

- 1 Důležité informace pro změnu majitele SLZ
- 2 Informace k přechodu na šířku kanálu 8,33 kHz v letecké radiokomunikaci
- 3 Servisní bulletin TL-Ultralight - Možnost aktualizace zástavby ZS
- 4 AIC: Přechod na šířku kanálu 8,33 kHz hlasové komunikace v kmitočtovém pásmu 118-137 MHz



Důležité informace pro změnu majitele SLZ

Součástí života a provozu SLZ je i možná změna majitele tohoto létajícího zařízení. Aby mohl být nový majitel zaevidován v rejstříku LAA, musí být splněny určité podmínky. Z národní platnosti námi vydávaných průkazů pro SLZ také vyplývají omezení při prodeji do zahraničí. Pro lepší informovanost našich letců přinášíme následující řádky popisující, jak správně „zúřadovat“ změnu majitele či registraci na zahraničního vlastníka. **Následující informace se netýkají MPK.**

Co je nutné dodat na rejstřík LAA, aby mohl být v dokumentaci změněn majitel SLZ (ULL, MZK, ULH, ULV, ZK)

Změna majitele SLZ přes inspektora techniky

1. Inspektora techniky navštíví prodávající a kupující a předloží mu kupní smlouvu, kterou mezi sebou uzavřeli. Oba před inspektorem smlouvu podepíší a uvedou číslo občanského průkazu nebo pasu. Inspektor provede zápis do své evidence a neprodleně zašle na rejstřík LAA ČR registrační list se změnou majitele a přiloží kopii **kupní smlouvy**. Na základě registračního listu s kupní smlouvou a uhrazení příslušného poplatku zaregistruje rejstřík nového majitele a vydá nový technický průkaz.
2. Inspektora techniky navštíví stávající majitel SLZ (prodávající), předloží kupní smlouvu s národními nového majitele a jeho podpisem. Inspektor techniky ověří totožnost prodávajícího dle jeho OP nebo pasu, zapíše číslo OP nebo pasu. Majitel (prodávající) smlouvu před inspektorem podepíše. Inspektor provede zápis do své evidence a neprodleně zašle na rejstřík LAA ČR registrační list se změnou majitele a přiloží kopii **kupní smlouvy** s podpisy prodávajícího a kupujícího. Na základě registračního listu s kupní smlouvou a uhrazení příslušného poplatku zaregistruje rejstřík nového majitele a vydá nový technický průkaz.
3. Inspektora techniky navštíví nový majitel letadla, který předloží **notářsky ověřenou** kupní smlouvu (v případě pochybností si správnost údajů může inspektor ověřit telefonicky u prodávajícího). Inspektor techniky ověří totožnost nového majitele a zapíše číslo jeho OP nebo pasu. Inspektor provede zápis do své evidence a neprodleně zašle na rejstřík LAA ČR registrační list se změnou majitele a přiloží kopii **kupní smlouvy**. Na základě registračního listu s kupní smlouvou a uhrazení příslušného poplatku zaregistruje rejstřík nového majitele a vydá nový technický průkaz.

Změna majitele SLZ na rejstříku LAA ČR

Pokud požádá majitel o převod SLZ na jinou osobu přímo na rejstříku LAA ČR, je postup následující:

1. Pokud se dostaví stávající i nový majitel, předloží kupní smlouvu rejstříku LAA ČR; pracovník rejstříku LAA ČR ověří totožnost dle osobních dokladů a oba smlouvu podepíší.
2. V případě, že je doručena notářsky ověřená kupní smlouva, může provést rejstřík LAA ČR změnu majitele SLZ bez přítomnosti kupujícího a prodávajícího.
3. Na základě podepsané kupní smlouvy a po uhrazení příslušného poplatku provede rejstřík LAA ČR změnu a vystaví nový technický průkaz SLZ.
4. Rejstřík LAA ČR zapíše změnu majitele do registračního listu SLZ, který i s kopií kupní smlouvy neprodleně zašle příslušnému inspektorovi techniky, aby mohl provést změnu majitele ve své evidenci TP.

Poznámka:

Termínem „kupní smlouva“ je v tomto pokynu myšlena obecně smlouva dokládající převod majitele, může to být i darovací smlouva a podobně.

