišti provozována pravidelná obchodní letecká doprava nebo v případě, že jsou zřízeny postupy IFR.¹⁹

Dodatky N a S autor dále porovnal vzhledem k potřebným kvalifikacím personálu, povinnostem personálu, vybavení stanoviště, možnostem vydání příkazu nebo zákazu a požadavkům na poskytování pohotovostní služby.

1.3.1 Personál a kvalifikace

Dle Dodatku S, Předpisu L11 informace poskytuje OPI, která musí být držitelem omezeného nebo všeobecného průkazu radiotelefonisty (dále jen OFL nebo VFL) vydaného Českým telekomunikačním úřadem (dále jen ČTÚ). Zároveň k vykonávání této funkce musí být nynějším nebo bývalým držitelem průkazu pilota, nebo řídicího letového provozu nebo průkazu D AFIS. V případě, že nevlastní ani jeden z těchto průkazů, existuje možnost projít

¹⁸ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L FRAZEOLOGIE: RADIOTELEFONNÍ POSTUPY A LETECKÁ FRAZEOLOGIE A TERMINOLOGIE PRO POSKYTOVÁNÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB A PROVÁDĚNÍ LETŮ*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-Frazeologie/index.htm>. [cit. 2025-05-09].

¹⁹ ČESKO. *Vyhláška č. 108/1997 Sb. ze dne 14. května 1997*. Online. Zákony pro lidi. 1997. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-108>. [cit. 2025-05-09].

specializovaným výcvikem pro obsluhu stanoviště poskytování informací.²⁰ Předpis L11 – Dodatek S zatím neupřesňuje, jaký druh pilotní licence musí nebo musel uchazeč vlastnit. Na základě konzultace s ÚCL bude tato formulace upřesněna na pilotní průkazy vydané ÚCL. Toto upřesnění je již také k nalezení v metodické pomůcce OLNS. Piloti, kteří jsou držiteli průkazů ULL nebo ULH vydaných LAA ČR, budou muset absolvovat doplňkový výcvik ve výcvikové organizaci schválené ÚCL. Ostatní piloti, jimž byl vydán průkaz LAA ČR (mimo piloty ULL a ULH) se dle ÚCL nebudou dále považovat za dostatečně kompetentní pro obsluhu stanovišť poskytování informací.²¹

Personál poskytující informace musí být dostatečně vyškolen na konkrétní stanoviště. Školení musí probíhat alespoň jednou za rok a být řádně zdokumentováno. Za obsah a rozsah školení je plně odpovědný vedoucí stanoviště. Doba není stanovena. Každý vedoucí je odpovědný za obsah a rozsah každoročních školení, výcviku nových OPI, psaní směrnic, vytváření rozdělovníku služeb a spolupráci s přílehlými stanovišti ATS a testování OPI na konkrétním stanovišti.²²

Školení a výcvik na stanoviště, který je plně v kompetenci vedoucího stanoviště, pak není příliš určený a jeho obsah i rozsah se může významně lišit podle aktuálního vedoucího stanoviště. To může způsobit, že znalosti jednotlivých OPI budou výrazně rozdílné. V případě bývalého držení průkazu není uvedena žádná další povinnost oproti aktuálním držitelům licence. Je tedy na úvaze, bude-li taková osoba dostatečně obeznámena s potřebnými všeobecnými znalostmi a aktuálními změnami v předpisech.²³

Na rozdíl od stanoviště poskytování informací Dodatek N pro výkon služby na stanovišti AFIS stanovuje povinnost být držitelem platného průkazu D AFIS, který je vydaný ÚCL. Tento průkaz lze získat absolvováním teoretického a praktického výcviku ve schválené organizaci pro výcvik AFIS. Pro obsluhu konkrétního stanoviště je třeba mít v tomto průkazu zapsanou místní

²⁰ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 11: DODATEK S – Poskytování informací známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány ATS*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-11/data/print/L11_cely.pdf. [cit. 2025-05-09].

²¹ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ, Odbor letišť a navigačních služeb. *METODICKÁ POMŮCKA OLNS: POSTUP PRO SCHVALOVÁNÍ ORGANIZACE PRO VÝCVIK OSOB POSKYTUJÍCÍCH INFORMACE ZNÁMÉMU PROVOZU*. Online. ÚCL. Verze 2.0. 2024. Dostupné z: https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2024/06/Metodicka-pomucka-VO-OPI_ver-2_2024-f.pdf?cb=23fd637e59412df3c532977029fccb9. [cit. 2025-05-09].

²² MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 11: DODATEK S – Poskytování informací známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány ATS*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-11/data/print/L11_cely.pdf. [cit. 2025-05-09].

²³ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví, ref. 22

doložku, kterou lze získat na základě dalšího teoretického a praktického výcviku na daném stanovišti.²⁴

Platnost průkazu je tři roky a poté může být prodloužen udržovacím výcvikem. Pro zajištění návyků se u D AFIS dohlíží i na nedávnou praxi. Pokud mají dispečeri pauzu delší než tři měsíce, tak jim bude dle dokumentace provozovatele stanoveno praktické přezkoušení na stanovišti pod dozorem oprávněné osoby. Při šestiměsíční pauze je povinnost učinit teoretické přezkoušení, které je také v kompetenci provozovatele. Naproti tomu u OPI se nedávná praxe neřeší a vzhledem k sezónnímu charakteru většiny neřízených letišť zde také vznikají dlouhé pauzy. D AFIS, podobně jako OPI, musí být držitelem platného průkazu radiotelefonisty, vydaného ČTÚ. Na rozdíl od OPI mu nestačí průkaz OFL, ale je povinen být držitelem průkazu VFL.²⁵

Obecně se dá říct, že z pohledu výcviku je AFIS podstatně striktnější a náročnější na dispečery i odpovědnosti organizací a provozovatelů poskytujících výcvik.

1.3.2 Vybavení

Vybavení dle Dodatků N a S je v mnoha případech podobné. Služba AFIS musí mít oproti stanovišti poskytování informací navíc mimo hlavní radiostanice také radiostanici záložní. Veškerá komunikace jak přes radiostanice, tak telefonní hovory, musí být zaznamenávána na nahrávacím zařízení. Na rozdíl od stanoviště poskytování informací má stanoviště AFIS mezi povinným vybavením navíc také zařízení s přístupem k mimoletištním meteorologickým a jiným informacím. V meteorologickém vybavení se odlišují zejména ve vyšších nárocích na stanoviště AFIS. Pro stanoviště poskytování informací například stačí vhodný indikátor pro orientační zjištění směru a rychlosti větru, zatímco stanoviště AFIS musí být vybaveno vhodným zařízením pro měření a prezentaci směru a rychlosti přízemního větru. Navíc musí mít stanoviště AFIS ještě vhodné zařízení pro měření venkovní teploty, a pokud má dané letiště zřízené postupy IFR, pak i zařízení pro měření spodní základny oblačnosti.²⁶

1.3.3 Příkazy a zákazy

Příkazy a zákazy byly do nedávna v obou Dodatcích S i N, předpisu L11 povoleny pro případ bezprostředního odvrácení nebezpečí. K dnešnímu dni je OPI povoleno vydat příkaz nebo zákaz

²⁴ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 11: DODATEK N – Letištní letová informační služba (AFIS)*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-11/index.htm>. [cit. 2025-05-09].

²⁵ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 11: DODATEK N – Letištní letová informační služba (AFIS)*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-11/index.htm>. [cit. 2025-05-09].

²⁶ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví, ref. 25

v případech bezprostředně hrozícího nebezpečí. Naopak služba AFIS může vydat pouze rady a doporučení.²⁷ I tady je ovšem nutná změna předpisu, protože je služba AFIS na vyšší úrovni než stanoviště poskytování informací. Po dotázání ÚCL byla tato skutečnost zaznamenána a bude následně opravena. Zde bude oprávnění OPI vydat příkaz či zákaz odebráno a zůstane pouze povinnost vydat výstrahu, a to v případech, které jsou popsány, podobně jako je tomu u služby AFIS. K předejití vzniku letecké nehody nebo incidentu bude také možné vydat doporučení.

1.3.4 Pohotovostní služba

Tato služba je stanovištěm AFIS přímo poskytována. Pro tyto případy má stanoviště AFIS vypracovaný a schválený bezpečnostní program a letištní pohotovostní plán, kterým se dispečeři v těchto situacích musí řídit. Za poskytnutí pohotovostní služby známému provozu jsou dispečeři AFIS přímo odpovědní. Pro tyto účely musí OPI kontaktovat a informovat záchranné služby letiště, pokud na daném letišti jsou, nebo informovat veřejný hasičský útvar nebo záchranné služby nebo oboje (podle konkrétního stanoviště nebo situace). Pohotovostní služba na letištích se stanovišti poskytování informací musí být stanovena v případě, že na letišti probíhá letový výcvik, letecké vystoupení pro veřejnost nebo letecká soutěž či noční létání.²⁸

1.4 Vzdušný prostor, ve kterém jsou poskytovány informace v omezeném rozsahu

Osoba poskytující informace poskytuje informace v letištní provozní zóně (dále jen ATZ) daného letiště nebo v dočasně rezervovaných prostorech určených pro všeobecné letectví (dále jen TRA GA). Poskytování informací je čím dál tím častější i na plochách určených pro SLZ. Plochy SLZ ale nespádají do kompetence ÚCL, tudíž nejsou považovány za letiště a stanoviště poskytování informací na nich nejsou zřízena ani v případě, že je na nich provoz, který za normálních okolností spadá do minimální doby poskytování. Takové plochy se neřídí předpisy řady L, ale předpisy LA, vydávané LAA ČR.

²⁷ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 11: DODATEK S – Poskytování informací známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány ATS*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-11/data/print/L11_cely.pdf. [cit. 2025-05-09].

²⁸ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 11: DODATEK S – Poskytování informací známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány ATS*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-11/data/print/L11_cely.pdf. [cit. 2025-05-09].

1.4.1 Třídy vzdušných prostorů, ve kterých je vykonávána činnost OPI

V České republice jsou čtyři třídní klasifikace prostorů G, E, C a D. Neřízenými prostory jsou prostory třídy G a E. To znamená, že zde nejsou poskytovány služby ATC. Prostor třídy E se od řízených prostorů odlišuje tím, že v něm není potřeba udržovat obousměrné rádiové spojení a lety VFR nepodléhají letovému povolení.²⁹

Prostor třídy G je v ČR zřízen mimo řízené okrsky (dále jen CTR) a vojenské řízené okrsky (dále jen MCTR) a od země sahá až do výšky 1000 ft nad zemským povrchem, v prostorech TRA GA a v letové provozní zóně (dále jen ATZ) Českých Budějovic.³⁰

Na prostor třídy G přímo navazuje třída vzdušného prostoru E, která v ČR má svou spodní hranici stanovenou na 1000 ft nad zemským povrchem a končí až ve FL95. Tato třída se nenachází v CTR nebo MCTR ani v koncové řízené oblasti (dále jen TMA) nebo vojenské koncové řízené oblasti (dále jen MTMA).³¹

V obou těchto prostorech se VFR letům nezajišťují rozestupy, není vyžadováno rádiové spojení a rychlost pohybu v těchto třídách je omezena na 250kt IAS.³²

Z pohledu minimálních meteorologických podmínek musí v prostoru třídy G do a v 3000 ft AMSL být letadlo vždy vně oblaků za viditelnosti země a letová dohlednost musí být minimálně 1500 m s výjimkami uvedenými v Předpisu L2. Nad 3000 ft AMSL platí pro prostor třídy G i E stejná minima, a to dohlednost 5 km, vzdálenost od oblačnosti 1500 m horizontálně a 1000 ft vertikálně.³³ Je důležité zmínit, že Armáda české republiky (dále jen AČR) má své vlastní předpisy a nemusí se vždy těmito pravidly řídit.

1.4.2 Vymezení oblasti poskytování informací (ATZ a TRA GA)

Informace v omezeném rozsahu jsou poskytovány na letištích, kde není zavedena služba ATS. Tato letiště jsou někdy nazývána jako neřízená. Na neřízených letištích se ovšem můžeme setkat i se zavedenou službou AFIS. Oblastí poskytování informací většinou bývá ATZ zřízená kolem neřízeného letiště, která má na rozdíl od TRA GA pevně stanovené parametry.

²⁹ Letecká informační služba ŘLP ČR, s.p. *VFR příručka – Česká republika*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/vfrmanual/>. [cit. 2025-05-09].

³⁰ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ, Sekce provozní. *Informace pro leteckou veřejnost – ATZ/TMA/LKRMZ 1 České Budějovice*. Online. Úřad pro civilní letectví. 2023. Dostupné z: <https://www.caa.cz/news/informace-pro-leteckou-verejnost-atz-tma-lkrmz-1-ceske-budejovice/>. [cit. 2025-05-09].

³¹ Letecká informační služba ŘLP ČR, s.p. *VFR příručka – Česká republika*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/vfrmanual/>. [cit. 2025-05-09].

³² Letecká informační služba ŘLP ČR, s.p., ref. 31

³³ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *Předpis L 2: Pravidla létání*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-2/index.htm>. [cit. 2025-05-09].

Prostor ATZ je tvořen horizontální kružnicí o poloměru 3 NM (neboli 5,5 km) kolem vztažného bodu letiště (dále jen ARP). Tato zóna má vertikální rozsah 4000 ft nad střední hladinou moře. Pokud není ÚCL určeno jinak, tak svým rozsahem zasahuje do dvou tříd vzdušného prostoru, a to do třídy G a E. V České republice je prostor třídy G stanoven od zemského povrchu do 1000 ft AGL a E od 1000 ft AGL do FL95 AMSL.³⁴

V případě, kdy do ATZ zasahuje zakázaný nebo řízený prostor třídy C nebo D, pak je tato zóna těmito prostory omezena a zmenšuje se tak oblast pro poskytování informací. Takto zkonstruované ATZ byly často problematickými oblastmi a docházelo k opakovaným narušením zakázaných nebo řízených prostorů. V těchto oblastech byla také často problémová koordinace s prostory třídy C nebo D. Z toho důvodu byly založeny dočasně rezervované prostory pro všeobecné letectví tzv. TRA GA, které koordinaci mezi letovou činností letiště a řízenou oblastí značně usnadňují.³⁵

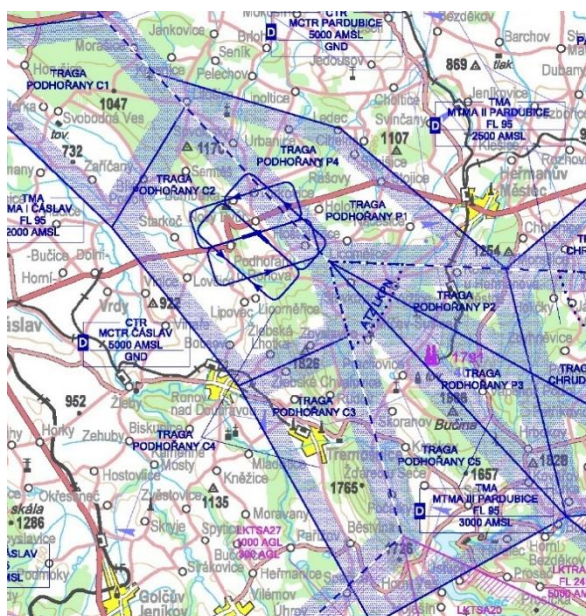
Prostory TRA GA je možné aktivovat dle potřeby neřízeného letiště. Ovšem za předpokladu předchozí dohody s nadřazeným správcem prostoru. V praxi to probíhá tak, že se OPI snaží co nejlépe zjistit potřeby místního letového provozu na daný letový den, a pak kontaktuje správce nadřazeného vzdušného prostoru. Zde stanoví své požadavky na aktivaci daných částí nebo celého prostoru TRA GA. Správce má právo tuto žádost zamítnout nebo omezit. Správce také může kdykoliv během aktivovaného prostoru TRA GA tento prostor omezit nebo deaktivovat. Informaci o aktuálním stavu prostoru je možné zjistit dotazem na frekvenci nadřazeného řízeného okrsku, dotazem na frekvenci Letového informačního střediska v Praze (dále jen FIC Praha) nebo přímo na frekvenci neřízeného letiště.

Pro některá letiště dávají tyto prostory smysl mnohem víc než zmíněná zóna ATZ. S ohledem na třídy prostorů je celé TRA GA konstruováno jako prostor třídy G, což je výhodou hlavně pro bezmotorová letadla, která nemohou zcela ovlivňovat směr a výšku letu a řízeným prostorem by se dostávala velmi obtížně. Vhodným příkladem je letiště Podhořany, kde po omezení ostatními nadřazenými prostory zůstane jen velmi malá část, která je pro provoz prakticky nevyužitelná.

