



LETECKÁ AMATÉRSKA ASOCIÁCIA SR
Framborská 58, 010 01 Žilina

Ministerstvo dopravy, výstavby a
regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
Ing. Radmila Valíčková
Sekcia civilného letectva a vodnej dopravy
Námestie slobody č.6, P.O.BOX 100
810 05 Bratislava

Váš list číslo/zo dňa

-

Naše číslo

1/2012

Vybavuje/☎

Ing. R. Setnička
+421 903 711 181

Žilina

9. 01. 2012

Vec: Rozdelenie vzdušného priestoru SR

Vážená Ing. Valíčková,

Dňa 17. novembra 2011 vstúpilo do platnosti zverejnením v AIP (AMDT 125) Leteckej informačnej služby Leteckých prevádzkových služieb Slovenskej republiky, štátny podnik, nové rozdelenie vzdušného priestoru Slovenskej republiky.

Nové rozdelenie vzdušného priestoru SR prinieslo výrazné obmedzenia pilotov Leteckej Amatérskej Asociácie Slovenskej republiky (ďalej len LAA SR) hlavne v oblasti Žilina.

LAA SR ako organizácia poverená Leteckým úradom SR (ďalej len LÚ SR) okrem iného aj k vykonávaniu dozoru nad činnosťou leteckého personálu vybraných druhov leteckých športových zariadení (ďalej len LŠZ) k novembu 2011 združuje **702** registrovaných pilotov LŠZ a je teda ako organizácia jedným z najpočetnejších používateľov vzdušného priestoru SR. Mnohé štartovacie plochy LŠZ na území Slovenskej republiky sú miestami bezmotorového lietania častokrát s historickými koreňmi. Obzvlášť letový terén Straník pri Žiline, kde boli vykonané školné lety na vetroňoch už v auguste 1934. Od tohto obdobia je Straník využívaný množstvom domácich a zahraničných pilotov (viz. L+K 21/85, Ing. Štefan Androvič).

Straník je v súčasnosti najväčším centrom lietania LŠZ na území SR a jedným z najväčších na úrovni Vyšehradskej skupiny (V4). V rámci rozvoja športových a voľno časových aktivít je dlhodobo podporovaný jednak mestom Žilina a jednak z fondov EU v rámci projektov cezhraničnej spolupráce, čoho dôsledkom je výrazný nárast športového turizmu v Žilinskom regióne. Okrem iného je niekoľko desaťročí i miestom prípravy vrcholových pilotov Československa a Slovenska v paraglidingu (PG) a v závesných klzákoch (ZK), ktorí reprezentujú Slovensko na podujatiach najvyššej medzinárodnej úrovne (Majstrovstvá Sveta, Európy, Svetový pohár, Letecké hry atď.).

Smernica Komisie (ES) č. 2150/2005 uvádza :

(1) Pružné využívanie vzdušného priestoru je koncepciou spravovania vzdušného priestoru, ktorú opísala Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) a rozvinula Európska organizácia pre leteckú bezpečnosť (Eurocontrol), v zmysle ktorej by sa vzdušný priestor nemal označovať ako výhradne civilný alebo vojenský vzdušný priestor, ale mal by sa skôr považovať za jeden celok, v ktorom sa musia požiadavky všetkých používateľov uspokojiť v čo najväčšom možnom rozsahu.

Vykonané zmeny rozdelenia vzdušného priestoru zo dňa 17. 11. 2011 však s uvedeným nijako nekorešpondujú, z čoho vyplývajú nasledujúce obmedzenia pre činnosť LŠZ :