Majitel

je vlastníkem SLZ; může jím být fyzická nebo právnická osoba, která nemusí být odborně poučená a způsobilá pro zacházení se SLZ ve svém

vlastnictví. Majitel může pověřit jinou, odborně poučenou a způsobilou osobu, aby byla provozovatelem SLZ v jeho vlastnictví.

Provozovatel

může být jen osoba odborně způsobilá pro zacházení se SLZ (držitel pilotního průkazu odpovídající kvalifikace, držitel oprávnění LAA ČR jako je např. středisko pilotního výcviku, držitel oprávnění k výrobě apod.). V případě, že je provozovatel odlišný od majitele (majitel pověřil provozovatele a ten s tím souhlasí), je nutné, aby byl provozovatel na registračním listu uveden, a je nezbytné, aby se provozovatel u svých údajů na registračním listu podepsal. V případě, že je provozovatelem právnická osoba, musí registrační list potvrdit příslušná „oprávněná osoba“ jednajícím jménem společnosti.

Jak postupovat při změně majitele SLZ mimo území ČR (ULL, MZK, ULH, ULV, ZK)

Pokud má být novým majitelem SLZ cizinec, musí počítat s tím, že pilotní i technické průkazy vydávané LAA ČR mají omezenou národní platnost a neplatí tedy automaticky v zahraničí.

Nejsprávnějším řešením při trvalém provozu UL letounu v zahraničí je zrušit českou registraci a přihlásit stroj v zemi kde bude provozován. Pokud však chce nový zahraniční majitel SLZ létat s původní českou registrací (přeregistrace do cizí země není vždy možná), musí splnit určité podmínky. Při provozu SLZ s naší registrací musí zahraniční občan dodržet následující podmínky:

1. Občan cizí země, který získá pilotní průkaz LAA a bude létat v ČR:

- musí doložit písemné prohlášení, že bude létat v ČR (spolu s podklady pro registraci letounu dodat do rejstříku LAA).

2. Občan cizí země, který bude létat v zahraničí:

- **do zahraničí se mohou převádět pouze SLZ s technickým průkazem typu P nebo A.** Jedná se o typově schválená letadla českého výrobce (LAA ČR dozoruje výrobce, výrobu, schvaluje technickou způsobilost, má pod dohledem bulletinu) nebo letadla, která získala český typový průkaz a mohou být i vyráběna zahraniční firmou - např. italská letadla Echo či Sierra, polský Junior či Topaz, slovenský Viper či Dynamic, atd. V ČR pak existuje správce typu (autorizovaný dealer), který zodpovídá za styk s výrobcem, za bulletinu atd.

- nový majitel musí doložit **písemný souhlas příslušného zahraničního leteckého Úřadu**, tj. povolení létat na OK značkách v jejich zemi. Tento dokument bude založen na rejstříku LAA.

- dále musí doložit **prohlášení majitele** (formulář ke stažení na webu LAA - www.laacr.cz), že byl seznámen s pravidly stanovenými LAA pro údržbu a provoz SLZ, že bude tato pravidla respektovat a bude ve spojení s příslušným inspektorem technikem, kterému bude hlásit všechny změny či poškození SLZ. Toto prohlášení bude rovněž založeno na rejstříku LAA.

Ještě je třeba upozornit, že občanu cizí země, který chce létat v zahraničí s letadlem od zahraničního výrobce mimo správu LAA, NELZE přidělit značku „OK“ a vydat mu český technický průkaz. LAA ČR v takovém případě nemá dohled nad výrobou, provozem, technickou způsobilostí, bulletinu, atd. Nemůžeme tedy provádět schvalování SLZ v zahraničí.

Poznámka:

Výše uvedený text je shrnutím informací, které jsou obsaženy v našich předpisech či metodických pokynech pro inspektory techniky a provozu, rovněž to bude uvedeno v nové verzi webových stránek LAA. V případě nejasností lze také zavolat přímo na ústředí LAA.