³⁴ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 11: DODATEK S – Poskytování informací známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány ATS*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-11/data/print/L11_cely.pdf. [cit. 2025-05-09].

³⁵ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 11: DODATEK S – Poskytování informací známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány ATS*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-11/data/print/L11_cely.pdf. [cit. 2025-05-09].

Níže na obrázku můžeme vidět zóny TRA GA, které jsou vytvořené uprostřed mezi prostory MCTR Čáslav (vlevo) a MCTR Pardubice (vpravo). Z původního ATZ zbude pouze část jihovýchodně od letiště, která je velmi malá a prakticky nevyužitelná pro provoz.



Obrázek 4: Prostory TRA GA Podhořany

Zdroj: ³⁶

Setkáváme se zde s dalším problémem, který se týká pevně stanovené provozní doby. V případě, že má letiště statut veřejného vnitrostátního letiště musí mít pevně stanovenou provozní dobu od 15. dubna do 15. října minimálně 7 hodin každý víkend a svátek v tomto období.³⁷ Často se stává, že je stanoviště poskytování informací obsluhováno v době, kdy to není žádoucí, například z důvodu nepříznivého počasí. V publikované provozní době je povinnost zajistit obsluhu stanoviště poskytování informací bez ohledu na místní provoz letiště.

Letiště, která nechtějí mít tuto povinnost mohou být certifikována jako vnitrostátní neveřejná. V tomto případě jsou určení uživatelé letiště a ostatní provoz musí být schválený provozovatelem. Provozovatel zde může stanovit dobu do které se ostatní provoz musí nahlásit a požádat o využití letiště. Tato doba nesmí být více než 24 h před plánovaným letem. Následně mu tento požadavek může provozovatel schválit nebo zamítnout.³⁸ Výhodou těchto letišť je nestanovená minimální provozní doba, a tak je poskytování informací zajištěno podle potřeby a nevzniká povinnost obsluhovat stanoviště poskytování informací v době, kdy to není žádoucí. Pokud má letiště mezinárodní provoz, pak je velký rozdíl mezi neveřejným mezinárodním

³⁶ Letecká informační služba ŘLP ČR, s.p. *VFR příručka – Česká republika: LKPN – Podhořany*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/lkpn_text_cz.html. [cit. 2025-05-09].

³⁷ ČESKO. *Vyhláška č. 108/1997 Sb. ze dne 14. května 1997*. Online. *Zákony pro lidi*. 1997. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-108>. [cit. 2025-05-09].

³⁸ ČESKO, ref. 37

letištěm, kam v provozní době nemůže přiletět cizí provoz bez toho, aniž by měl činnost schválenou provozovatelem. Minimální doba určená provozovatelem letiště, ve které se cizí provoz musí nahlásit nesmí být delší než 24 h. Mezinárodní provoz je bez podání žádosti dostupný vymezené skupině osob využívajících letiště.³⁹ Statut veřejného mezinárodního letiště mají v ČR zejména letiště s pravidelnou obchodní leteckou dopravou, jako jsou například letiště Praha - Ruzyně, Brno - Tuřany, Ostrava - Mošnov atd. Veřejná mezinárodní letiště v ČR ale vždy nemusí mít pravidelnou obchodní leteckou dopravu, vhodným příkladem je letiště Mnichovo Hradiště. Toto letiště má provoz pouze nepravidelné obchodní letecké dopravy, což mu umožňuje zachovat stanoviště poskytování informací, které je ekonomicky přijatelnější oproti službě AFIS, která musí být zavedena, pokud by obchodní letecká doprava byla pravidelná. Letiště s takovým statutem musí mít otevírací dobu publikovanou v sezóně od 15. dubna do 15. října každý den minimálně 7 h s koncem každého provozního dne minimálně v 16:00 h místního času a mimo tuto sezónu musí mít provozní dobu každý víkend nebo svátek. Další využívání letiště mimo tyto dny je na žádost a provozovatel může určit minimální dobu pro podání takové žádosti. Tato doba nesmí přesahovat 48 h.⁴⁰

2 Analýza výcvikových osnov pilotů

Před sestavením návrhu výcviku OPI je potřeba zjistit vstupní znalosti různých skupin uchazečů. Vzhledem k tomu, že většinou část OPI na letištích bez ATS tvoří právě držitelé nebo bývalí držitelé pilotních průkazů, je potřeba této skupině věnovat největší pozornost a zaměřit se na teoretickou část jejich výcviku. Tento výcvik slouží nejen ke zdárnému složení zkoušek a snazšímu absolvování praktického výcviku, ale je také významným základem obsluhy stanoviště poskytování informací. Na neřízených letištích bez ATS, kde převládá letecká aktivita zejména spolkových leteckých klubů, bývá častým zvykem zařadit každého nového pilota do seznamu OPI, aby bylo snazší zajistit obsluhu těchto stanovišť ve chvíli, kdy je to potřeba. Problémem, který s sebou toto může nést, je nízká znalost některých stěžejních oblastí leteckých předmětů a nedostatek zkušeností z vlastního létání, které by tyto znalosti mohly částečně nahradit. Proto se v této části bude autor zabývat přezkoumáním a porovnáním teoretických výcvikových osnov různých druhů výcviku pro získání pilotního průkazu. Těchto výcviků je celá řada. Množství druhů pilotních průkazů je v ČR velice rozmanité. Stanoviště poskytování informací jsou obsluhována, vzhledem k jejich povaze, převážně držiteli pilotních

³⁹ ČESKO. *Vyhláška č. 108/1997 Sb. ze dne 14. května 1997*. Online. *Zákony pro lidi*. 1997. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-108>. [cit. 2025-05-09].

⁴⁰ ČESKO, ref. 39

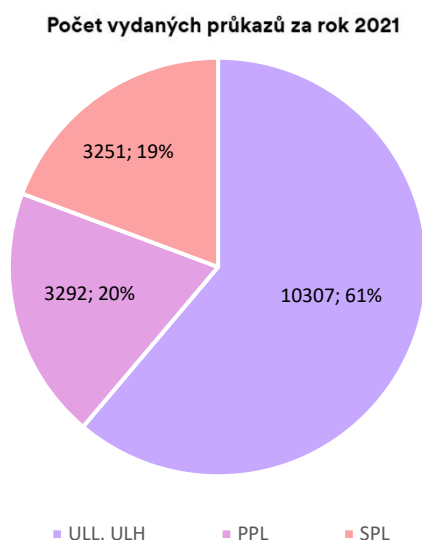
průkazů, kteří létají pro zábavu. Zde tedy připadají ke zvážení nejrozšířenější pilotní průkazy jako průkaz pilota kluzáků (dále jen SPL), průkaz pilota ULL nebo ULH a průkaz soukromého pilota motorových letounů (dále jen PPL).

V roce 2021 LAA ČR evidovala celkem 5017 držitelů platných průkazů ULL a 76 platných průkazů ULH. Od vzniku LAA ČR bylo evidováno celkem 10 160 vydaných průkazů ULL a 147 průkazů ULH.⁴¹

Ve stejném roce ÚCL eviduje 3292 držitelů průkazu PPL a 3251 držitelů průkazů SPL.⁴²

Po konzultaci na ÚCL bylo zjištěno, že mezi těmito evidovanými držiteli se nachází i držitelé s propadlými kvalifikacemi. Platnost kvalifikací ÚCL neeviduje a platnost průkazů PPL a SPL je neomezená. Vzniká zde tedy množství již neaktivních pilotů, kteří jsou bez dalšího prodloužení kvalifikace v této statistice vedeni do svých 70 let. Počet těchto průkazů pro účel srovnání a po dotazování ÚCL odpovídá více průkazům vydaným. Množství aktivně létajících držitelů licencí SPL a PPL je ve skutečnosti nižší. Absolutně nejvíce držitelů pilotních průkazů bylo roku 2021 evidováno LAA ČR s průkazem pro padákové kluzáky, a to s počtem 12396 celkem vydaných a z toho 6776 platných.⁴³

Tento průkaz je dle stávajících předpisů možné v kombinaci s doplněním průkazu radiotelefonisty použít jako jedno z kritérií pro obsluhu stanoviště poskytování informací.



Obrázek 7: Počet vydaných průkazů za rok 2021

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat ÚCL a LAA ČR

⁴¹ Letecká amatérská asociace ČR. *Přehled aktivit a výroční zpráva LAA ČR za rok 2021*. Online. LAA ČR. 2022. Dostupné z: https://www.laacr.cz/o-laa-cr/vyrocní-zpravy/#laacr-df_rand586078355/28/. [cit. 2025-05-09].

⁴² Úřad pro civilní letectví. *Výroční zpráva 2021*. Online. ÚCL. 2022. Dostupné z: https://www.caa.gov.cz/wp-content/uploads/2022/07/Vyrocní-zprava-UCL2021_FINAL_screen.pdf?cb=297ce2976d7885279f1991900b318e61. [cit. 2025-05-09].

⁴³ Letecká amatérská asociace ČR, ref. 41

Návrh teoretického výcviku OPI musí být sestaven v souladu s metodickou pomůckou OLNS vydanou ÚCL. Z toho důvodu se autor soustředí také na požadavky znalostí vyplývající z této metodiky. Z konzultací s vedoucími stanovišť plyne, že nejkritičtější znalosti pro OPI bývají zpravidla předměty komunikace, předpis a praktické znalosti nouzových postupů. Zvýšená pozornost bude proto v této části věnována právě těmto oborům.

2.1 Požadavky pro zahájení a dokončení výcviku pilota

Pro zahájení výcviku za účelem získání průkazů SPL nebo PPL není stanoven minimální věk.⁴⁴ Je zde vyžadovaný souhlas zákonných zástupců do 18 let a pro první seznamovací let musí mít uchazeč minimálně 12 let.⁴⁵ Pro ultralehké letouny je zaveden minimální věk 15 let před zahájením výcviku.⁴⁶

Praktickému výcviku výcvik teoretický předchází, a tak se může stát, že uchazeč v době teoretického výcviku bude příliš nevyspělý na soustředění své pozornosti široce zaměřenému teoretickému kurzu. Z konzultací s instruktory létání na kluzácích, ultralehkých letounech i motorových letounech vyplývá, že je teoretický výcvik často velmi obsáhlý a náročný na soustředění. Protože létání na neřízených letištích je převážně rekreační sportovní činností, tak z časových důvodů bývá den výuky teorie informačně velmi naplněný a soustředění i pochopení probírané látky je o to složitější.

Důležitým parametrem pro výcvik OPI z hlediska potřeby doplňujícího výcviku je i věk, ve kterém uchazeč dokončí výcvik pilota. V případě výcviku k získání SPL a ULL to může být již v 16 letech. Průkaz PPL může být uchazeči vystaven v 17 letech. Po zdárném dokončení výcviku pilota má pilot splněné již dvě kritéria k obsluze stanoviště poskytování informací.

Tabulka 1: Věkové hranice

Druh výcviku	Minimální věk při zahájení	Minimální věk pro první sólo let	Minimální věk pro vydání průkazu
SPL	nestanoven	14 let	16 let
ULL	15 let	16 let	17 let
PPL	nestanoven	16 let	17 let

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat ÚCL a LAA ČR

⁴⁴ Úřad pro civilní letectví. CAA-ZLP-161: *Způsobilost pilotů kluzáků – dle nařízení Způsobilost pilotů kluzáků*. Online. ÚCL. 2021. Dostupné z: <https://www.caa.gov.cz/wp-content/uploads/2021/11/4-161-SPL.pdf?cb=023960792419dc5d27cefd63a605c9c0>. [cit. 2025-05-09].

⁴⁵ Úřad pro civilní letectví. CAA-SL-102-1-24: *Podmínky pro provádění seznamovacích letů*. Online. ÚCL. 2025. Dostupné z: <https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2025/02/Podminky-pro-seznamovaci-lety-CAA-SL-102-11-24.pdf?cb=dbb40b1b4990445c53b84738f38964b5>. [cit. 2025-05-09].

⁴⁶ Letecká amatérská asociace ČR. UL 3: *Výcviková osnova pilota ultralehkého letounu*. Online. LAA ČR. 2012. Dostupné z: <https://www.laacr.cz/tml/files/2023/05/2012-04-UL3-ULL.pdf>. [cit. 2025-05-09].

2.2. Analýza rozsahu a obsahu teoretického výcviku pilotů

Jedním z kritérií OPI je prokazatelně absolvovat výcvik na daném letišti, který je organizovaný vedoucími daných stanovišť. Po dotazování vedoucích těchto stanovišť a zohlednění obsahu výcviku OPI na těchto stanovištích je patrné, že tento výcvik je primárně zaměřen na místní specifika stanovišť. Obecně se předpokládá, že základní znalosti jako například frazeologii, aktuální znění předpisu a druhy nouzových situací, se kterými se OPI může během výkonu této funkce setkat, by měl uchazeč znát z teoretického výcviku pro získání pilotního průkazu nebo jiných výcviků, které pro vykonávání této činnosti absolvoval. Je tedy důležité věnovat pozornost obsahu a rozsahu těchto teoretických výcviků, které tvoří základní znalosti OPI.

Na základě analýzy rozsahů výcviků PPL, SPL a ULL a ULH bylo zjištěno, že nejnižší časová dotace na celý teoretický výcvik má právě výcvik ULL a ULH pilotů. V porovnání s teoretickým výcvikem pro získání průkazu SPL je tento časový rozdíl 15 hodin a u výcviku PPL tento rozdíl činí 55 h.

Výcviky PPL a SPL jsou vedeny pod dozorem ÚCL a výcvik ULL a ULH je veden pod dozorem LAA ČR.

Metody použité pro tyto druhy výcviků se mohou odlišovat. Teoretický výcvik PPL je možné mimo prezenčního kurzu absolvovat také distančně, kde může být součástí samostudium v celkové délce 50 % ze stanovené doby 100 h.⁴⁷

Pro výcvik za účelem získání průkazu SPL je vzdělávání prostřednictvím počítačových technologií a distančních kurzů možnou metodou výuky. Samostudium ovšem v tomto případě není jako jedna z uvažovaných metod ve vzoru programu výcviku SPL, který byl vydán ÚCL.⁴⁸

Na základě dotazování vedoucích leteckých škol provádějících tento výcvik bylo zjištěno, že samostudium v tomto případě mají ve svých osnovách schválené v plné výši teoretického výcviku. V případě výcviku ULL a ULH metody nejsou definovány.

V závěru teoretického kurzu PPL a SPL je nutné, aby organizace, která výcvik provádí, důkladně zkontrolovala, že uspokojivým způsobem dokončil všechny prvky kurzu. Na základě

⁴⁷ Úřad pro civilní letectví. CAA-VP-142-3 – *Výuka teoretických znalostí a letový výcvik PPL(A): Program výcviku DTO PPL(A) - Výcvikový program pro teoretický a letový výcvik PPL(A)*. Online. ÚCL. 2019. Dostupné z: <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.caa.cz%2Fwp-content%2Fuploads%2F2021%2F04%2FCAA-VP-142-3-Vyuka-teoretickych-znalosti-a-letovy-vycvik-PPLA.docx%3Fcb%3Daf2ebc68181bd03a6ee7003aff2d1fbb7&wdOrigin=BROWSELINK>. [cit. 2025-05-09].