- zavedením nových priestorov TMA1, 2, 3 a CTR Žilina a ich preklasifikáciou z E na D triedu sa počas operačných hodín letiska Žilina prakticky znemožnila činnosť LŠZ na ploche Straník ako i v oblasti Malá Fatra.
Pritom vzhľadom k hustote a druhu prevádzky ako i stanoveným postupom na letisku Žilina sa nové priestory javia klasifikáciou i vertikálnym a horizontálnym členením ako neadekvátne.
- došlo k značnému obmedzeniu činnosti LŠZ nad hrebeňom Malej Fatry zavedením nového TMA3 Žilina, pričom tento terén je pre svoje termické podmienky intenzívne využívaný ako pilotmi LAA SR, tak i pilotmi bezmotorových lietadiel SNA SR. Jeho existencia nie je jasne zdôvodnená.
- v uvedenej lokalite došlo i k enormnému nárastu bezpečnostného rizika tým, že prevádzka LŠZ a bezmotorových lietadiel bola koncentrovaná do cca 300 m vysokého priestoru nakoľko pri priemernej výške hrebeňa Malej Fatry 1500 AMSL je do 1800 AMSL obmedzená činnosť z dôvodu ochrany prírody a od 2150 AMSL začína priestor triedy D TMA3 Žilina.

Pred zavedením zmien rozdelenia vzdušného priestoru nebola LAA SR oficiálne o týchto zmenách informovaná a teda sa k nim ani nemohla vyjadriť, hoci - ako už bolo spomenuté - patrí k najintenzívnejšiemu a najpočetnejšiemu používateľovi vzdušného priestoru v SR.

Kladíme si teda otázky, ako sú dodržiavané a aplikované nasledovné body dokumentu Zásady spravovania vzdušného priestoru Slovenskej republiky vydaného Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií a Ministerstvom Obrany SR pod číslam Č.: 112 772/2008-2510/z.31689, Č.: ÚVL-1/1-58 :

- a) Hlava 4, časť 4.2, bod - pravidelne vyhodnocovať požiadavky používateľov vzdušného priestoru
 - Ako má používateľ predložiť svoje požiadavky ak nie je informovaný o chystaných zmenách?
- b) Hlava 4, časť 4.2, bod - stanovovať konzultačné mechanizmy medzi osobami alebo organizáciami uvedenými v zozname Európskej komisie uverejnenom podľa čl. 4 odseku 3 nariadenia Komisie (ES) č. 2150/2005 a všetkými relevantnými partnermi a organizáciami s cieľom zabezpečiť zodpovedajúce riešenie požiadaviek používateľov;
 - Je používateľ vzdušného priestoru so 702 registrovanými členmi relevantným partnerom ak nemá možnosť ovplyvniť a vyjadriť sa k rozdeleniu vzdušného priestoru?
- c) Hlava 4, príloha A

Členmi Stálej medzirezortnej komisie, ktorá okrem iného rieši otázky rozdelenia vzdušného priestoru SR sú podľa prílohy A predovšetkým štátne organizácie so svojim vlastným rozpočtom, ktorý môže byť využitý na spracovanie Bezpečnostnej štúdie, požadovanej v Hlave 8, časť 8.6 pri požadovaných zmenách rozdelenia vzdušného priestoru.

 - Ako môže reálne amatérska organizácia s minimálnym rozpočtom ako je LAA SR iniciovať zmenu rozdelenia vzdušného priestoru ak musí zabezpečiť vypracovanie Bezpečnostnej štúdie tak komplexnej problematiky ako je dopad zmien na bezpečnosť letovej prevádzky vo vzdušnom priestore? Kto je autorizovaný na vypracovanie takejto štúdie a podľa akej metodiky má byť štúdia spracovaná?

d) Hlava 5, časť 5.3 Rokovanie

- Ako boli realizované body 5.3.1, 2 a 3 ak nebola LAA SR informovaná o pripravovaných zmenách ani na koordinačných poradách, o čom svedčia i zápisy z koordinačných porád?

Nariadenie Komisie (ES) č. 2150/2005 definuje pojem "používateľa" ako - civilné alebo vojenské lietadlá prevádzkované vo vzduchu, ako aj **akékoľvek ine strany, ktoré vyžadujú vzdušný priestor.**

Pýtame sa preto:

1. Kde v procese úpravy, návrhov a realizácie rozdelenia vzdušného priestoru SR je vytvorený priestor pre vyjadrenie sa a presadzovanie svojich požiadaviek užívateľa so 702 aktívnymi pilotmi, používateľmi vzdušného priestoru ak nie je informovaný o chystaných zmenách?