Informace k přechodu na širší kanálu 8,33 kHz v letecké radiokomunikaci

O problematice přechodu na širší kanálového rozestupu po 8,33 kHz byl již článek v Pilotu číslo 11/2010 od autora Ing. J. Valenty (Ministerstvo dopravy, OCL). V něm byly uvedeny důvody a postup zavádění dělení po 8,33 kHz v evropském vzdušném prostoru. Stručně zopakováno, kmitočtové pásmo pro leteckou komunikaci v rozmezí od 118 do 137 MHz bylo během doby zcela zaplněno a zvláště dopravní letectví se dostalo do situace, kdy již nejsou k dispozici další volné komunikační frekvence. Nejsnazším řešením bylo zvýšení kapacity stávajícího kmitočtového pásma, čehož bylo dosaženo zúžením šířky přenosového kanálu z původních 25 kHz na 8,33 kHz. Přesněji řečeno, kanál o šíři 8,33 kHz vznikne rozdělením původního kanálu 25 kHz na tři díly, kde kolem každého nosného kmitočtu 25 kHz vzniknou další dva kmitočty s odstupem +/- 8,33 kHz. Toto umožní vměstnat do stávajícího pásma daleko větší počet použitelných frekvencí. Nejprve byl tento krok použit v dopravním letectví ve výškách nad FL 195, postupně se však zavádí i ve výškách nižších, odborně řečeno od GND do FL 195.

Od publikace zmíněné statí v roce 2010 nastal další vývoj, i v ČR byla na toto téma řada dalších jednání. V roce 2012 vstoupilo v platnost **Nařízení komise EU č.1079/2012, ve kterém jsou už stanovena konkrétní kritéria přechodu na 8,33 kHz pro členské země EU**. Informace k tomuto tématu zazněly i na semináři ŘLP pro GA (všeobecné letectví) v Jenči v lednu tohoto roku, a v únoru tohoto roku vyšel informační oběžník **AIC č. C 02/13** (ke stažení na stránkách ŘLP a v plném znění otištěn v tomto Bulletinu), který stanovuje termíny pro jednotlivé etapy přechodu na 8,33 kHz v ČR, vyplývající ze zmíněného nařízení EU.

Co to vše pro nás uživatele SLZ v praxi znamená?

Jsou pro nás stanoveny závazné termíny, a to zejména:

Ode dne 18. 11. 2013 vám ČTÚ nevystaví povolení k radiostanici, která nemá dělení frekvencí po 8,33 kHz.

Od 1. 1. 2018 nesmí být v komunikaci ve vzdušném prostoru ČR používána radiostanice pracující pouze v kanálovém rozmezí 25 kHz.

Přechod jednotlivých letišť a prostorů na dělení po 8,33 kHz bude probíhat postupně v období od roku 2016 do roku 2018, a to směrem od západu k východu republiky, MD k tomu zpracovává kmitočtový plán přechodu.

V AIC č. C 02/13 je však mylně uvedeno, že ode dne 18. 11. 2013 nebude do rejstříku SLZ zapsáno letadlo, jehož letadlová stanice nebude splňovat dělení po 8,33 kHz. **SLZ nemusí být vybaveno radiostanicí** a při zápisu do rejstříku na rozdíl od „velkých“ letadel se u SLZ radiostanice nikde nezapisuje. Nicméně je naší povinností vás (zejména piloty SLZ) všemi dostupnými prostředky informovat o výše uváděných skutečnostech, které chtě nechtě musíme všichni respektovat. Také naši inspektoři techniky vám to budou připomínat při technických prohlídkách vašich strojů.

Pokud tedy máte a používáte radiostanici s dělením po 25 kHz, můžete ji využívat do konce roku 2017, i když je možné, že už dříve se v některých řízených prostorech setkáte s nutností použít frekvence dělené po 8,33 kHz.

Pokud si v této době pořizujete radiostanici novou, kupujte už jen takovou, která vysílá i přijímá s dělením po 8,33 kHz. Zde je třeba vysvětlit některé nejasnosti. Na internetu a v dotazech pilotů se někdy hovoří o 3 provedeních radiostanic: za prvé s dělením po 25 kHz, za druhé po 8,33 kHz a za třetí o radiích s dělením po 25 kHz i 8,33 kHz. Radiostanice, která má frekvenční rozestupy po 8,33 kHz, má automaticky také všechny frekvence po 25 kHz. Zjednodušeně řečeno je to jako kdybych řekl, že mám pravítko centimetrové, milimetrové a třetí, které má centimetry i milimetry. To milimetrové má automaticky i centimetry, jde jen o jemnější dělení.

Závěrem: Výše uvedeným povinnostem se nelze vyhnout, nicméně ještě několik let lze využívat stávající radiostanice. Kupodivu i současné ceny radiostanic s dělením po 8,33 kHz nejsou vyšší než ceny těch „starých“, a při tempu technického vývoje a konkurenci výrobců lze předpokládat, že ceny rozhodně nahoru nepůjdou, spíše naopak. Doufáme, že nám úředníci EU do budoucna nepřipraví finančně ještě náročnější překvapení.