⁴⁸ Úřad pro civilní letectví. CAA-VP-142-17 – *Výuka teoretických znalostí a letový výcvik SPL: Program výcviku DTO SPL – Výcvikový program pro výuku teoretických znalostí a letový výcvik pro získání průkazu způsobilosti pilota kluzáků SPL*. Online. ÚCL. 2021. Dostupné z: <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.caa.cz%2Fwp-content%2Fuploads%2F2021%2F04%2FCAA-VP-142-17-Vyuka-teoretickych-znalosti-a-letovy-vycvik-SPL.docx%3Fcb%3Df2ebc68181bd03a6ee7003aff2d1fbb7&wdOrigin=BROWSELINK>. [cit. 2025-05-09].

této kontroly bude uchazeč připuštěn k oficiálním zkouškám pro absolvování teoretického přezkoušení. V případě průkazu SPL může být tato oficiální zkouška provedena pod dozorem examinátorů, kteří jsou stanoveni ÚCL. U zkoušek PPL musí být provedena přímo na ÚCL.⁴⁹

50

V případě ULL i ULH tato povinnost není uvedena a vykonává se tedy pouze závěrečná zkouška pod dohledem tříčlenné komise inspektorů, která je stanovena hlavním inspektorem provozu.⁵¹

Tabulka 2: Rozsah výcviku podle typu pilotního průkazu

Počty hodin	SPL	ULL a ULH	PPL
Celého výcviku	60 h	45 h	100 h
Předmětu komunikace	5 h	3 h	6 h
Předmětu předpis	7 h	8 h	16 h

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat ÚCL a LAA ČR

V obsahové části teoretického výcviku pilotů je potřeba zvážit, zdali je obsah jednotlivých osnov v souladu s činnostmi ve funkci OPI. Z vlastní zkušenosti autora s pěti leteckými školami se provádění teoretického výcviku v každé ze škol významně liší svým obsahem, rozsahem i metodou provedení. Autor vznesl obavu, že v některých případech může být tato výuka nedostačující. Dotazováním vedoucích různých leteckých škol a analýzou některých výcvikových osnov byla potvrzena výrazná odlišnost v metodách provádění teoretického výcviku a méně častěji i významné změny v jednotlivých bodech osnov. Například u jedné letecké školy bylo zjištěno, že je teoretický kurz pro piloty kluzáků vykonáván v plné výši ve formě samostudia. Po obsahové stránce výcvikových osnov teorie pro piloty kluzáků pochopitelně chybí dostatečná výuka nouzových situací a obvyklých činností motorových letounů, s nimiž se OPI může během poskytování informací setkat. Naopak ve výcviku pilotů letounů se může stát, že pilot nebude mít dostatečné povědomí nouzových postupů bezmotorového provozu.

⁴⁹ Úřad pro civilní letectví. CAA-ZLP-161: Způsobilost pilotů kluzáků – dle nařízení Způsobilost pilotů kluzáků. Online. ÚCL. 2021. Dostupné z: <https://www.caa.gov.cz/wp-content/uploads/2021/11/4-161-SPL.pdf?cb=023960792419dc5d27cef63a605c9c0>. [cit. 2025-05-09].

⁵⁰ Úřad pro civilní letectví. CAA-VP-142-3 – Výuka teoretických znalostí a letový výcvik PPL(A): Program výcviku DTO PPL(A) - Výcvikový program pro teoretický a letový výcvik PPL(A). Online. ÚCL. 2019. Dostupné z: <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.caa.cz%2Fwp-content%2Fuploads%2F2021%2F04%2FCAA-VP-142-3-Vyuka-teoreticky-znalosti-a-letovy-vycvik-PPLA.docx%3Fcb%3Da2f8fe31cd95a534bbf95876bd87e77a&wdOrigin=BROWSELINK>. [cit. 2025-05-09].

⁵¹ Letecká amatérská asociace ČR. UL 3: Výcviková osnova pilota ultralehkého letounu. Online. LAA ČR. 2012. Dostupné z: <https://www.laacr.cz/tml/files/2023/05/2012-04-UL3-ULL.pdf>. [cit. 2025-05-09].

3. Praktická část

V praktické části této práce autor shrnuje výsledky dotazníkového šetření odborné veřejnosti. Dále zde naleznete analýzu požadavků na výcvik podle metodické pomůcky OLNS vydané ÚCL. Na tomto základě a po konzultacích s vedoucími stanovišť poskytování informací autor navrhuje strukturu výcviku. Mimo návrh teoretického výcviku autor sestavil i návrh výcviku praktického. Tyto návrhy bude po analyzování místních požadavků konkrétního stanoviště a zapracování těchto částí do místní dokumentace možné použít k výcviku nových OPI pro konkrétní stanoviště.

Po důkladné rešerši, dotazováním respondentů a konzultaci na ÚCL bylo potvrzeno, že stanoviště poskytování informací jsou nejčastěji obsluhována osobami, které vlastní nebo vlastnily průkaz pilota. Z toho důvodu bude výcvik OPI zaměřen primárně na tuto skupinu uchazečů. ÚCL autorovi poskytl informaci o již zpracovaném návrhu změny předpisu L11, který byl odsouhlasen dne 31.01.2024 v sídle LAA ČR za přítomnosti zástupců Ministerstva dopravy – Odboru civilního letectví (dále jen MD-OCL), Aeroklubu České republiky (dále jen AeČR) a ÚCL. V tomto návrhu se nachází upravená část Předpisu L11 – Dodatku S ustanovení 2.8.6. bodu b), kde bude skupina držitelů pilotních průkazů omezena na ty, které byly vydány ÚCL. Tato formulace může být ještě podrobněji upravována MD-OCL při zapracování tohoto návrhu. Dále budou ze skupiny držitelů pilotních průkazů vydaných LAA ČR vybráni ti, kteří jsou držiteli pilotních průkazů pro ULL a ULH. Pro tyto dvě skupiny, jimž byl vydán průkaz LAA ČR jsou ÚCL stanoveny rozdíly, které musí být součástí doplňkového výcviku. Předpis doposud MD-OCL nezpracovalo a nedošlo k jeho vydání. Po dotazování na MD-OCL autor zjistil, že vydání aktualizovaného předpisu je z původního plánovaného data účinnosti 1.4.2025 přeplánováno přibližně na vydání koncem listopadu roku 2025 s účinností od dubna roku 2026. Účinnost je takto opožděna z důvodu zajištění přechodové období, ve kterém bude doškolen současný personál. Na základě těchto informací autor v současné době shledává bezpečnostní riziko v poskytování informací s neodpovídajícím výcvikem a doporučuje aktualizaci Dodatku S, Předpisu L11. Také na základě zpožděného data vydání aktualizace předpisu a možnosti úprav formulací autor vnímá za aktuálnější a důležitější zpracování návrhu výcviku na dané stanoviště, které může zabezpečit alespoň částečnou kompetenci OPI.

3.1 Dotazníkové šetření

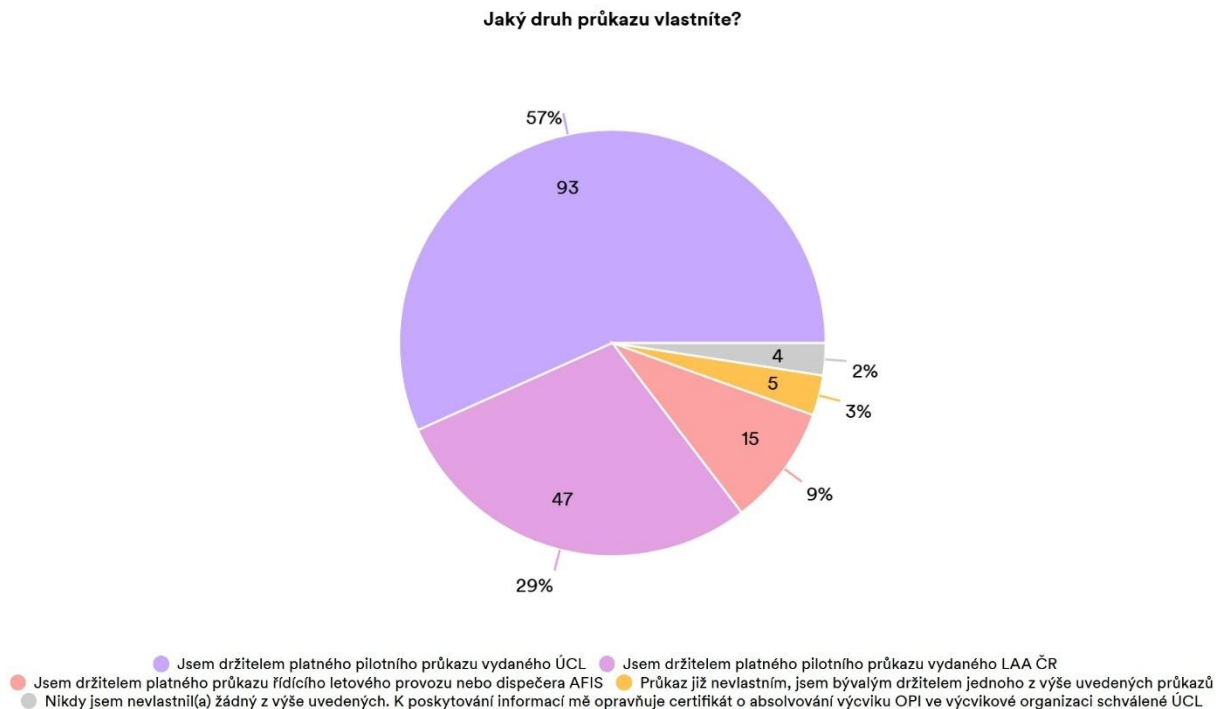
Hlavním cílem dotazníkového šetření bylo zjistit a ověřit zkušenosti autora se stanovišti poskytování informací a personálem, který je obsluhuje. Účelem dotazů vztažených k OPI bylo

posoudit potřeby a nedostatky při výkonu této činnosti. Naopak hlavním úmyslem dotazů na držitele pilotních průkazů bylo prozkoumat jejich zkušenosti se stanovišti poskytování informací a zjistit na jaké úrovni aktuálně poskytování informací v ČR je.

Na základě často diskutovaného tématu pilotů LAA ČR, kteří po aktualizaci předpisu nebudou oprávněni bez dalšího doškolení vykonávat činnost OPI, se autor rozhodl zjistit názor odborné veřejnosti na toto téma. Proto věnuje část dotazů také názoru na kompetenci k výkonu OPI jednotlivých pilotů. Druhy držitelů pilotních průkazů byly v tomto případě vybrány na základě nejčastějších druhů provozu na neřízených letištích bez ATS v ČR. Aby byla zajištěna objektivita nebyly otázky na zjištění kompetence zaměřeny pouze na držitele průkazů vydaných LAA ČR, ale naopak byly směřovány i ke kompetenci držitelů průkazů vydaných ÚCL. Za odbornou veřejnost autor uvažuje buď osoby, které mají se stanovišti poskytování informací zkušenosti jako OPI nebo jako piloti, kteří informace z tohoto stanoviště přijímají. Obecný dotazník byl určen pouze těm, kteří již mají některé z kritérií, které by je opravňovalo vykonávat funkci OPI. Tento dotazník byl rozdělen na respondenty, kteří mají zkušenosti pouze jako piloti nebo pouze jako OPI. Pokud někdo měl zkušenosti z obou stran, bylo mu umožněno vyplnit oba dotazníky. Pro zajištění anonymity a zpřístupnění dotazníku co nejširšímu spektru respondentů byla distribuce dotazníkového šetření pouze online. Vzhledem k aktuálnosti tématu stanovišť poskytování informací a technicky zaměřené části veřejnosti autor nepředpokládá, že by cílová skupina respondentů mohla mít s online formou jakékoliv problémy. Pro účely tohoto šetření byly použity výhradně uzavřené otázky. Tento typ otázek se v rámci tohoto výzkumu jevil nejvhodnějším, protože umožňuje jednodušší a přehlednější způsob vyplňování a vyhodnocování. Uzavřené otázky zároveň snižují množství neurčitých odpovědí s chybnou interpretací otázek.

Dotazník ke dni 03.05.2025 vyplnilo celkem 122 respondentů z toho 28 respondentů se zkušenostmi pouze z pohledu pilota. Dotazník byl rozeslán na veřejné skupině shlukující letecký personál z různých částí ČR a provozovatelům 4 různých stanovišť napříč ČR.

Aby se respondenti mohli účastnit tohoto dotazníkového šetření, museli být držitelem alespoň jednoho z průkazů uvedených níže nebo je k poskytování informací musel opravňovat certifikát o výcviku OPI ve schválené organizaci pro tento výcvik. Ukázalo se, že nejbohatší skupinou respondentů byla skupina držitelů platného pilotního průkazu, jimž byl vydán průkaz ÚCL. Piloti LAA ČR jsou druhou nejpočetnější skupinou a její přítomnost ve všeobecném letectví nesmí být vzhledem k počtu vydaných průkazů opomenuta.



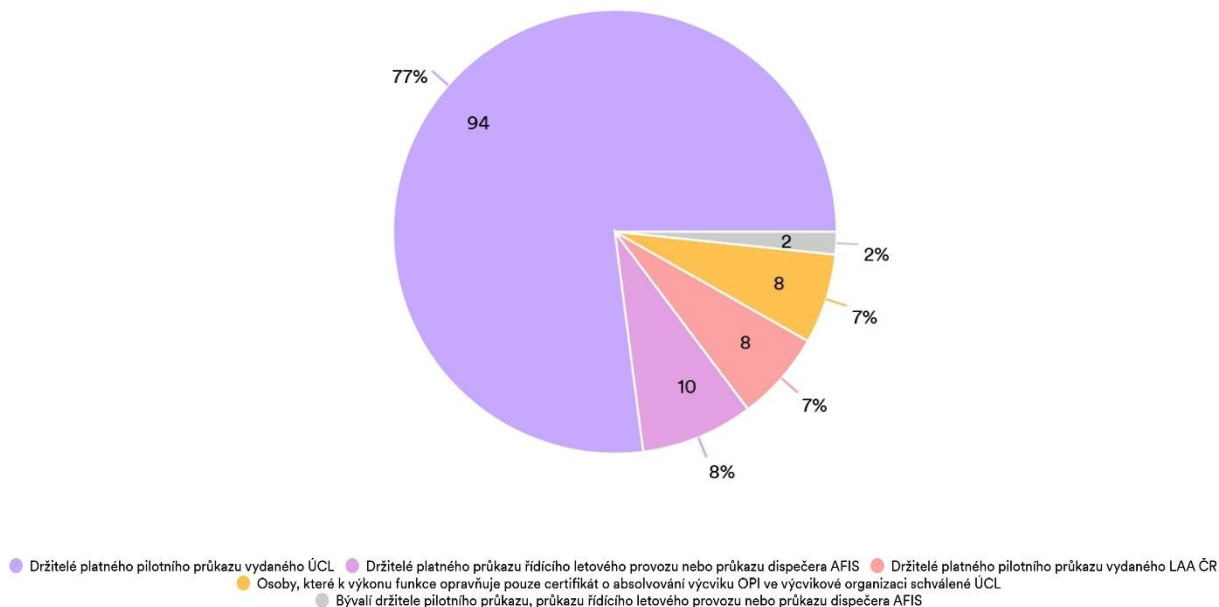
Obrázek 10: Průkazy respondentů

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Základním předpokladem autora bylo, že největší část OPI na stanovištích poskytování informací tvoří piloti, jimž byl průkaz vydán LAA ČR. Autor takto uvažoval na základě konzultací s vedoucími stanovišť a svých vlastních zkušeností.

Výsledek šetření tento předpoklad vyvrátil a jako nejpočetnější skupinu OPI určil držitele pilotních průkazů vydaných ÚCL.

Kdo podle Vás z těchto osob nejčastěji vykonává funkci OPI na většině letišť v ČR?

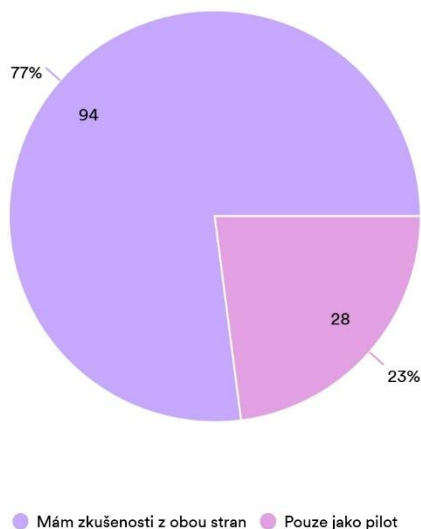


Obrázek 13: Nejčastější skupina vykonávající OPI

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Dalším ze zásadních předpokladů autora bylo, že většina respondentů bude mít zkušenosti z obou pohledů na stanoviště poskytování informací. Tento předpoklad plyne ze zkušenosti autora s výkonem OPI na různých letištích v ČR. Výsledek odpovědí na tento dotaz potvrdil předpoklad autora. Celkem 77 % všech respondentů odpovědělo, že mají zkušenosti z pohledu pilota i OPI.

Z jakého pohledu máte zkušenost se stanovišti poskytování informací?



