

# Co nám přinese nové „základní Nařízení“?

**J**ak už jsem napsal v úvodníku, v dohledné době se dá očekávat přijetí nového základního Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU, které nahradí stávající Nařízení 216/2008 a zásadním způsobem ovlivní pravidla pro létání v Evropě nejméně na příští desetiletí.

O vývoji v této oblasti vás v Pilotu dlouhodobě informujeme – masochistům doporučuji si přečíst úvodníky a články v Pilotu 2, 10 a 12/2016, dále 2 a 5/2017.

Pro zbytek přináším sumarizaci mého chápání současného stavu:

Nové základní Nařízení v posledním konečném textu obsahuje v Annexu I mírně modifikovaný text dosavadního Annexu II ze stávajícího Nařízení 216/2008. Zjednodušeně řečeno definice UL zůstává v podstatě beze změny, tzn. MTOM 450/475 kg při pádové rychlosti 65 km/h (35 kt).

Další drobné změny zahrnují zvýšení MTOM na 600 kg u vírníků (o které, pokud vím, nikdo nežádal...), zrealnění vzletových hmotností u jedno- a dvoumístných UL kluzáků na 250/400 kg.

Bezpilotní prostředky (drony) byly přesunuty do samostatného Annexu IX a pro tuto oblast přináší nové Nařízení zcela zásadní změny.

A nyní to nejpodstatnější: Při všech předchozích jednáních byla varianta opt-out pro MTOM 600 kg zahrnuta v Annexu I, ale v konečném textu pro mne nepochopitelně, byla z Annexu I přesunuta možnost správy letadel do MTOM 600 kg (650 kg pro letadla provozovaná na vodě) s pádovou rychlostí v přistávací konfiguraci 83 km/h (45 kt) na národní úrovni, tzv. opt-out, do paragrafu 7a textu vlastního Nařízení. Proč se tak stalo, mi zatím nikdo nebyl schopen vysvětlit.

Pokud se některý stát rozhodne využít opt-out, tak výrobci, kteří již byli v systému EASA v něm mohou zůstat, a ti kteří v něm doposud nebyli a budou chtít, do něj mohou vstoupit. Zjednodušeně řečeno, pokud výrobce bude chtít, tak s jedním typem letadla může být pod EASA a s jiným např. pod LAA i v případě, že stát využije možnost opt-out.

A nyní trochu toho opakování:

Mottem LAA ČR při všech vyjednávacích pod dobu několika minulých let bylo, že chceme létat legálně se stávajícími SLZ, pročež je nutné pravidla upravit tak, aby MTOM umožňovala dosáhnout realistické užitečné zatížení 250 kg, z čehož vyplývá optimální MTOM 600 kg, pádová rychlost 75 km/h a prázdná hmotnost 350 kg. Tento požadavek na realistické užitečné zatížení byl jádrem našeho návrhu.

Asi už nepřekvapí, že bez ohledu na naše přání a argumenty konečný text Nařízení zmínku o realistickém užitečném zatížení neobsahuje – všichni se sice zaklínají bezpečností, ale když pro ni mohli něco udělat, zůstali hlouzí a němí. Pádová rychlost 83 km/h je také zbytečně vysoká, jednoduchý výpočet říká, že pro zvýšení MTOM z 450 kg na 600 kg stačí 73 km/h. Ale je možné, že kvůli mezinárodní standardizaci se skřípajícími zuby na 83 km/h přistoupíme, stejně tak jako pravděpodobně přidáme 15 kg na prázdné hmotnosti pro letadla vybavená záchranným systémem, abychom byli kompatibilní s Německem.

Opt-out totiž znamená, že jsme všichni v EASA systému a jednotlivé státy musí požádat o vystoupení z tohoto systému pro MTOM 600 kg, a pokud si co největší počet členských států EU nezvolí stejné parametry pro opt-out, vznikne nežádoucí nepřehledná situace, na kterou všichni doplatíme.

Aby tomu tak nebylo, LAA ČR již zahájila příslušná bilaterální jednání – nejprve s Německem, a po dosažení předpokládané shody rozšíříme jednání i na další „sprátelené“ státy. Cílem je vytvořit dostatečně veliký trh se stejnou definicí ULL a stejnými pravidly.

Pro ČR nám ředitel Odboru civilního letectví MD Zdeněk Jelínek opakovaně slíbil, že o opt-out na 600 kg ČR požádá. V tom případě by pravidla pro 600kg SLZ byla velmi podobná stávajícím pravidlům pro ELSA, za předpokladu, že LAA bude rozšířeno oprávnění od MD OCL zahrnující i 600kg SLZ.

Jak už jsem zmínil v úvodníku, dával se skrývá v detailech, v tomto případě jsem již

zaznamenal obavu, že by LAA chtěla spravovat v rámci 600kg opt-out i kategorie, které doposud spravuje ÚCL - domnívám se, že by mohlo jít zejména o kluzáky.

V textu Nařízení je ale věta, že možnost opt-out se nevztahuje na letadla, která již získala typový certifikát podle Nařízení 216/2008, takže jde možná jen o nedorozumění.

Nicméně považuji za nutné ještě jednou důrazně zopakovat, že jako LAA usilujeme o správu SLZ pouze v oblastech, které již spravujeme, a ÚCL, ani nikomu jinému létat do zelí nehodláme.

Pokud by LAA ČR nebyla pověřena správou 600kg SLZ, tak jsme našeho cíle létání s realistickým užitečným zatížením a vyřešení létání s přetíženými SLZ nedosáhli. Upřímně řečeno si to nedovedu představit, protože ministerstvo dopravy, odbor civilního letectví (MD OCL) nás celou dobu v našem úsilí podporovalo, spolupráce byla vynikající a proto nevidím důvod, proč by nám naše pověření pro 600kg SLZ nerozšířilo. Že nám to někdo nepřeje, je možné, ale LAA dělá a bude dělat vše proto, aby taková situace nenastala a to je tak asi vše, co k tomu mohu říci.

Text Nařízení zatím existuje pouze v angličtině, je poměrně obsáhlý a jeho prostudování zabere více času. Berte prosím tento článek jako počáteční informaci, kterou budeme postupně doplňovat na základě dalších získaných informací. Doufám, že článek poskytuje dostatek informací k tomu, abyste nepodléhali různým fámám, které se zaručeně vynoří. LAA tvrdě pracovala na tom, aby problém přetěžování letadel vyřešila. Nalezená cesta sice není ideální, ale z celkového pohledu náš problém řeší. Jednání však nekončí. Ve střehu musíme být neustále.

O dalším vývoji v této oblasti vás budeme samozřejmě informovat.

**Jan Fridrich**  
Viceprezident LAA ČR  
pro zahraniční záležitosti a vnitřní audit