Petr Chvojka

Informace pro majitele a piloty letounů typu TL 2000 Sting a TL 96 Star

dodatek k závěrům nehody letounu TL 2000 Sting, ke které došlo u Toužimi

Závěry z vyšetřování nehody provedené ÚZPLN a komentář k nehodě byl uveřejněn v rozboru nehod v časopise Pilot č.1/2013.

Při otevření vrchlíku záchranného systému došlo k tak velkému dynamickému rázu, že se přetrhla tři ze čtyř ocelových lan spojujících letoun s karabinou padáku. Čtvrté lano se vytrhlo z konstrukce letounu pravděpodobně při destrukci letounu v okamžiku nárazu na zem.

Ocelová lana byla dimenzována dle předpisu platného do roku 2004.

Za dobu provozu letounů typu TL 2000 Sting došlo dle sdělení výrobce ke třem případům použití záchranného systému GRS 473 a v žádném z případů nedošlo k poruše lan.

Jak se však v tomto jednotlivém případě ukázalo, může síla působící na lana dosáhnout hodnoty vyšší, než bylo předpokládáno, vyšší, než v případech dosud známých u letounů tohoto typu.

Je mnoho variant polohy letounu, jeho pohybu atd., které mohou mít na průběh a velikost dynamického rázu vliv.

Záchranný systém je v každém případě bezpečnostní prvek, který může v kritické situaci posádku zachránit (letadlo zpravidla nějakou újmou utrpí). Případů, kdy záchranný systém spolehlivě fungoval, bylo několik (Lambada 2 x, Virus, Eurostar, Skylark atd). Použití ZS však není běžná záležitost. Každé použití záchranného systému může mít jiný průběh a ne vždy to musí dopadnout dobře. Použití ZS je poslední možností záchrany života v jinak neřešitelné situaci, ale nikdy nelze zaručit jeho stoprocentní účinnost.

Taktéž ověřování jak záchranných systémů, tak pevnosti spojení s úchytnými body na letounu se provádí podle schválených předpisů, ale skutečné podmínky, které se mohou při použití vyskytnout, nemohou být v celém rozsahu odzkoušeny.

Nakonec to může být i případ použití ZS při nehodě u Toužimi.

Upozorňují majitele letounů typu TL 2000 Sting a TL 96 Star, vyrobených před druhou polovinou roku 2012, že není zaručena pevnost uchycení při použití záchranného systému.

Jak bylo již výše uvedeno, použití ZS dle údajů výrobce 3 x fungovalo dobře, 1 x došlo k poruše lan. Vždy bude záležet na druhu použitého záchranného systému a upevňovacích popruhů či lan, na celkové hmotnosti posádky a na celém procesu otevírání vrchlíku padáku, rychlosti a polohy letounu.

Upozorňují, že na velikosti dynamického rázu se výrazně podílí také případné přetížení letounu v provozu.

Upevňovací lana ZS u zmíněných typů letounů jsou zalaminována v trupu pod vrstvou kompozitu a nelze je u letounů v provozu bez poškození trupu vyměnit.

Výrobce (firma TL Ultralight) připravila v návaznosti na výsledky šetření nehody technická opatření, která zvyšují bezpečnost upevnění záchranného systému. K tomu vydala bulletin, který řeší spolehlivost upevnění záchranného systému v konstrukci letounu.

Upozorňují všechny majitele letounů TL 96 Star a TL 2000 Sting, vybavených záchranným systémem, aby tomuto věnovali náležitou pozornost. Bližší informace na následující straně tohoto Bulletinu LAA nebo vám je ke konkrétní instalaci ZS poskytne přímo výrobce letounu.

Václav Chvála
Hlavní inspektor techniky ULL

SERVISNÍ BULETIN / SERVICE BULLETIN

VYDAL / ISSUED BY:

TL - Ultralight s.r.o.
Letiště - budova č. 84, 503 41 Hradec Králové
Czech Republic
Tel: +420 495 211 753
URL: www.tl-ultralight.cz

TÝKÁ SE / CLARIFICATIONS: Možnost aktualizace zástavby záchranného systému.