Obrázek 16: Zkušenosti respondentů se stanovišti poskytování informací

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Za nejvíce nekompetentní skupinu uchazečů, kterou respondenti hodnotili, autor považuje skupinu bývalých držitelů průkazu. V předpisu není uveden žádný požadavek na nedávnou praxi, a tak může dojít k poskytování informací osobami, které se již v letectví delší dobu nepohybují a nemusí tak být plně zajištěna jejich aktuální znalost a zachování návyků spojených s komunikačními dovednostmi. Tuto skupinu respondenti nejvíce navrhovali na doškolení.

Z hlediska nekompetence výkonu činností OPI nejvíce respondentů za nekompetentní uchazeče považuje piloty LAA ČR s jiným průkazem než ULL nebo ULH. Tato skupina by tak k poskytování informací měla absolvovat nejdelší a nejobsáhlejší výcvik. Z dotazování na kompetence dále vyplývá, že za nejvíce kompetentní skupinu respondenti uvažují piloty s průkazem PPL. Pro tuto skupinu uchazečů by měl stačit kvalitní výcvik na daném stanovišti, při kterém bude patřičně ověřena znalost konkrétního stanoviště i všeobecných znalostí, které se poskytování informací týkají. Nejvíce navrhovanou skupinou uchazečů pro dodatečné doškolení byla skupina osob s bývalými průkazy. Pro tyto uchazeče dále autor po konzultacích s vedoucími stanovišť navrhuje pro výcvik na daná stanoviště nejprve absolvování testu ze všeobecných znalostí, na jehož základě by se rozhodlo o teoretickém doškolení uchazeče. Skupiny, u kterých respondenti častěji odpovídali, že je potřeba uchazeče doškolit na některé ze všeobecných znalostí, jsou piloti s průkazy ULL, ULH nebo SPL. Zde se autor shoduje s návrhem ÚCL ke stanovení doplňkového výcviku pro skupinu pilotů ULL nebo ULH a navrhuje tento doplňkový výcvik doporučit i pilotům SPL, u kterých nemusí být zajištěna taková zkušenost s komunikací jako například u pilotů motorových letounů, kteří ve výcviku absolvují lety do řízených prostorů a několik navigačních letů, během kterých se předpokládá využití radiokomunikačních dovedností a získání základních provozních zkušeností.

Pro větší přehled z dotazníkového šetření autor přikládá tabulku shrnující odpovědi respondentů na dotaz, zdali považují danou skupinu držitelů za dostatečně kompetentní.

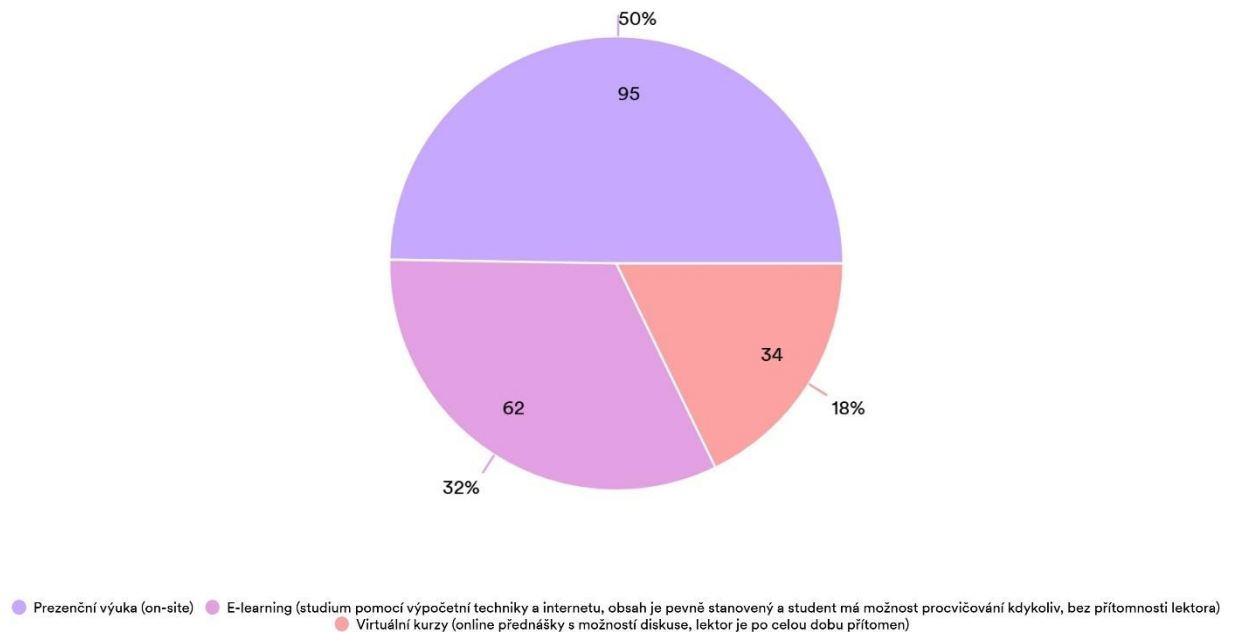
Tabulka 3: Vnímání kompetence pro výkon OPI dle typu průkazu

Druh průkazu	Ano	Ne	Ano, ale až po doškolení
LAA ČR (mimo ULL a ULH)	6 %	50 %	44 %
ULL a ULH (vydané LAA ČR)	18 %	17 %	65 %
SPL	23 %	12 %	65 %
PPL	49 %	2 %	49 %
Bývalí držitelé průkazů	12 %	14 %	74 %

Zdroj: Vlastní zpracování

V případě tohoto výzkumu se předpokládá, že respondenti absolvovali nějaký výcvik spojený s výkonem činností v letovém provozu. Proto tento dotazník řeší i metodu, která respondentům při výuce leteckých předmětů nejvíce vyhovuje. Polovina všech odpovědí se přiklání ke konvenční prezenční výuce. Z druhé poloviny, která se zabývá využití online výuky, se nejvíce respondentů přiklání k výuce za pomoci e-learningu.

Která forma výuky leteckých předmětů Vám nejvíce vyhovuje?



Obrázek 19: Nejvíce vyhovující formy výuky

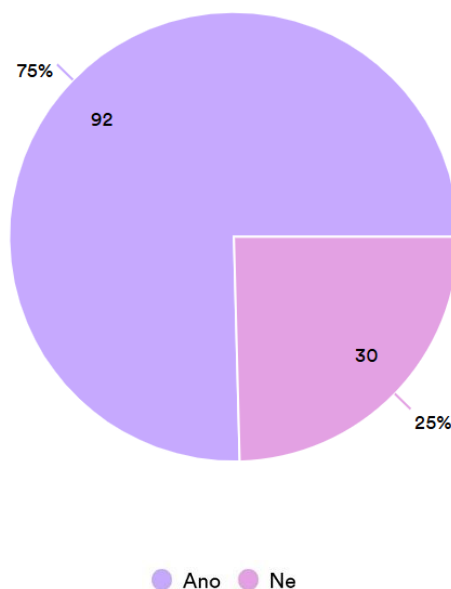
Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

3.1.1 Stanoviště poskytování informací z pohledu pilotů

Pozornost v dotazníkovém šetření byla zaměřena i na to, jak stanoviště poskytování informací vnímají piloti, kteří z těchto stanovišť často dostávají informace o provozu, a tak jsou významnou částí respondentů. Základní otázkou autora v dotazníku bylo, zdali je činnost stanovišť poskytování informací vnímána jako činnost, která pomáhá zajistit bezpečnost provozu. Zde respondenti ze 71 % uvádí, že ano. Je zde ovšem i 27 % respondentů, kteří si myslí, že by to tak bylo, pokud by se úroveň OPI na těchto stanovištích zvýšila. Zbylé 2 % si myslí, že to tak není. Na dotaz, jestli jim OPI někdy pomohla zvýšit bezpečnost nebo komfort jejich letu odpovědělo 94 % pilotů, že ano a pouze 6 %, že ne.

Autor z tohoto usuzuje, že o tuto činnost je mezi odbornou veřejností zájem a je potřeba se zabývat zkvalitňováním informací poskytnutých OPI na těchto stanovištích a řešením situací, které mohou být kritické a ohrozit nebo mít jiný negativní vliv na bezpečnost letového provozu.

Setkali jste se při komunikaci se stanovištěm poskytování informací s radiokomunikací, která byla matoucí a zkomplikovala Vaši činnost?



Obrázek 22: Zkušenosti pilotů se stanovišti poskytování informací

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Nepříjemným zjištěním je počet respondentů z řad pilotů, kteří uvedli, že jim někdy zpráva vyslaná OPI připadala matoucí a zkomplikovala jejich činnost. Těchto respondentů bylo celkem 75 %. Toto by určitě nemělo být běžné. Dále dokonce 35 % pilotů uvedlo, že je OPI svým vysíláním ohrozila, zbytek takovou zkušenost nemá. K takové situaci by za dodržení všech povinností nemělo vůbec dojít. Je tedy potřeba takové situace neustále analyzovat a aktualizovat minimálně v rámci místního výcviku nebo školení. Dalším z ukazatelů kvality poskytování informací je přímé hodnocení kvality poskytování informací v ČR. Na tuto otázku bylo možno odpovědět intuitivním hodnocením za pomoci hodnocení pomocí symbolů.

Jak objektivně hodnotíte kvalitu poskytovaných informací na letištích se zřízeným stanovištěm poskytování informací v celé ČR?



Obrázek 25: Hodnocení kvality poskytovaných informací

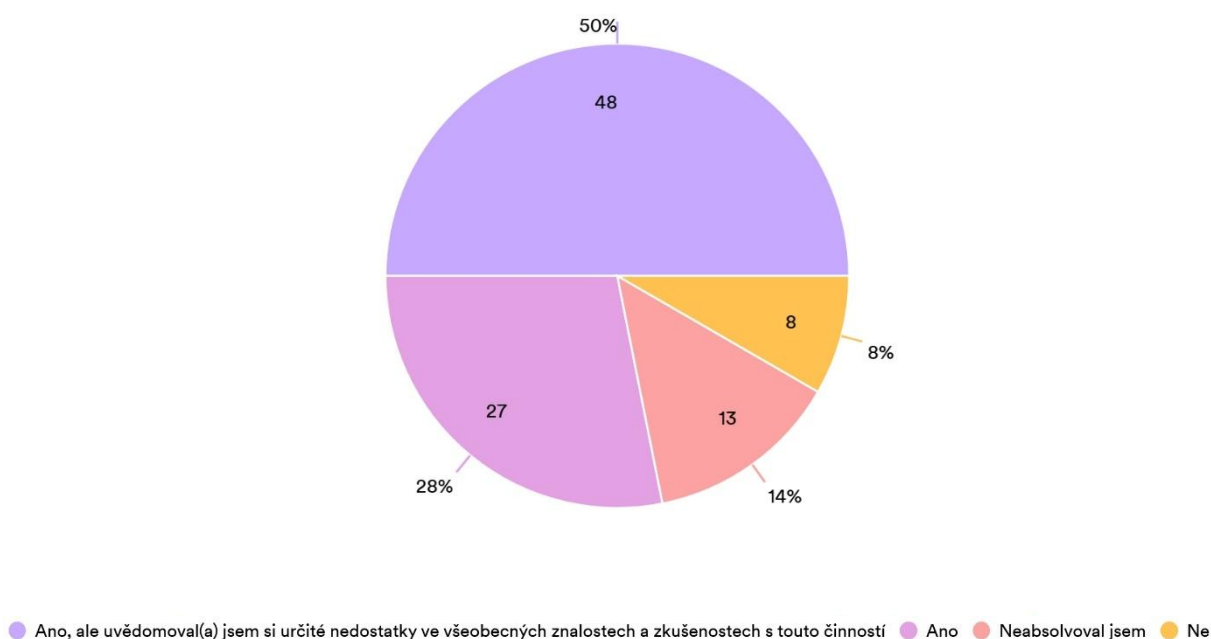
Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

3.1.2 Stanoviště poskytování informací z pohledu OPI

Pro zajištění potřeb a názorů druhé strany je zde pár doplňujících dotazů, které jsou určené lidem, kteří mají zkušenosti s výkonem OPI.

Tyto osoby byly dotazovány na kvalitu místního výcviku, který k poskytování informací je povinen absolvovat každý, kdo někdy OPI vykonával. I přes to 14 % lidí se zkušeností z poskytování informací odpovědělo, že tento výcvik neabsolvovali a dalších 8 % uvedlo, že jim výcvik dostatečný nepřijde. Polovina ze všech respondentů odpověděla, že výcvik jim přišel v pořádku, ale uvědomovali si nedostatky ve všeobecných znalostech a zkušenostech.

Považujete výcvik na konkrétním stanovišti poskytování informací za dostatečně kvalitní a obsáhlý pro tuto činnost?



Obrázek 28: Kvalita výcviku OPI

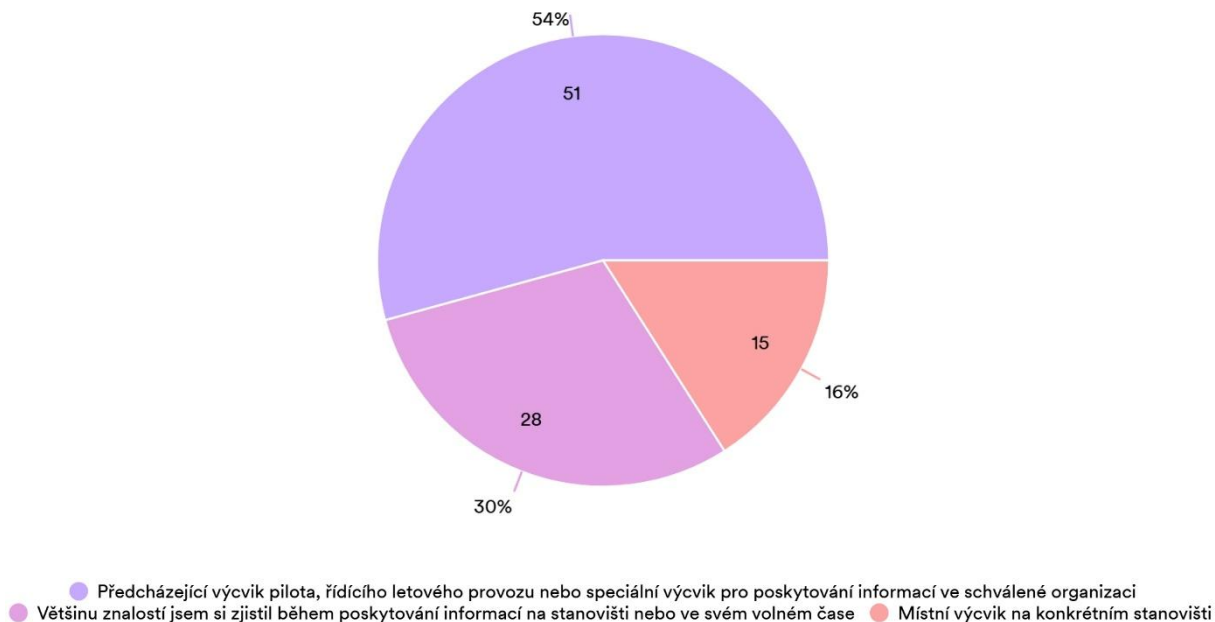
Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Autor na základě těchto odpovědí, svých zkušeností a konzultací s odborníky shledává výcvik na konkrétním stanovišti za příliš málo určený a v rámci zkvalitnění této činnosti vypracovává návrh takového výcviku, který by mohl sloužit jako univerzální vzor pro sestavení výcviků OPI pro dané stanoviště.

Dalším důležitým dotazem pro prozkoumání nynější kvality výcviku bylo zjistit jakou část znalostí osob poskytujících informace tvoří právě místní výcvik na konkrétním stanovišti, který by měl být hlavně u osob, které poskytují informace poprvé základním dílem pro úspěšné vykonávání této činnosti na konkrétním stanovišti. Každé stanoviště má obvykle hodně specifických záležitostí, které musí OPI pochopit a vykonávat je.

V této otázce ovšem znalosti z místního výcviku k poskytování informací využilo jako hlavní zdroj pouhých 16 % respondentů.