2. Aké sú mu vytvorené reálne podmienky pre predkladanie jeho návrhov ak musí zabezpečiť vypracovanie bezpečnostnej štúdie ktorá je nepochybne finančne náročná a aká je jeho pozícia v tejto otázke voči štátnym orgánom a organizáciám s neporovnateľným finančným rozpočtom, ktoré sú členmi Stálej medzirezortnej komisie?

Na základe uvedeného žiadame :

1. Vytvorenie priestoru pre vyjadrenie sa a presadzovanie svojich požiadaviek ohľadom zmien vzdušného priestoru cestou určenia LAA SR za člena Stálej medzirezortnej komisie.
2. Revíziu uvedeného dokumentu predovšetkým v bodoch:
 - Hlava 4, príloha A - za člena Stálej medzirezortnej komisie stanoviť i LAA SR.
 - Hlava 8, časť 8.6 - povinnosť zabezpečiť vypracovanie Bezpečnostného projektu pri predkladaných návrhoch zmien rozdelenia vzdušného priestoru - vypustiť.
 - Doplniť bod : Rozdelenie vzdušného priestoru SR musí reflektovať reálne potreby subjektov, hustotu a druh prevádzky ako i potreby všetkých používateľov vzdušného priestoru a má teda byť výsledkom dohody dotknutých subjektov.
3. Na najbližšie rokovanie Stálej Medzirezortnej komisie prizvať i predstaviteľov LAA SR s možnosťou predloženia a prejednávania predložených pripomienok a návrhov.
4. Vytvorenie orgánu „**Správca vzdušného priestoru**“ združujúceho nie iba používateľov vzdušného priestoru zastrešených pod Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja a Ministerstvom obrany (Stála medzirezortná komisia) ale skutočne všetkých používateľov vzdušného priestoru SR, ako napríklad LAA SR, SNA SR, SFUL, Letecká záchranná služba atď.

Ďalším faktorom zbytočne obmedzujúcim pilotov LŠZ na území Slovenska a majúcim priamy vplyv na bezpečnosť ich prevádzky je horná hranica neriadeného priestoru, teda triedy G a E. Hoci je Slovensko z okolitých krajín najhornatejšou krajinou (s výnimkou Rakúska a Nemecka v oblasti Álp), má z okolitých krajín (Česko, Poľsko, Rakúsko, Nemecko, Maďarsko) najnižšie položenú hornú hranicu neriadeného priestoru, čo predovšetkým v horských oblastiach nad rozsiahlymi zalesnenými plochami a údoliami poskytuje pracovnú výšku maximálne 500 m až 1000m, čo pri technických možnostiach LŠZ nevytvára potrebnú bezpečnú zásobu výšky. Slovenská republika svojou orografiou a meteorologickými podmienkami poskytuje rozsiahle možnosti pre bezmotorové lietanie, jedny z najlepších v európskom priestore. Tieto možnosti ale ostávajú nevyužitú a sú degradované zbytočnými obmedzeniami v horizontálnom i vertikálnom rozdelení vzdušného priestoru Slovenskej republiky, čo má v konečnom dôsledku i priamy dopad na rozvoj turizmu a cestovného ruchu.

Spoločnou snahou subjektov využívajúcich vzdušný priestor SR je predovšetkým bezpečnosť letovej prevádzky a umožnenie naplnenia odvekej túžby človeka lietať. Zavádzanie výrazných reštrikcií a obmedzení vo forme neadekvátnych priestorov CTR, TMA, TSA, TRA a podobne na úkor iných používateľov vzdušného priestoru so sebou spravidla prináša u dotknutej skupiny negatívny efekt zhoršenia disciplíny pilotov a častejšieho porušovania pravidiel bezpečnosti letovej prevádzky.

Veríme, že jedine vzájomná otvorená komunikácia na princípe rovnocennosti a presadzovanie reálnych potrieb jednotlivými subjektmi pri tvorbe priestorov povedie k vytvoreniu podmienok pre bezpečnejšie, efektívnejšie a zmysluplnejšie využívanie vzdušného priestoru pre všetkých .

S úctou

.....
Ing. Róbert SETNIČKA
prezident LAA SR