DATUM VYDÁNÍ / DATE OF NOTICE: 18.2.2013

DATUM ÚČINNOSTI / EFFECTIVE DATE: 18.2.2013

OMEZENÍ / LIMITATIONS: nejsou

OVLIVNĚNÁ LETADLA / AFFECTED AIRCRAFT: všechny letouny TL 2000 Sting do výrobního čísla 12 ST 387 s instalovanou zástavbou záchranného systému Galaxy GRS 6/473
všechny letouny TL 96 Star s instalovanou zástavbou systému Galaxy GRS 6/473

VÝROBNÍ ČÍSLA OVLIVNĚNÝCH LETADEL / AFFECTED SERIAL NUMBERS: celá flotila až do výr. č. 12 ST 387 (Sting), celá flotila (Star)

ČÍSLO BULETINU / NOTICE ID: 5.S.ST. 2013

ČÍSLO NAHRAZENÉHO DOKUMENTU / SUPERSEDED NOTICE ID (if applicable): -

POČET STRAN / PAGES: 1/1

DISTRIBUCE / DISTRIBUTION: přílohou časopisu Pilot LAA ČR a na stránkách výrobce
www.tl-ultralight.cz

REFERENCE / REFERENCES: Bulletin Pilot LAA ČR 7/12

o

DUVOD / CAUSE:

V průběhu tragické letecké nehody UL letounu TL 2000 Sting dne 28.4.2012 došlo po aktivaci záchranného systému k přetržení 3 ocelových lan průměru 5 mm spojujících ZS s konstrukcí letadla. Zástavba upevnění lan a jejich dimenzování je v souladu s požadavky předpisu platného v době certifikace letounu v roce 2002. Zástavba ZS byla projektována na maximální vzletovou hmotnost letounu 472,5 kg.

OPATŘENÍ / CONDITION:

Výrobce SLZ navrhl metodu po jejíž aplikaci dojde k snížení dynamického rázu při aktivaci a zesílení některých partií konstrukce. Aplikace bulletinu je dobrovolná a její aplikace závisí na rozhodnutí provozovatele SLZ. Metoda se skládá ze dvou etap:

- 1) Výměna stávající zástavby ZS Galaxy GRS 6/473 za typ GRS 6/600. Nově instalovaný typ ZS při své aktivaci zatěžuje konstrukci letounu menším dynamickým rázem zajištěným větší plochou vrchlíku padáku. Instalace ZS vyžaduje úpravu kompozitového boxu pro uložení kontejneru s padákem. Výměnu je možné provádět pouze u výrobce SLZ ve spolupráci s výrobcem ZS.
- 2) Zesílení přelaminování lan v místě jejich uchycení do konstrukce trupu. Přelaminování brání sesmeknutí lan směrem do středu trupu při aktivaci záchranného systému. Tímto nedojde k navýšení zatížení na rozpěrné tyče v trupu (STING-1-1). Přelaminování bude provedeno dle aktuální výrobní dokumentace (č. výkr. dok. S4-1000_000_00-1, v poslední aktualizaci ze dne 18.2.2013).

ČESKÁ REPUBLIKA
CZECH REPUBLIC

ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČR, s.p.
Letecká informační služba
AIR NAVIGATION SERVICES OF THE C.R.
Aeronautical Information Service

Navigační 787
252 61 Jeneč

AIC

C 02/13

21 FEB

+420 220 372 833

+420 220 372 835

+420 220 372 702



ais@ans.cz

<http://lis.rlp.cz>

Podklad: MD - odd.let.provozu, techniky a rozvoje

Přechod na širší kanálu 8,33 kHz hlasové komunikace v kmitočtovém pásmu 118 – 137 MHz

Dne 7. prosince 2012 vstoupilo v platnost Prováděcí nařízení komise (EU) č. 1079/2012 ze dne 16. listopadu 2012, kterým se stanoví požadavky na rozestup kanálů hlasové komunikace pro jednotné evropské nebe (dále jen „nařízení“). Nařízení stanoví požadavky na koordinované zavedení hlasové komunikace letadlo-země založené na rozestupu kanálů 8,33 kHz a vztahuje se na všechna rádia provozovaná v pásmu 117,975–137 MHz přiděleném letecké pohyblivé službě, včetně systémů, jejich složek a souvisejících postupů. Dále se vztahuje na systémy zpracování letových údajů, které slouží stanovištím řízení letového provozu poskytujícím služby všeobecnému letovému provozu, na jejich složky a související postupy. Přechod na širší kanálu 8,33 kHz musí být proveden do 31. prosince 2018. Přechod se týká nejen technologického vybavení rádiových stanic (na palubách letadel a zemských stanic), ale rovněž změn kmitočtových přidělů. K bezproblémovému zajištění přechodu na širší kanálu 8,33 kHz nařízení stanoví pro civilní letectví pevné termíny, které musí být bezpodmínečně dodrženy.