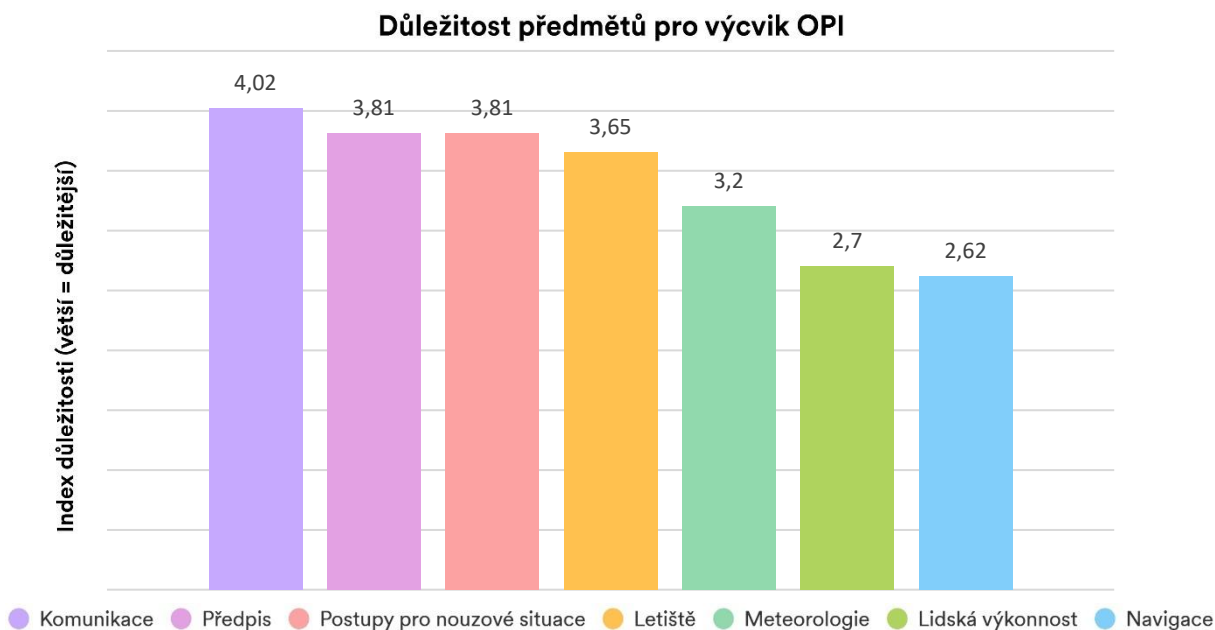
Co pro Vás tvořilo hlavní zdroj Vašich znalostí týkající se práce OPI?



Obrázek 31: Zdroje znalostí OPI

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Důležitou informací, kterou se v rámci dotazníku autor snažil zjistit byl také názor na důležitost jednotlivých předmětů pro poskytování informací. V dotazníku respondenti měli za úkol seřadit předměty podle toho, kterému by v rámci teoretického výcviku OPI měla být přidělena nejvyšší hodinová dotace. K závěru tohoto názoru bude přihlédnuto při sestavování rozsahu výcviku.



Obrázek 34: Důležitost předmětů pro výcvik OPI

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

3.2. Analýza požadavků na výcvik podle metodické pomůcky OLNS

Metodická pomůcka OLNS Příloha 4 stanovuje minimální požadavky na obsah doplňkového výcviku. Mezi těmito požadavky jsou určeny především předpisy, které nejsou vyučovány v rámci teoretického výcviku pilotů ULL a ULH, a ani v jiných typech pilotního výcviku jim obvykle není věnována větší pozornost.

3.2.1 Analýza Předpisu L 2 – Doplnku S

V tomto předpisu se předpokládá, že uchazeč ze skupiny pilotů ULL nebo ULH bude mít základy z teoretického výcviku. Je potřeba u těchto uchazečů zajistit doplnění znalostí z letů VFR v noci, které se na letištích bez ATS mohou provozovat pouze pokud je zajištěno poskytování informací nebo služba AFIS a letiště je na provoz v noci vybaveno a schváleno. Pokud je toto letiště pro tento druh provozu schváleno, musí být uvedeno v příslušné publikaci Letecké informační služby (dále jen LIS). Pro účely pravidel nočního létání jsou rozlišeny lety letištní a traťové. V případě letů letištních není letový plán vyžadován a letadlo se musí pohybovat v blízkosti letiště. Na neřízených letištích je za takovou vzdálenost považována hranice ATZ a pro řízené letiště jsou to hranice CTR. Naopak u nočních traťových letů je letový plán vyžadován. Vždy ovšem musí příslušné stanoviště obdržet buď od provozovatele nebo pilota podrobný plán, který se týká zamýšlených letových aktivit.⁵²

Zatímco hlavní letecká sezóna pro sportovní létání začíná na jaře a končí s nástupem podzimu, noční provoz je častější převážně v zimním období. Je to z důvodu dříve zapadajícího Slunce, které v zimě umožní létání noci již v pozdějších odpoledních hodinách. Tento fakt s sebou nese i obtížněji zvládnutelné podzimní a zimní počasí. Pro tato roční období je charakteristická námraza, sníh a častá tvorba mlh. Tyto meteorologické jevy jsou velmi nebezpečné a OPI by o těchto jevech měla včas informovat piloty. Dále je na pozici OPI nutné znát osvětlení dráhy, systém záložního zdroje pro osvětlení a postupy v případě poruchy některého ze zařízení. Tyto postupy se mohou významně lišit na základě použitého vybavení daného letiště. Proto by tato záležitost měla zůstat na místním výcviku pro konkrétní stanoviště. Při provádění letů VFR v noci na nebo z neřízených letišť, případně letištních letů, musí být zajištěno neustálé obousměrné rádiové spojení se stanovištěm poskytování informací nebo se službou AFIS. Lety mimo ATZ nebo CTR mohou být uskutečněny pouze s letovým plánem.⁵³ Vzhledem k nízkému

⁵² MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 2: DOPLŇEK S – Doplnující podmínky pro lety VFR v noci*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-2/index.htm>. [cit. 2025-05-11].

⁵³ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví, ref. 52

počtu stanovišť poskytování informací, na kterých by byl noční provoz, bude tato část výcviku spíše informativní s vysvětlením základních pravidel nočního provozu.

3.2.2 Analýza vybraných částí Předpisu L19

Předpis L19 se soustředí na řízení bezpečnosti ve smyslu anglicky nazývaném „safety“. Bezpečnost by v letectví měla být na prvním místě a vzhledem ke stále rostoucímu leteckému provozu je potřeba bezpečnost řídit. I z toho důvodu je povinnost tuto kapitolu v rámci doplňkového výcviku pro piloty ULL nebo ULH projít. Každé letiště, které je certifikované dle ICAO Annex 14 Volume I musí mít adekvátně k potřebám letiště zřízen systém řízení bezpečnosti (dále jen SMS). Je zde tedy nutné shrnout i základy tohoto systému a přístup kultury v něm uplatňované.⁵⁴ Také zde bude nutné projít základní definice a vysvětlit základní systémy bezpečnosti, aby se předešlo nedorozumění a byl zajištěn jednotný přístup. Dále bude kladen důraz na správné vysvětlení principu bezpečnostních hlášení a účelu sběru těchto dat.

3.2.3 Analýza Předpisu L15 – Dodatků O a Q

Zde se jedná pouze o Dodatky O a Q, které se stanovišť poskytující informace týkají. Jednou z nejzásadnějších věcí při provozu letiště nebo stanoviště poskytování informací je zajistit, aby piloti měli k dispozici všechny informace o letišti, které by mohly mít jakýkoliv vliv na jejich letovou činnost na daném místě. Z tohoto důvodu jsou zřízené dokumenty a zprávy, které slouží k informování. Dodatek Q se zabývá odpovědností za VFR příručku. Pro OPI bude výhodné znát odpovědnosti provozovatele letiště ve vztahu k VFR příručce, ale není to kritická znalost OPI.

Zprávy hovořící o krátkodobých dočasných změnách, například o změnách otevírací doby, uzavření dráhy, dočasných překážek na letišti apod. Tato zpráva s platností kratší než 3 měsíce, je nazývána zkratkou NOTAM z anglického „Notice to Airmen“ publikuje ji LIS. Speciálními druhy zprávy NOTAM jsou pak zprávy SNOWTAM a ASHTAM. SNOWTAM se často vydává v zimních obdobích a udává stav povrchu (druh znečištění a procenta pokrytí) provozních ploch letiště a očekávatelný brzdny účinek a ASHTAM slouží jako informace o stavu vulkanické aktivity.⁵⁵

⁵⁴ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 19: Řízení bezpečnosti*. Online. Řízení letového provozu. 2022. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-19/index.htm>. [cit. 2025-05-11].

⁵⁵ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 15: O letecké informační službě*. Online. Řízení letového provozu. 2022. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-15/index.htm>. [cit. 2025-05-11].

Se zprávou NOTAM a SNOWTAM se může OPI na letištích v ČR setkávat velice často, i proto budou v rámci kurzu pro OPI tyto zprávy více probírány jak z hlediska jejich čtení, tak i z hlediska podmínek pro vydávání a způsobu podání těchto zpráv.

Dalšími dokumenty, které je potřeba zmínit v rámci předpisu L 15 jsou publikace v Letecké informační příručce (dále jen AIP) a VFR příručce pro létání za viditelnosti země. V rámci AIP a VFR příručky jsou zveřejněny veškeré trvalé informace a změny ohledně letišť. V případě dočasných dlouhodobých změn (3 měsíce a déle) jsou publikovány informace v rámci doplňků k AIP nebo VFR příručce tzv. AIP SUP, VFR SUP. Další dočasně dlouhodobé změny mohou být publikovány i v Leteckých informačních oběžnících (dále jen AIC). Pro případ, že má být daná informace platná po dobu delší jednoho roku, je vhodné ji zveřejnit jako trvalou prostřednictvím změny typu Amendment (úprava, změna) tzv. AMDT nebo tzv. AIRAC AMDT (Aeronautical information regulation and control Amendment).⁵⁶

3.2.4 Analýza předpisu L11 – Dodatku S

Předpis L 11 – Dodatek S je pro poskytování informací základním a velmi důležitým materiálem, se kterým musí být bezpodmínečně seznámen každý, kdo poskytuje informace na těchto stanovištích. Tento dokument se zabývá povinnostmi, pravomocemi a odpovědností OPI. Každý, kdo poskytuje informace, by měl být seznámen s aktuální verzí tohoto dodatku a dodržovat ustanovení v něm uvedené. Tento dodatek se dále věnuje vybavení stanoviště a dokumentům, které musí být na stanovišti k dispozici nebo které OPI musí znát a využít v případě potřeby. Důležitou částí tohoto dodatku jsou ustanovení týkající se poskytování pohotovostní služby, hlášení událostí a veškerou činností OPI související se vznikem letecké nehody nebo stavem nouze. Tento dodatek také ukládá povinnosti stanovišti poskytování informací jako například jeho správné umístění, minimální dobu poskytování informací, stanovení vedoucího stanoviště, vytvoření bezpečnostních opatření před protiprávními činy a další. V návaznosti na tento dokument je pro OPI důležitý předpis o radiotelefonních postupech zvaný L Frazieologie, který mimo povinných hlášení uvádí i správné užívání frází, postupů, čtení písmen a čísel a je potřeba mít dobře nastudované minimálně ty části, které se týkají provozu na neřízených letištích bez ATS.

⁵⁶ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 15: O letecké informační službě*. Online. Řízení letového provozu. 2022. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-15/index.htm>. [cit. 2025-05-11].

4 Návrh výcviku OPI pro daná stanoviště

Na začátku bude uchazeč povinen absolvovat přezkoušení ze všeobecných znalostí, které je potřeba ověřit. Tyto znalosti získal na základě předchozího výcviku pilota, řídicího letového provozu nebo D AFIS a vzhledem k možnosti využití bývalých průkazů není zajištěno, že bude mít uchazeč dostatečné a aktuální znalosti. Autor tedy doporučuje před zahájením praktického výcviku provést teoretické přezkoušení ze základních všeobecných znalostí, které jsou potřebné pro výkon činnosti OPI. Na základě vstupního testu by byl teoretický výcvik omezen jen na místní specifikace nebo rozšířen o teoretický výcvik všeobecných znalostí.

V rámci teoretického výcviku by měly být probrány základní všeobecné znalosti pro poskytování informací. Výcvik by měl zahrnovat především současné předpisy a frazeologii. Dále se bude zaměřovat na praktické procvičení komunikace a úkonů během vybraných nejčastějších nouzových nebo nestandardních situací letadel se kterými se OPI může při poskytování informací setkat. Neméně důležitou částí bude část zaměřená na konkrétní stanoviště, kde je potřeba seznámit uchazeče s dokumenty letiště a zajistit jejich znalost. Nakonec bude uchazeč důkladně seznámen s údaji publikovanými ve VFR příručce. Tyto údaje budou součástí závěrečného přezkoušení. Záznam o provedení teoretického výcviku pro dané stanoviště je dostupný v příloze A této práce a je navržen na přibližně 5 h 20min.

Cílem praktického výcviku je uchazeče dokonale seznámit s konkrétním stanovištěm, jeho vybavením a dokumentací. Vyznat se v provozních a pohybových plochách letiště, jeho vizuálním značení a signalizaci. Na konci výcviku by měl být uchazeč plně seznámen s provozní zónou letiště a v případě, že leží v blízkosti dalších prostorů, tak i s nimi a všemi náležitostmi s nimi spojenými. Zároveň by měl praktický výcvik zajistit dostatečné povědomí o nouzových situacích, které mohou během poskytování informací nastat, a to jak letadlům motorovým, tak bezmotorovým či v případě dalšího zvláštního provozu například závěsných kluzáků či výsadkové činnosti. Po absolvování praktického výcviku by měl být uchazeč schopen zaznamenávat sledované meteorologické údaje a ty dále předávat pilotům. Po dokončení místního výcviku na daném stanovišti pod dozorem lektora by měl být uchazeč dostatečně připraven na samostatnou obsluhu stanoviště poskytování informací. Záznam o provedení praktického výcviku daného stanoviště je dostupný v příloze B této práce.

4.1 Požadavky na lektory a vstupní požadavky uchazečů

Uchazeč před praktickým výcvikem musí mít průkaz omezeného nebo všeobecného radiotelefonisty. Další podmínkou je být minulým nebo současným držitelem průkazu pilota,

řídícího letového provozu nebo absolvovat výcvik ve výcvikové organizaci pro výcvik personálu na stanoviště poskytování informací. Tato organizace musí být zapsána mezi schválenými organizacemi ÚCL pro výcvik OPI. Pokud uchazeč není jedním z výše uvedených, předchozí zkušenost mu nebude započtena, a tak musí tento výcvik pro poskytování informací absolvovat v celé jeho výši. Jednou z podmínek je také ovládat jazyk ve kterém jsou informace na daném stanovišti poskytovány, a to minimálně na úrovni ICAO 4.

Lektorem poskytování informací může být každý vedoucí daného stanoviště poskytování informací a jím určení a zaškolení OPI, kteří mají praxi s poskytováním informací minimálně 2 roky a jsou prokazatelně zaškoleni jako OPI daného stanoviště. Teoretický výcvik lektora poskytování informací by měl probíhat stejně jako zaškolení nových OPI. Nejprve absolvuje teoretické přezkoušení všeobecných znalostí, dále absolvuje znovu všechny přezkoušení z vybraných úloh výcviku OPI. V praktickém výcviku bude tento uchazeč o funkci lektora muset předvést, jak by prováděl zaškolení nového uchazeče. To bude provedeno simulací, kdy vedoucí stanoviště bude předstírat roli studenta a uchazeč o funkci lektora vedoucímu stanoviště předvede cvičení „poskytování hrou“ a rozbor výcviku s nácvikem standardní i nestandardní komunikace. O provedení zaškolení tohoto lektora bude proveden záznam a tento lektor bude zapsán jako pověřená osoba vedoucím stanoviště na výcvik nových OPI pro dané stanoviště.

4.2 Úlohy vstupní části výcviku OPI pro daná stanoviště

První částí výcviku bude vstupní výcvik. Tento výcvik by měl sloužit k ověření a zopakování všeobecných znalostí. Primárně se zde zaměřuje na předpis, frazeologii a postupy v případě nouzových nebo nestandardních situací. V případě uchazeče, který nemá žádnou zkušenost s poskytováním informací, je potřeba ověřit znalost zejména rutinních úkonů OPI a činností při vzniku incidentu nebo letecké nehody na letišti a v jeho blízkosti. V případě potřeby doškolení uchazeče bude možné využít e-learningu, který slouží pro doškolení pilotů ULL nebo ULH a každá kapitola bude zakončena krátkým testem. V opačném případě by se vstupní výcvik skládal pouze z pohovoru a úspěšného vstupního testu.

4.2.1 Úvodní pohovor

Vysvětlit povinnosti, odpovědnosti a činnosti OPI. Spolu s tím vysvětlit zákaz požití jakýchkoliv návykových látek v době výkonu OPI nebo v takové době před výkonem OPI, kdy by tato látka mohla mít na tuto osobu vliv.

4.2.2 Zpracování dokumentace a ověření způsobilosti uchazeče

Absolvovat vstupní pohovor OPI, kde budou uchazeči započteny předchozí zkušenosti nebo naopak stanoven výcvik ve schválené organizaci pro získání certifikátu, který uchazeče opravňuje k poskytování informací bez předchozí zkušenosti. Ověřit a zapsat datum platnosti průkazu OFL nebo VFL vydaného ČTU. Případně založit jiné dokumenty OPI potřebné pro dané letiště (například ověření o spolehlivosti).

Úspěšně absolvovat vstupní test základních všeobecných znalostí, anebo absolvovat dodatečné doškolení všeobecných znalostí k poskytování informací. Vstupní test ani dodatečné doškolení se netýká místních specifik letiště. Je určen k ověření nebo doplnění znalostí, které měl uchazeč získat v průběhu dřívějších výcviků. Metoda tohoto doškolení může být provedena pomocí e-learningu se systémem testování znalostí, virtuální nebo prezenční formou prezentací a následného absolvování vstupního testu.

4.3 Úlohy místní části výcviku OPI pro daná stanoviště

Druhou částí bude místní výcvik, který se bude úzce zaměřovat na dané stanoviště. Tento druh výcviku by měl sloužit k seznámení s konkrétním letištěm a jeho specifiky a postupy. Je zde potřeba důkladně zhodnotit odlišnosti daného letiště a stanoviště a věnovat těmto záležitostem pozornost. Během celého místního výcviku bude uchazeč průběžně přezkušován ze znalostí vybraných částí jednotlivých dokumentů. Tyto části posoudí vedoucí stanoviště ve spolupráci s provozovatelem letiště a zanesou je do své osnovy výcviku OPI.

Účelem této části výcviku pro poskytování informací na daném stanovišti je nejprve seznámit uchazeče s letištěm a jeho provozními plochami, veřejnou a neveřejnou částí, případně zónou SRA. Dále zajistit dostatečnou znalost oblastí, pro kterou jsou informace poskytovány (ATZ nebo TRA GA). Uchazeči musí být prokazatelně seznámeni s přílehlými prostory oblasti poskytování informací daného stanoviště, pokud takové prostory ve své blízkosti dané stanoviště má. Pro tuto část je důležité uchazeči vysvětlit s jakými druhy letového provozu se může během výkonu OPI na daném stanovišti setkat nebo který z daných druhů provozu na letišti převládá. V případě netradičních druhů provozů jako jsou noční lety nebo výsadky je vhodné do výcviku přidat úlohy, které se na tyto druhy provozů specifikují. V případě, že se na daném letišti nachází více provozovatelů leteckých činností, je vhodné sestavit mapu těchto provozovatelů a ujistit se, že uchazeč zná umístění a označení hangárů těchto provozovatelů v rámci letiště. Uchazeči to pak usnadní orientaci v areálu letiště. Součástí tohoto výcviku bude i důkladné seznámení s vybavením, dokumentací a pomůckami pro poskytování informací

daného stanoviště. Neméně důležitou částí místního výcviku je i vysvětlení způsobu podání zprávy NOTAM a školení na význačné meteorologické jevy dané oblasti.

4.3.1 Letiště

Seznámit s provozními plochami letiště, veřejnou a neveřejnou částí, případně vyhrazeným bezpečnostním prostorem (dále jen SRA), leteckými provozovateli na daném letišti, letovými činnostmi, se kterými se OPI na daném letišti může setkat a pozemní vizuální signály a službami, které letiště nabízí, případně jejich umístění na letišti (např: čerpací stanice).

Seznámit uchazeče s oblastí poskytování informací (ATZ nebo TRA GA). Pokud uchazeč nezná okolí letiště, je nutné ho seznámit se základními navigačními body, body pro určení dohlednosti a nebezpečnými prvky této oblasti (svah, významné překážky atd.). Je-li to možné, ideálním způsobem je seznamovací let, kterému předchází příprava na základní orientační body. Pokud to není možné, je vhodné využít snímků z leteckých map. Seznámit s třídou prostoru a jejími pravidly, ve které budou informace poskytovány. Vysvětlit uchazeči druh a třídu přilehlých prostorů nebo prostorů v blízkosti dané oblasti poskytování informací.

Poslední částí této úlohy bude vysvětlit a upozornit uchazeče na výskyt neobvyklých meteorologických jevů v dané oblasti, které mohou být nebezpečné pro provoz (orografická oblačnost a turbulence, mlha, stříh větru a další) a seznámit uchazeče s meteorologickým vybavením a s jeho používáním.

Tato část bude zakončena písemnou zkouškou z ohraničení, důležitých navigačních bodů a nebezpečných prvků v oblasti poskytování informací. Dále z určení veřejné a neveřejné části letiště (případě SRA), pokud je to pro dané letiště nutné, pak i z mapového plánu objektů na letišti (například sídel provozovatelů, umístění čerpací stanice a další). Důležité bude ověřit znalost druhů a tříd prostorů oblasti poskytování informací i přilehlých prostorů nebo prostorů v blízkosti letiště. Toto ověření by mělo proběhnout metodou praktických příkladů využití pravidel těchto vzdušných prostorů. Nakonec bude krátká diskuse pro ověření znalosti nebezpečných meteorologických jevů na daném letišti nebo v jeho blízkosti a uchazeč předvede, že umí používat příslušné meteorologické vybavení.

4.3.2 Dané stanoviště poskytování informací

Seznámit uchazeče se stanovištěm poskytování informací, jeho umístěním, bezpečností na stanovišti, a především s jeho povinným vybavením i doplňujícím vybavením. Naučit uchazeče tato vybavení používat a ukázat umístění manuálů pro ovládání jednotlivých zařízení stanoviště. Seznámit s pomůckami pro poskytování informací a jejich užitím (mapou ICAO,

tabulkou pro určení dohlednosti, záznamem v případě nehody nebo incidentu na letišti, dalekohledem, ukazateli času, důležitými kontakty atd.). Dále je nutné uchazeči vysvětlit rutinní kontrolu provozuschopnosti stanoviště a zajistit jeho znalost všech úkonů těchto pravidelných kontrol před, po nebo i v průběhu provozního dne. Vysvětlit uchazeči systém vybírání poplatků za využití letiště na daném stanovišti a zdůraznit prioritu poskytování informací provozu před vybíráním poplatků. Případně stanovit takový systém vybírání poplatků, který OPI umožňuje nebýt zatížen touto povinností.

Přezkoušení z daného stanoviště proběhne diskusí a předvedením provedení kontrol před a po provozním dnu. Důraz bude kladen na znalost umístění a vedení nebo využití důležitých dokumentů a pomůcek pro poskytování informací.

4.3.3 Dokumentace letiště

Seznámit s obsahem provozní dokumentace a jejím vedením a umístěním. Primárně se směrnicí stanoviště, bezpečnostním programem letiště, letištním řádem, koordinačními dohodami, provozním deníkem stanoviště poskytování informací, evidencí vzletů a přistání a dalšími dokumenty, které má dané letiště zřízené.

Přezkoušení z vybraných částí dokumentů jako jsou směrnice stanoviště, bezpečnostní program letiště, letištní řád, provozní deník stanoviště a evidence vzletů a přistání, popřípadě dopravní řád (pokud je zřízený), koordinační dohody (pokud jsou zřízené) a další dokumenty, které má letiště zřízené. Části těchto dokumentů vybere vedoucí stanoviště na základě důležitosti pro dané stanoviště. Tato oblast se bude lišit v množství dokumentace každého stanoviště.

4.3.4 VFR příručka letiště a publikace změn

Uchazeč musí být důkladně proškolen na obsah VFR příručky daného letiště. Hlavní části, které musí uchazeč znát jsou následující: sekci základních informací o letišti, kmityčty a postupy, důležité údaje týkající se vzletových a přistávacích drah (rozměry, únosnost, sklon, pojezdové dráhy, stojánky atd.), pravidla a omezení místního letového provozu (postupy pro snížení hluku, provoz mimo provozní dobu, požární a záchranná služba atd.), doplňující informace o daném letišti. Dále musí být uchazeči vysvětlen způsob zveřejnění dočasných, dočasně dlouhodobých a trvalých změn za pomoci zpráv NOTAM, SNOWTAM, doplňků k příručkám VFR nebo AIP a vydáním úprav AMDT nebo AIRAC.

Závěrem této úlohy bude písemné přezkoušení ze základních údajů VFR příručky daného letiště a uvedení způsobu zveřejnění dočasných změn.

4.4 Úlohy praktického výcviku

Třetí a poslední částí výcviku na dané stanoviště bude část praktická. Tato část slouží pro snadné, rychlé a bezpečné uvedení uchazeče do provozu. V případě uchazeče bez předchozích zkušeností je potřeba nejprve absolvovat praktické cvičení nazvané „poskytování hrou“, při kterém je vhodné zopakovat základní komunikaci pro nejčastější situace a simulovat nestandardní situace a leteckou nehodu na letišti. Lektor bude fungovat jako pseudopilot a uchazeč bude představovat OPI. Dále bude následovat praktický výcvik v provozu, kde bude uchazeč pod dozorem lektora komunikovat minimálně s odlétávajícím, prolétávajícím a přilétávajícím provozem. Lektor bude během tohoto výcviku řádně zaznamenávat chyby a zlepšení. Pokud bude komunikace bez podstatných chyb, bude následovat rozbor, na kterém lektor provede praktické přezkoušení. Toto přezkoušení bude provedeno na učebně. Lektor uchazeči simuluje dvě nestandardní situace, u kterých je pravděpodobné, že se s nimi uchazeč může setkat, z nichž alespoň jedna bude letecká nehoda na letišti.

4.4.1 Poskytování hrou

V rámci tohoto cvičení budou simulovány standardní situace, se kterými se OPI setkává v provozu. Provedení následujících simulací bude formou hry, kdy lektor bude fungovat jako pseudopilot a uchazeč bude simulovat OPI.

Nácvik standardních situací musí obsahovat komunikaci s odlétávajícím, prolétávajícím a přilétávajícím provozem.

Dalším cvičením v rámci této úlohy bude nácvik nestandardní komunikace s nouzovým provozem a simulace nehody na letišti. V této úloze bude muset uchazeč dokázat znalosti úkonů při nehodě na letišti, kontaktování a poskytnutí důležitých informací požárním a záchranným službám. Celková doba první části praktického výcviku je autorem doporučena na 2 h.

4.4.2 Praktický nácvik v provozu

Tato část výcviku bude prováděna uchazečem na stanovišti pod dozorem lektora. Ideálním způsobem je provést tento výcvik v průběhu celého, minimálně jednoho letového dne, kdy uchazeč předvede kontrolu, vyplnění dokumentace a všechny další úkony daného stanoviště před zahájením a po ukončení provozní doby téhož dne. Dále bude pod dozorem komunikovat s provozem. Je potřeba, aby v den praktického výcviku byl na letišti alespoň průměrný provoz, se kterým je pravděpodobné, že se bude OPI setkávat. Zde vedoucí stanoviště vyhodnotí, zdali byl provoz dostatečný a není potřeba tento výcvik opakovat. Pro tento výcvik se doporučena

doba neuvádí. Záleží vždy na hustotě provozu daného letového dne. Lektor v průběhu výcviku vyhodnocuje komunikaci a ostatní činnosti uchazeče do záznamu o výcviku.

4.4.3 Rozbor po provozu

Na konci praktického výcviku bude proveden rozbor, kde lektor uchazeči vysvětlí chyby, které v průběhu praktického výcviku zaznamenal a mohou být položeny doplňující otázky. Po rozboru budou uchazeči simulovány dvě nestandardní situace. Pokud lektor nezaznamenal žádné podstatné chyby během výcviku, pak uchazeče nechá podepsat do všech letištních dokumentů a uvolní jej do provozu. Autor doporučuje si na závěrečné shrnutí vyhradit přibližně 1 h.

5. Návrh doplňkového výcviku

Tento návrh výcviku slouží jako vzor pro vypracování e-learningu, který se bude podle tohoto vzoru dále zpracovávat. Metoda e-learningu byla zvolena především díky její dostupnosti široké veřejnosti, jednotnosti obsahu, flexibilitě používání a snadné aktualizaci. Dalším z významných důvodů pro vytvoření e-learningu je snadné začlenění této metody do každoročních školení zájmových leteckých spolků v budoucnosti. Zatím bude tento návrh využit přednostně k vytvoření e-learningu pro doškolení pilotů ULL a ULH, neboť právě vytvoření systému doškolení této skupiny pilotů je v současné době nejaktuálnějším tématem. Jeho hlavní část, kterou bude tvořit e-learning, bude dále využitelná i pro doškolení uchazečů, kteří nesplní vstupní test výcviku na dané stanoviště nebo u nich bude, jakkoliv shledána potřeba doškolení všeobecných znalostí. Na začátku tohoto výcviku dostane uchazeč k dispozici e-learningový portál, který se bude rozdělovat na čtyři hlavní předměty. Na základě dotazování odborné veřejnosti a odborných konzultací byly jako klíčové předměty stanoveny letecká komunikace, postupy pro nouzové situace, předpisy a základy meteorologie. Autor v navrhovaném kurzu počítá s doplněním e-learningu o prezenční či alespoň virtuální setkání, které by umožnilo prostor pro konzultaci dotazů a zahrnovalo by i závěrečné přezkoušení. Tímto způsobem by se zároveň zajistilo ověření identity uchazeče. Celý doplňkový výcvik je stanoven na 8 h. Z této doby by právě 2 hodiny byly věnovány prezenčnímu nebo virtuálnímu setkání. Pro lepší orientaci je stručný přehled návrhu e-learningové části výcviku uveden v příloze C.

5.1 Komunikace

Komunikace je klíčový předmět pro výcvik OPI. Tento předmět byl na základě dotazování respondentů zvolen jako nejdůležitější pro výcvik OPI. Zároveň by uchazeči měli mít znalosti z předchozích výcviků. V rámci výuky by mu měla být přidělena nejvyšší časová dotace. V e-learningovém výcviku se plánuje vyčlenit 2 h na výuku komunikace. První úlohy se budou týkat základů komunikace, a to spojovacím postupům. Spojovací postupy jsou důležitou částí předpisu L Frazieologie a bez znalosti této části by pro provoz i OPI bylo velmi těžké se dorozumět a často by tak docházelo k nejednoznačné a matoucí komunikaci.

Další částí bude praktické cvičení modelových situací. Účelem tohoto oddílu cvičení je především vybudování a upevnění reakcí na vybrané situace z letového provozu, se kterými je pravděpodobné, že se uchazeč bude setkávat. V těchto cvičeních bude kladen velký důraz na interaktivitu systému. Tento předmět kombinuje znalosti leteckého předpisu, komunikace

a jejich aplikace. Tyto cvičení budou rozděleny do základních a pokročilých úloh. Pro účely této práce jsou základní úlohy uváděny jako modelové situace I a pokročilé analogicky jako modelové situace II. Modelové situace I budou věnovány rutinním povinným hlášením. Modelové situace II budou úlohy zaměřeny na frazeologii nestandardních situací a situace, při kterých je vhodné vydat výstrahu nebo jinak vyjádřit možné nebezpečí. Tyto situace jsou vybrány na základě předpisu L Frazeologie a zkušeností autora. Následující situace vybrané pro vytvoření úloh budou sloužit jako databáze a uchazeč tak projde v testovacím režimu pouze některé z nich. Pokud by úlohu opakoval bude nucen procházet stále nové a nové situace.

5.1.1 Spojovací postupy

Tato část bude zaměřená především na znalost frází, čtení čísel, hláskovací abecedy, správného zkracování volacích znaků různých druhů letadel, správné vyjádření typů letadel a určení stupně slyšitelnosti. Základní fráze by měli být v e-learningu ve formě otáčecích karet a přiřazovacích cvičení. Na tyto fráze bude rovněž potřeba vytvořit doplňovací cvičení, v němž budou uchazeči doplňovat správné fráze do kontextu smyšlené radiotelefonní komunikace. Správné zkracování bude ve formě úlohy, kde bude uchazeč muset opravit chybně zkrácené volací znaky. Stupně slyšitelnosti autor doporučuje procvičit na přiřazovacím cvičení, kde budou v jednom sloupci nahrávky s různými druhy vysílání a ve druhém sloupci budou uchazeči vybírat odpovídající stupeň slyšitelnosti v jeho slovní podobě.