Jedná se mj. o následující termíny:

- Od 17. listopadu 2013 musí poskytovatelé letových navigačních služeb, ostatní provozovatelé nebo vlastníci rádií zajistit, aby veškeré rádiové vybavení uvedené do provozu po tomto datu mělo širší kanálu nejen 25 kHz ale rovněž 8,33 kHz (článek 4 odst. 2 a 6 nařízení). **Na základě této skutečnosti nebude ze strany Českého telekomunikačního úřadu ode dne 18. listopadu 2013 vydáváno individuální oprávnění k letadlové nebo letecké stanici, která nebude splňovat tento požadavek.**
- Od 17. listopadu 2013 členské státy EU zajistí, aby letadla, kterým bude individuální osvědčení letové způsobilosti nebo individuální povolení k letu v členském státě EU poprvé vydáváno, byla vybavena rádiem s širší kanálu nejen 25 kHz ale rovněž i 8,33 kHz, pokud se na ně vztahuje požadavek rádiového vybavení (článek 4 odst. 3 a 6 nařízení). **Na základě této skutečnosti nebude ode dne 18. listopadu 2013 ze strany Úřadu pro civilní letectví nebo Letecké amatérské asociace České republiky zapsáno do Leteckého rejstříku České republiky nebo rejstříku sportovních létajících zařízení letadlo, jehož letadlová stanice nebude splňovat stanovené technické podmínky.**
- **Od 17. listopadu 2013 provozovatelé letových navigačních služeb, provozovatelé nebo vlastníci rádií zajistí, aby v případě modernizace vybavení měla použitá letadlová nebo letecká stanice možnost rozestupu kanálů nejen 25 kHz ale rovněž 8,33 kHz (článek 4 odst. 4 a 6 nařízení).**
- Od 1. ledna 2018 musí být všechna letadla a sportovní létající zařízení vybavena letadlovou stanicí s širší kanálu nejen 25 kHz ale rovněž 8,33 kHz. **Po dni 31. prosince 2017 nesmí být ve vzdušném prostoru České republiky provozováno letadlo ani sportovní létající zařízení, pokud jeho letadlová stanice komunikuje jen s širší kanálu 25 kHz (článek 4 odst. 5 a 6 nařízení a článek 5 odst. 4 nařízení).**

Požadavky na převod na širší kanálu 8,33 kHz se nevztahují na následující kmitočty:

- Tísňový kmitočet 121,5 MHz.
- Pomocný kmitočet pro účely pátrání a záchrany 123,1 MHz.
- Kmitočty VKV datových spojů VDL 136,725 MHz; 136,775 MHz; 136,825 MHz; 136,875 MHz; 136,925 MHz; 136,975 MHz.
- Kmitočty letadlového komunikačního adresního a oznamovacího systému (ACARS) 131,525 MHz; 131,725 MHz; 131,825 MHz.
- Kmitočty s posunutou nosnou v rozestupu kanálů 25 kHz, kmitočtový ofset.

Tyto kmitočty budou nadále provozovány s širší kanálu 25 kHz (článek 2 odst. 4 nařízení).

Pro státní letadla podle článku 9 nařízení jsou pro přechod v některých případech stanoveny odlišné podmínky a termíny.

Ministerstvo dopravy – odbor civilního letectví zpracuje kmitočtový plán přechodu na širší kanálu 8,33 kHz pro letecké stanice. Z důvodu hladkého a úspěšného přechodu na širší kanálu 8,33 kHz se přechod plánuje uskutečnit postupně.

Jednotlivá letiště a prostory budou převedeny na širší kanálu 8,33 kHz v období od podzimu roku 2016 až do jara 2018. Bude zpracován hrubý časový plán, který bude publikován v oběžníku AIC C.

Dotazy lze adresovat na Ing. Jiřího Valentu, Ministerstvo dopravy – odbor civilního letectví (kontakt: jiri.valenta@mocr.cz, tel. 225 131 216)

- K O N E C -