5.1.2 Modelové situace I

Modelové situace I budou zpracovány ve formě aplikování znalostí na konkrétní situace. V e-learningovém cvičení bude zkonstruována radiokomunikace mezi pilotem a OPI, do které bude uchazeč na základě nahrávek vysílání letadlové stanice doplňovat komunikaci ze strany OPI. Tuto metodu cvičení autor nazývá jako modelové situace, protože na základě témat, které jsou autorem vybrané budou sestaveny simulované rozhovory pilotů s OPI.

Tabulka 4: Modelové situace I

Modelové situace I
Informace předávané odlétávajícím letadlům
Informace předávané přilétávajícím letadlům
Informace předávané před vzletem, přistáním
Informace předávané v různých polohách na okruhu

Zdroj: Vlastní zpracování na základě Předpisu L 11 - Dodatku S

5.1.3 Modelové situace II

Modelové situace II jsou pokročilé úlohy, které budou ve stejném formátu jako úlohy modelových situací I. Zde bude vhodné do zadání úlohy přidat video nebo fotografii pro přehlednější nastínění dané situace.

Tabulka 5: Modelové situace II

Modelové situace II
Přistání na jinou dráhu, než je dráha v používání (například na opačnou)
Oznámení o změně dráhy v používání nebo okruhu
Oznámení kluzáku o přistání mimo letiště
Oznámení o provozu s vyšší prioritou na přistání
Oznámení polohy podvozku, pokud si to situace vyžaduje
Upozornění na navijákový vzlet kluzáku
Upozornění na neznámý provoz
Upozornění na provoz v protisměru, pod, nad, před provozem
Upozornění na zhoršení povrchu dráhy
Upozornění na mobilní vozidlo, vlečné lano, stavební práce, senoseč apod.
Upozornění na divokou zvěř nebo ptactvo na dráze
Upozornění na boční, zadní nebo nárazovitý vítr

Zdroj: Vlastní zpracování na základě Předpisu L FRAZEOLOGIE

5.2 Letecké předpisy

Ve výcviku pilotů ULL a ULH má být kladen důraz především na praktickou dovednost a aplikování teoretických znalostí při výkonu činnosti OPI. V rámci každého předmětu doplňkového výcviku bude předpis zakomponován tak, aby jeho výuka nebyla v rámci jednoho předmětu příliš vyčerpávající a naopak, aby se uchazeč přirozeně naučil předpis dodržovat v praxi. Dále se předpokládá, že uchazeč o tuto funkci by měl mít základ z předchozích výcviků. Rozsah výuky předpisu je z toho důvodu zúžen na potřeby doškolení pilotů ULL a ULH. Metoda výuky tohoto předmětu bude prováděna prezentacemi s interaktivním obsahem a na konci všech probraných předpisů bude testem ověřena jejich znalost. Celková doba pro prezentaci těchto předpisů je přibližně stanovena na 1 h 20 min.

5.2.1 Vybrané části Předpisu L2 – Doplnku S

V této části výuky předpisu je nutné především uchazeče seznámit se základními principy nočního létání. Uchazeči by měli být nejprve vysvětleny rozdíly mezi letištními lety a lety traťovými. Dále by měl znát základní podmínky a meteorologické podmínky za jakých můžou být takové lety vykonávány. V rámci tohoto předmětu budou zařazeny i základní znalosti týkající se letového plánu. Také zde bude vytvořena animace pro výuku jednoduchého systému osvětlení vzletové a přistávací dráhy (dále jen RWY) a pojezdových drah, kde se po přiřazení správného názvu ke konkrétnímu druhu osvětlení tato světla rozsvítí. Také je zde potřeba uchazeči vysvětlit, jak tyto světla ovládat. Při řešení této problematiky je vhodné zmínit dobu přivykání lidského oka na tmu a naznačit komplikace, které mohou vzniknout, pokud obsluha osvětlení nastaví špatný výkon světel nebo naopak výkon moc sníží ve chvílích, kdy se letadlo vzdálí od letiště. V prezentaci by mělo být důrazně upozorněno na to, že musí být letadlo stále na obousměrném rádiovém spojení a každý pilot je povinen před létáním předložit stanovišti poskytování informací plán své činnosti. Uchazeč by měl být seznámen především s obsahem tohoto plánu, aby nebylo nic opomenuto. Také by mělo být výrazně upozorněno na to, že poskytování informací na takovém stanovišti může být ukončeno až po skončení všech traťových letů. Nakonec by také uchazeči mělo být ukázáno, kde v publikacích Letecké informační služby (dále jen LIS) nalezne aktuální seznam letišť schválených pro tento provoz.

5.2.2 Vybrané části Předpisu L19

Tato prezentace bude upravena do tří částí. Nejprve budou uchazeči vysvětleny základní definice. Na konci výkladu bude možnost procvičení znalostí hlavních definicí za pomoci otáčecích karet.

Ve druhé části bude shrnovat zásady státního bezpečnostního programu a zodpovědnosti státu za řízení bezpečnosti. V této části bude také vysvětlena politika „Just Culture“, která se v rámci státu uplatňuje. Dále bude věnována pozornost zejména systémům sběru dat v ČR. V této části bude představen web Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen ÚZPLN) a vysvětlena důležitost sběru těchto dat a rozebírání ve snaze zvýšení bezpečnosti.⁵⁷

Také zde musí být zdůrazněno, že je OPI povina nahlásit buď osobně nebo prostřednictvím vedoucího stanoviště jakékoliv porušení leteckých předpisů.⁵⁸

Ve třetí části prezentace předmětu letecké předpisy bude vysvětlen systém státního dozoru nad bezpečností a povinnosti, které státu ukládá ICAO. Také zde budou popsány informace k zavedení systému řízení bezpečnosti. Z těchto informací budou zmíněny především odpovědnosti za bezpečnost, koordinace pohotovostního plánování nouzové reakce, prosazování a zajišťování bezpečnosti.⁵⁹

5.2.3 Vybrané části Předpisu L11 – Dodatku S

Protože se tento dodatek přímo týká výkonu funkce OPI je důležité projít ho podrobně celý. V rámci prezentace týkající se leteckých předpisů budou prezentovány jen ty části, které nejsou zmíněny v jiných částech doplňkového výcviku.

V první části prezentace Předpisu L11 – Dodatku S bude uchazeč seznámen s povinnostmi a pravomocemi, které jako OPI bude mít. Také je důležité připomenout všechny náležitosti, které musí splňovat pro vykonávání této činnosti a pro udržení způsobilosti. V případě pravomocí bude vysvětleno především vydávání příkazů, zákazů nebo výstrah a uchazeč bude seznámen s vhodností a nevhodností jejich vydání. Zásadní část prezentace bude věnována také vlivu užívání léků, alkoholu a jiných návykových látek na lidský organismus a uchazeč zde bude důrazně upozorněn na zákaz užívání těchto látek během vykonávání činnosti OPI nebo

⁵⁷ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 19: Řízení bezpečnosti*. Online. Řízení letového provozu. 2022. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-19/index.htm>. [cit. 2025-05-11].

⁵⁸ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 11: DODATEK S – Poskytování informací známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány ATS*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-11/data/print/L11_cely.pdf. [cit. 2025-05-09].

⁵⁹ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví, ref. 57

v takové době předtím, která by na něj mohla mít vliv. Také zde bude upozorněn na možnost provedení dechové zkoušky jeho nadřízeným.⁶⁰

Ve druhé části této prezentace bude obecné pojednání o ATZ a TRA GA s ohledem na jejich vymezení a pravidla. U jejich popisu budou v prezentaci obrázky, na kterých bude zobrazena i třída prostoru, do které tyto oblasti náleží. Navazující částí bude část pojednávající o třídách vzdušných prostorů a pravidlech v nich uplatňovaných. Dále bude uchazeči vysvětleno, jaká je minimální doba poskytování informací a bude informován o rozdělovníku služeb, který vytváří vedoucí stanoviště. Také se seznámí s povinnou provozní dokumentací, se kterou se dále bude setkávat. Těmito dokumenty jsou především bezpečnostní program letiště, směrnice pro poskytování informací, složka provozních pokynů a nařízení vedoucího stanoviště, provozní deník stanoviště a evidence vzletů a přistání. U dokumentace je nutné, aby byl uchazeč upozorněn na zásadní části těchto dokumentů, které je dobré si na každém stanovišti řádně prostudovat. V rámci tohoto výcviku by se měl uchazeč dozvědět o provozních záznamech, které musí v každém případě vést. Také zde bude uvedené minimální vybavení a meteorologické vybavení, které musí mít vždy k dispozici. Okrajově zde budou zmíněné také požadavky na světelná zařízení.⁶¹

Třetí část bude věnována důležitým kontaktům, které musí mít OPI na stanovišti k dispozici a jejich smyslu využití. V souvislosti s tím bude navázáno na způsob poskytování pohotovostní služby a základní povinnosti při vzniku letecké nehody. Dále budou vysvětleny údobí nejistoty, pohotovosti a tísňe a uchazeč bude poučen o uvědomování záchranných koordinačních středisek v případě uplynutí těchto údobí.⁶²

5.2.4 Vybrané části Předpisu L15 – Dodatků O a Q

V těchto dodatcích je potřeba důkladně probrat význam VFR příručky a jejího průběžného aktualizování. Také je potřeba uchazečům vysvětlit strukturu této příručky. Zde je také vhodné uvést, kde mohou naleznout odpovědnosti za obsahovou část této VFR příručky. Dále uchazeči musí především znát smysl krátkodobých dočasných změn publikovaných zprávami NOTAM a SNOWTAM a dočasných dlouhodobých změn v doplňcích k AIP a VFR příručce (AIP SUP a VFR SUP). V rámci ucelenosti výkladu jim bude dále popsán i obsah trvalých změn AMDT

⁶⁰ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 11: DODATEK S – Poskytování informací známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány ATS*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-11/data/print/L11_cely.pdf. [cit. 2025-05-09].

⁶¹ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví, ref. 60

⁶² MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví, ref. 60

nebo AIRAC AMDT. Tato část prezentace bude využívat obrázkových materiálů a vhodných příkladů pro lepší představu této problematiky.

5.3 Postupy pro vybrané nouzové situace

Tento předmět byl na základě dotazníkového šetření vyhodnocen jako druhý nejvýznamnější a dělí se o toto místo s předpisem. Jeho znalost má pozitivní vliv na bezpečnost. Z těchto důvodů by měl být na předmět v e-learningu vyhrazen časový úsek minimálně 1 h 40 min.

5.3.1 Prezentace nehod a incidentů

Nejprve bude zavedena prezentace významných nehod a incidentů. Nehody a incidenty budou vybrány tak, aby korespondovaly s dále vyučovanými nestandardními situacemi, které těmto nehodám a incidentům předcházejí. Tato prezentace by měla obsahovat co nejvíce videozáznamů, audiozáznamů a počítačových simulací, které byly na základě nehod a incidentů zkonstruovány.

5.3.2 Úlohy nestandardních situací

Před výukou těchto nestandardních situací by měla předcházet ještě krátká prezentace ve které budou časté nestandardní situace vysvětlené. U každé situace by měl být stručný popis očekávaného scénáře situace, zásad pro řešení situace a popis informací, které je vhodné od pilota zjistit nebo pilotovi poskytnout. Dále by měly být sestaveny praktické úlohy pro ověření znalosti úkonů OPI a komunikace při vzniku těchto situací.

Tabulka 6: Nestandardní situace pro zpracování

Nestandardní situace pro zpracování	
Požár nebo podezření na požár letounu na zemi nebo ve vzduchu	Bezpečností přistání do terénu nebo nouzové přistání do terénu
Problémy s podvozkem	Ztráta výkonu motoru
Ztráta spojení	Námrazové meteorologické podmínky
Srážka s divokou zvěří nebo ptactvem	Konfliktní provoz
Nedostatečné množství paliva	Hlášení o letecké nehodě od jiného letadla nebo jiným způsobem
Výpadek elektricky napájených systému v letadle	Nehlášený provoz v oblasti poskytování informací

Zdroj: Vlastní zpracování

5.4 Základy meteorologie

Na stanovištích poskytování informací musí OPI poskytovat z hlediska meteorologických informací směr a sílu přízemního větru a jeho nárazy, informace o význačném počasí, údaj o tlaku v hektopascalech a další informace přijaté z letadel o stříhu větru, silné turbulenci a jiných nebezpečných meteorologických jevech.⁶³ Dále má OPI k dispozici většinou údaje o teplotě a teplotě rosného bodu. Případně by měla být schopna zjistit regionální atmosférický tlak přepočítaný na střední hladinu moře (dále jen QNH), určit dohlednost dle tabulky dohledností a odhadnout pokrytí oblačnosti.

Po konzultaci s bývalým vojenským meteorologem, který má zkušenosti také s vedením neřízeného letiště a stanovišti poskytování informací, byla autorovi zdůrazněna potřeba především seznámit uchazeče s meteorologickými modely, které jsou volně dostupné prostřednictvím internetu a soustředit se na používání meteorologického vybavení, které je na stanovišti k dispozici. Jako vhodný zdroj meteorologického modelu autor vybral web Českého hydrometeorologického ústavu (dále jen ČHMÚ), který je uveden i v Předpisu L11 jako postačující pro účely poskytování informací (tedy kromě údajů o přízemním větru a atmosférickém tlaku).⁶⁴ Na meteorologii bude v rámci e-learningu vyhrazena minimálně 1 h.

První část předmětu základy meteorologie se bude týkat těchto meteorologických údajů uvedených výše. Způsobem, kterým jsou na letištích tyto údaje měřeny, indikovány a orientačně zjišťovány. Také bude vhodné projít nejčastější závady meteorologického vybavení a způsoby kontroly správnosti údajů, aby se v případě této závady neposkytovaly chybné informace. Tato úloha bude řešena prezentací s interaktivním obsahem, ve kterém bude mít uchazeč za úkol zjistit některé z údajů webu ČHMÚ, čímž se zajistí alespoň částečná znalost tohoto webu. Na závěr této úlohy bude krátký e-learningový test, který ověřuje základní znalost meteorologického vybavení.

Další částí budou prezentace o nebezpečných meteorologických jevech a minimálních meteorologických požadavcích pro lety ve třídách prostorů G a E na území ČR. V rámci této prezentace bude atraktivní formou uvedeno, jak by o nebezpečných meteorologických jevech měla OPI informovat. Hlavními meteorologickými jevy, které musí být zmíněny jsou bouřky a bouřková oblačnost, zejména bouřkové mraky Cumulonimbus a Towering cumulus, dále pak húlava, tvorba mlhy, stříh větru, různé druhy turbulencí, snížená dohlednost a námrazové

⁶³ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 11: DODATEK S – Poskytování informací známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány ATS*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-11/data/print/L11_cely.pdf. [cit. 2025-05-09].

⁶⁴ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví, ref. 63

meteorologické podmínky. Znalosti těchto jevů budou na konci ověřovány testem, který bude ve formě poznávání daného jevu na obrázku.

Další úlohou, která bude součástí tohoto předmětu je úloha týkající se nastavování tlaku na výškoměru letadla. K tomu je potřeba znát nejpoužívanější Q-kódy, jako QNH, QFE (atmosférický tlak vztažený k výšce letiště nad mořem), a QNE (standardní tlak na střední hladině moře).⁶⁵ Zde bude názorný obrázek, do kterého uchazeč zakreslí, který tlak by měl mít zrovna pilot z obrázku nastaven. V rámci tohoto cvičení bude i pohyblivý obrázek (animace), kdy letadlo na obrázku protne převodní výšku nebo hladinu a uchazeč označí jakým způsobem by měl pilot změnit nastavení tlaku na svém výškoměru. Podobné cvičení bude i pro přechod z letištního QNH na regionální QNH.

Další z těchto malých cvičení bude sloužit k přibližnému odhadování boční, přední a zadní složky větru pro odlétávající nebo přistávající letadlo. Toto cvičení by mělo sloužit hlavně k tomu, aby byl OPI schopen správně určit dráhu v používání a vyhodnotit, kdy by mohla být pro letoun boční složka větru nebezpečná.

Posledním cvičením této části doplňkového výcviku bude čtení zprávy METAR, což je pravidelná kódovaná meteorologická zpráva o aktuálním počasí.⁶⁶ Také v rámci této úlohy bude čtení zprávy NOTAM a SNOWTAM. Uchazeč dostane 3 zprávy a bude mít za úkol tyto zprávy dekódovat. V této úloze budou dále zobrazeny situace na letišti, ve kterých je nebo naopak není potřeba publikování zpráv NOTAM nebo SNOWTAM. Vzhledem k častému nadužívání těchto zpráv k účelům, ke kterým tyto zprávy nejsou určeny, budou zde i situace, kdy vydání této zprávy není žádoucí.

⁶⁵ SAHRAI, Daniel. *Není výška jako výška*. Online. AirGuru. 2022. Dostupné z: <https://www.airguru.cz/clanky/neni-vyska-jako-vyska>. [cit. 2025-05-12].

⁶⁶ HABRNAL, Lukáš. *Rozumět řeči METAR a TAF*. Online. AirGuru. 2022. Dostupné z: <https://www.airguru.cz/clanky/metar>. [cit. 2025-05-12].

ZÁVĚR

Bakalářská práce uceleně shrnuje požadavky na OPI, popisuje hlavní povinnosti OPI a hodnotí kvalitu výcviků absolvovaných před jejím zařazením do této funkce. Věnuje se rovněž i oblasti, v níž jsou informace poskytovány, a poukazuje na problémy vycházející především ze specifického statutu letiště a z charakteru navazujících vzdušných prostorů nebo zón.

Autor zjišťuje současnou úroveň výcviků, které jsou pro OPI dnes k dispozici a diskutuje ji s odborníky na toto téma. K zjištění kvality poskytování informací používá dotazníkové šetření pro posouzení názoru odborné veřejnosti.

V rámci metod zpracování byly použity odborné konzultace se zástupci ÚCL, konkrétně se zástupci sekce provozní Odboru navigačních služeb a dále se zaměstnanci Ministerstva dopravy – Odboru civilního letectví. Tyto konzultace významně přispěly k hlubšímu porozumění současného nastavení pravidel a fungování systému poskytování informací v omezeném rozsahu a pomohly vytvořit ucelenou představu o jeho možném budoucím vývoji. Získané informace byly zásadní při analýze budoucnosti předpisu L11 – Dodatku S, který se poskytováním informací zabývá. Autor se zabývá i srovnáním funkcí D AFIS a OPI podle dodatků, které tyto funkce upravují. Na základě tohoto srovnání autor identifikoval určitý nesoulad v rámci pravomocí těchto osob, na který upozorňuje a navrhuje jeho úpravu. Tento návrh byl řešen v rámci konzultací uvedených výše a v budoucnu bude do předpisu implementován s cílem zajistit, aby služba AFIS měla širší pravomoci než OPI.

Na základě zjištěných skutečností byl sestaven návrh teoretického i praktického výcviku OPI pro daná stanoviště, který po dopracování specifik konkrétních stanovišť může být těmito stanovišti použit. Dále navrhuje přijatelný způsob doškolení pilotů ULL nebo ULH a doporučuje tento výcvik zařadit i pro jiné uchazeče, u kterých by byla jakkoliv shledána potřeba doškolení všeobecných znalostí. Tento návrh musí být ještě dopracován a projít odbornou diskusí.

Cílem této práce bylo navrhnout výcvik OPI, který přispěje k ucelenosti a jednotnosti rámce výcviku. Tento výcvik byl včetně jeho rozsahu a metody navržen a po doplnění těchto návrhů na aktuální požadavky místních stanovišť a sestavení e-learningového programu by tato bakalářská práce mohla významně přispět k jednotnosti v přístupu k výcviku na místním stanovišti a ke zvýšení odborné úrovně personálu stanovišť poskytování informací v ČR.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- ČESKO. *Vyhláška č. 108/1997 Sb. ze dne 14. května 1997*. Online. Zákony pro lidi. 1997. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-108>. [cit. 2025-05-09].
- HABRNAL, Lukáš. *Rozumět řeči METAR a TAF*. Online. AirGuru. 2022. Dostupné z: <https://www.airguru.cz/clanky/metar>. [cit. 2025-05-12].
- KOPP, Pavel. *Systém výcviku dispečerů AFIS u poskytovatelů letových provozních služeb*. Online, Diplomová práce, vedoucí doc. Ing. Jakub Kraus, Ph.D. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2019. Dostupné z: <https://dspace.cvut.cz/bitstream/handle/10467/83431/F6-DP-2019-Kopp-Pavel-Diplomova%20prace.pdf?sequence=-1>. [cit. 2025-05-09].
- Letecká amatérská asociace ČR. *Přehled aktivit a výroční zpráva LAA ČR za rok 2021*. Online. LAA ČR. 2022. Dostupné z: https://www.laacr.cz/o-laa-cr/vyrocní-zpravy/#laacr-df_rand586078355/28/. [cit. 2025-05-09].
- Letecká amatérská asociace ČR. *UL 3: Výcviková osnova pilota ultralehkého letounu*. Online. LAA ČR. 2012. Dostupné z: <https://www.laacr.cz/tml/files/2023/05/2012-04-UL3-ULL.pdf>. [cit. 2025-05-09].
- Letecká informační služba ŘLP ČR, s.p. *VFR příručka – Česká republika*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/vfrmanual/>. [cit. 2025-05-09].
- Letecká informační služba ŘLP ČR, s.p. *VFR příručka – Česká republika: LKPN – Podhořany*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/lkpn_text_cz.html. [cit. 2025-05-09].
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 11: DODATEK S – Poskytování informací známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány ATS*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-11/data/print/L11_cely.pdf. [cit. 2025-05-09].
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L FRAZEOLOGIE: RADIOTELEFONNÍ POSTUPY A LETECKÁ FRAZEOLOGIE A TERMINOLOGIE PRO POSKYTOVÁNÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB A PROVÁDĚNÍ LETŮ*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-Frazeologie/index.htm>. [cit. 2025-05-09].
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 11: DODATEK N – Letištní letová informační služba (AFIS)*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-11/index.htm>. [cit. 2025-05-09].
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *Předpis L 2: Pravidla létání*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-2/index.htm>. [cit. 2025-05-09].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 2: DOPLŇEK S – Doplnující podmínky pro lety VFR v noci*. Online. Řízení letového provozu. 2025. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-2/index.htm>. [cit. 2025-05-11].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 19: Řízení bezpečnosti*. Online. Řízení letového provozu. 2022. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-19/index.htm>. [cit. 2025-05-11].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *PŘEDPIS L 15: O letecké informační službě*. Online. Řízení letového provozu. 2022. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-15/index.htm>. [cit. 2025-05-11].

Řízení letového provozu České republiky, s.p. *AIP ČR – ENR 2: Vzdušný prostor letových provozních služeb*. Online. Letecká Informační Služba. 2024. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/ais_data/aip/data/valid/e2-1.pdf. [cit. 2025-05-09].

Řízení letového provozu České republiky, s.p. *Letová informační služba Praha (FIC Praha)*. Online. Praha: AIM ŘLP ČR, 2025. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=fic-praha#zakladni>. [cit. 2025-05-09].

Řízení letového provozu České republiky, s.p. *Obrázek: Vzdušný prostor ATS: VFR-GEN-6-ATS*. Online. In: *VFR Manual – GEN 6: Letové provozní služby (ATS)*. Praha: AIM ŘLP ČR, 2023. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/pdf/gen_6_cz.pdf. [cit. 2025-05-09].

Řízení letového provozu České republiky, s.p. *VFR Manual – ENR 4: Postupy pro nastavení odpovídače SSR*. Online. 2023. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/pdf/enr_4_cz.pdf. [cit. 2025-05-10].

Řízení letového provozu České republiky, s.p. *VFR Manual – GEN 6: Letové provozní služby (ATS)*. Online. 2024. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/pdf/gen_6_cz.pdf. [cit. 2025-05-09].

SAHRAI, Daniel. *Není výška jako výška*. Online. AirGuru. 2022. Dostupné z: <https://www.airguru.cz/clanky/neni-vyska-jako-vyska>. [cit. 2025-05-12].

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ, Odbor letišť a navigačních služeb. *METODICKÁ POMŮCKA OLNS: POSTUP PRO SCHVALOVÁNÍ ORGANIZACE PRO VÝCVIK OSOB POSKYTUJÍCÍCH INFORMACE ZNÁMÉMU PROVOZU*. Online. ÚCL. Verze 2.0. 2024. Dostupné z: https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2024/06/Metodicka-pomucka-VO-OPI_ver.-2_2024-f.pdf?cb=23fdf637e59412df3c532977029fccb9. [cit. 2025-05-09].

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ, Sekce provozní. *Informace pro leteckou veřejnost – ATZ/TMA/LKRMZ 1 České Budějovice*. Online. Úřad pro civilní letectví. 2023. Dostupné z: <https://www.caa.cz/news/informace-pro-leteckou-verejnost-atz-tma-lkrmz-1-ceske-budejovice/>. [cit. 2025-05-09].

Úřad pro civilní letectví. CAA-SL-102-1-24: *Podmínky pro provádění seznamovacích letů*. Online. ÚCL. 2025. Dostupné z: <https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2025/02/Podminky-pro-seznamovaci-lety-CAA-SL-102-11-24.pdf?cb=dbb40b1b4990445c53b84738f38964b5>. [cit. 2025-05-09].

Úřad pro civilní letectví. CAA-VP-142-17 – *Výuka teoretických znalostí a letový výcvik SPL: Program výcviku DTO SPL – Výcvikový program pro výuku teoretických znalostí a letový výcvik pro získání průkazu způsobilosti pilota kluzáků SPL*. Online. ÚCL. 2021. Dostupné z: <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.caa.cz%2Fwp-content%2Fuploads%2F2021%2F04%2FCAA-VP-142-17-Vyuka-teoreticky-ch-znalosti-a-letovy-vycvik-SPL.docx%3Fcb%3Df2ebc68181bd03a6ee7003aff2d1fbb7&wdOrigin=BROWSELINK>. [cit. 2025-05-09].

Úřad pro civilní letectví. CAA-VP-142-3 – *Výuka teoretických znalostí a letový výcvik PPL(A): Program výcviku DTO PPL(A) - Výcvikový program pro teoretický a letový výcvik PPL(A)*. Online. ÚCL. 2019. Dostupné z: <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.caa.cz%2Fwp-content%2Fuploads%2F2021%2F04%2FCAA-VP-142-3-Vyuka-teoreticky-ch-znalosti-a-letovy-vycvik-PPLA.docx%3Fcb%3Da2f8fe31cd95a534bbf95876bd87e77a&wdOrigin=BROWSELINK>. [cit. 2025-05-09].

Úřad pro civilní letectví. CAA-ZLP-161: *Způsobilost pilotů kluzáků – dle nařízení Způsobilost pilotů kluzáků*. Online. ÚCL. 2021. Dostupné z: <https://www.caa.gov.cz/wp-content/uploads/2021/11/4-161-SPL.pdf?cb=023960792419dc5d27cefd63a605c9c0>. [cit. 2025-05-09].

Úřad pro civilní letectví. *Výroční zpráva 2021*. Online. ÚCL. 2022. Dostupné z: https://www.caa.gov.cz/wp-content/uploads/2022/07/Vyrocní-zpráva-UCL2021_FINAL_screen.pdf?cb=297ce2976d7885279f1991900b318e61. [cit. 2025-05-09].

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Záznam o teoretickém výcviku pro dané stanoviště	68
Příloha B: Záznam o praktickém výcviku pro dané stanoviště	69
Příloha C: Návrh e-learningového výcviku	71

PŘÍLOHA A – Záznam o teoretickém výcviku pro dané stanoviště

Název stanoviště poskytování informací:		
Jméno, příjmení a titul uchazeče:		
Jméno, příjmení, titul a podpis lektora:		
Datum zahájení:	Datum ukončení:	Prospěl/neprospěl

Záznam o teoretickém výcviku pro dané stanoviště poskytování informací			
Název školení	Obsah	Rozsah	Způsob přezkoušení
Vstupní zkouška / doplňkový výcvik	Obsah doplňkového výcviku v příloze C	30 min / 5 h	Test / E-learning
Letiště	Provozní plochy (pozemní vizuální signály, kontroly těchto ploch, umístění meteorologického vybavení, dráhové značení) Veřejná, neveřejná část Umístění důležitých objektů	30 min	Test z plánu letiště
	Základní typy letadel a jejich významné technické parametry	15 min	Diskuse
	Oblast poskytování informací (hranice ATZ, TRA GA) a důležité orientační body oblasti Letištní okruhy (umístění a směry okruhů) Třídy a druhy vzdušných prostorů nad letištem a v jeho blízkosti Překážky v blízkosti letiště	30 min	Test na zakreslení v mapě 1:500 000
	Meteorologické vybavení stanoviště a význačné meteorologické jevy v dané oblasti	20 min	Diskuse

VFR příručka	Základní informace o letišti, kmitočty, postupy Údaje o RWY (rozměry, únosnost, stání, pojezdové dráhy) Pravidla a omezení místního letového provozu	30 min	Test ze základních údajů i místních zvláštností
Dané stanoviště poskytování informací	Bezpečnost na stanovišti a umístění bezpečnostních prvků a nouzových východů Vybavení (radiostanice, mapy, dalekohled, telefon atd.) Pomůcky stanoviště (tabulka dohlednosti, seznam kontaktů atd.) Kontroly stanoviště	45 min	Diskuse
Dokumentace	Směrnice pro poskytování informací (vybrané části)	30 min	Test
	Letištní řád (vybrané části) Dopravní řád (pokud je zřízen nebo školení na pohyb vozidel po letišti, vybrané části)	30 min	Test
	Bezpečnostní program letiště (vybrané části)	20 min	Test
	Koordinační dohody (v případě zřízení, vybrané části)	20 min	Test
	Provozní deník stanoviště a evidence vzletů a přistání	20 min	Test
Volitelné:			

PŘÍLOHA B – Záznam o praktickém výcviku pro dané stanoviště

Záznam o praktickém výcviku pro dané stanoviště poskytování informací			
Název školení	Obsah	Metoda a rozsah	Hodnocení
Poskytování hrou	<p>Simulace standardní komunikace a nestandardní situace</p> <p>Nácvik úkonů při nehodě nebo incidentu na daném letišti</p>	Simulace (lektor má roli pseudopilota a uchazeč OPI) / 2 h	
Činnost na stanovišti v provozu	Kontroly stanoviště, letištních ploch a úkony OPI před a po provozním dni	Provoz / Dle potřeby	
	Znalost a využívání vybavení a pomůcek	Provoz / Dle potřeby	
	Používání frazeologie (Fráze, zkracování volacích znaků, čtení čísel)	Provoz / Dle potřeby	
	Dodržování povinných hlášení a upřednostnění důležitých hlášení	Provoz / Dle potřeby	
	Dodržování priorit provozu na přistání	Provoz / Dle potřeby	
	Situční povědomí (prostorová orientace)	Provoz / Dle potřeby	
	Vyhodnocování meteorologické situace	Provoz / Dle potřeby	
Rozbor	Vyhodnocení a konzultace chyb, přezkoušení	Diskuse / 1 h	Prospěl / neprospěl

PŘÍLOHA C – Návrh e-learningového výcviku

Návrh e-learningového výcviku			
Předmět	Úlohy	Rozsah	Metoda
Komunikace	Spojovací postupy	30 min	Poslech, přiřazování a otáčecí karty
	Modelové situace I	45 min	Modelové příklady
	Modelové situace II	45 min	Modelové příklady
Postupy pro vybrané nouzové situace	Nehody a incidenty	30 min	Prezentace
	Jednotlivé nestandardní situace z pohledu OPI	30 min	Prezentace
	Procvičení znalostí nestandardních situací	20 min	Praktické úlohy
	Nácvik komunikace při nestandardní situaci	20 min	Praktické úlohy
Předpisy	Vybrané části Předpisu L2 – Dodatek S	20 min	Prezentace s interaktivním obsahem
	Vybrané části Předpisu L19	30 min	Prezentace
	Vybrané části Předpisu L11 – Dodatek S	10 min	Prezentace
	Vybrané části Předpisu L15 – Dodatky O a Q	20 min	Prezentace

Základy meteorologie	Základní meteorologické údaje, vybavení, web CHMÚ	20 min	Prezentace a krátký test
	Nebezpečné meteorologické jevy a minimální podmínky pro let v třídách G a E	20 min	Prezentace a test na poznání nebezpečných jevů na obrázku
	Nastavení tlaku na výškoměru	5 min	Procvičování ve formě doplnění údaje do animace
	METAR, NOTAM, SNOWTAM	15 min	Cvičení na dekódování těchto zpráv a určení relevance vydání zprávy