

Používání neřízených letišť pro IFR provoz v Evropě


Magisterský projekt

Filip Červený, 1 87

Obsah

1. Úvod
2. Neřízené letiště
3. IFR provoz
4. Státy, které využívají neřízené letiště pro IFR provoz
5. Postupy a předpisy Německa pro zajištění bezpečnosti
6. Postupy a předpisy Norska pro zajištění bezpečnosti
7. Postupy a předpisy Spojeného království pro zajištění bezpečnosti
8. Pokračování práce

Úvod

- v ČR IFR lety jen na řízených letištích
 omezení provozu
- některé evropské státy provozují IFR lety i na neřízených letištích
- cílem : zjistit proč to zatím není možné v ČR a jaké postupy využívají tyto státy pro aplikaci tohoto typu provozu a zajištění bezpečnosti

1. Neřízené letiště

- ČR uznává v předpise L11 všech 7 tříd (A, B, C, D, E, F, G) vzdušného prostoru stanovených ICAO, ale používají se zde jen třídy C, D, E a G.
- neřízené letiště (Uncontrolled aerodrome) je v ČR dle národního předpisu L2 (2) letiště, na kterém se neposkytuje služba ATC.
- podle specifikace ICAO jsou prostory třídy F a G neřízené prostory. Lety IFR jsou povoleny ve všech třídách vzdušných prostorů.
- v ČR jsou IFR lety v prostoru třídy G zakázány a tento prostor je definovaný od země do 1000 ft AGL, tam kde se nenachází prostor třídy D.
- nejsou zajišťovány rozestupy mezi letouny

2. IFR provoz

- ICAO umožňuje provádět lety IFR v třídě G, ale předpisy ČR to zakazují.
- proto zatím není možné v ČR provádět IFR lety na neřízených letištích.
- IFR lety : ICAO Doc 8168
- alternativou pro IFR provoz na neřízených letištích je zavedení prostoru třídy F (Německo)

3. Státy, které využívají neřízené letiště pro IFR provoz

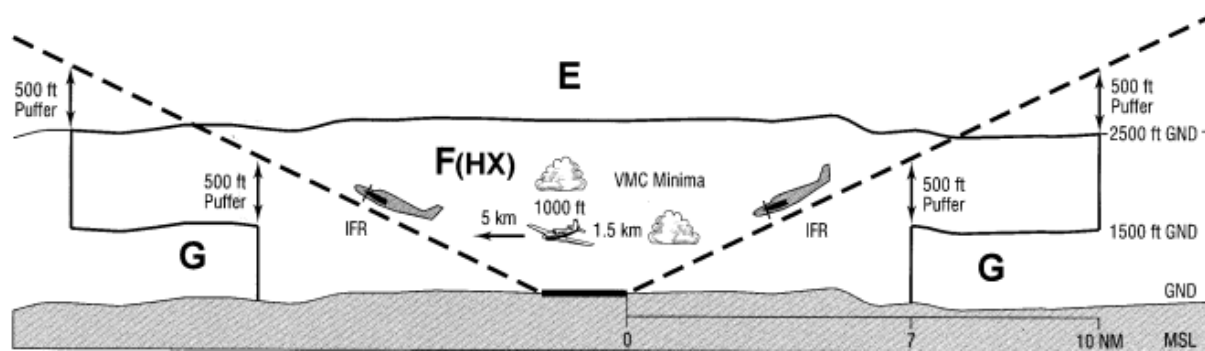
- **Německo**
 - zavedení prostoru třídy F
- **Norsko**
 - povolení IFR letů v prostoru třídy G
- **Spojené království Velké Británie a Severního Irska**
 - povolení IFR letů v prostoru třídy G

4. Postupy a předpisy Německa pro zajištění bezpečnosti

Prostor třídy F

- Tento prostor třídy F je složený ze dvou částečných prostorů a je spojený s řízeným prostorem třídy E a s neřízeným prostorem třídy G vertikálním rozsahem GND-2500ft. Tento prostor je aktivní pouze po dobu IFR přiblížení a odletů, z důvodu co nejmenšího omezování letů VFR.
- Sklon prostoru třídy F záleží na gradientu klesání při přiblížení či minimálním gradientu stoupání při odletu.

Prostor třídy F

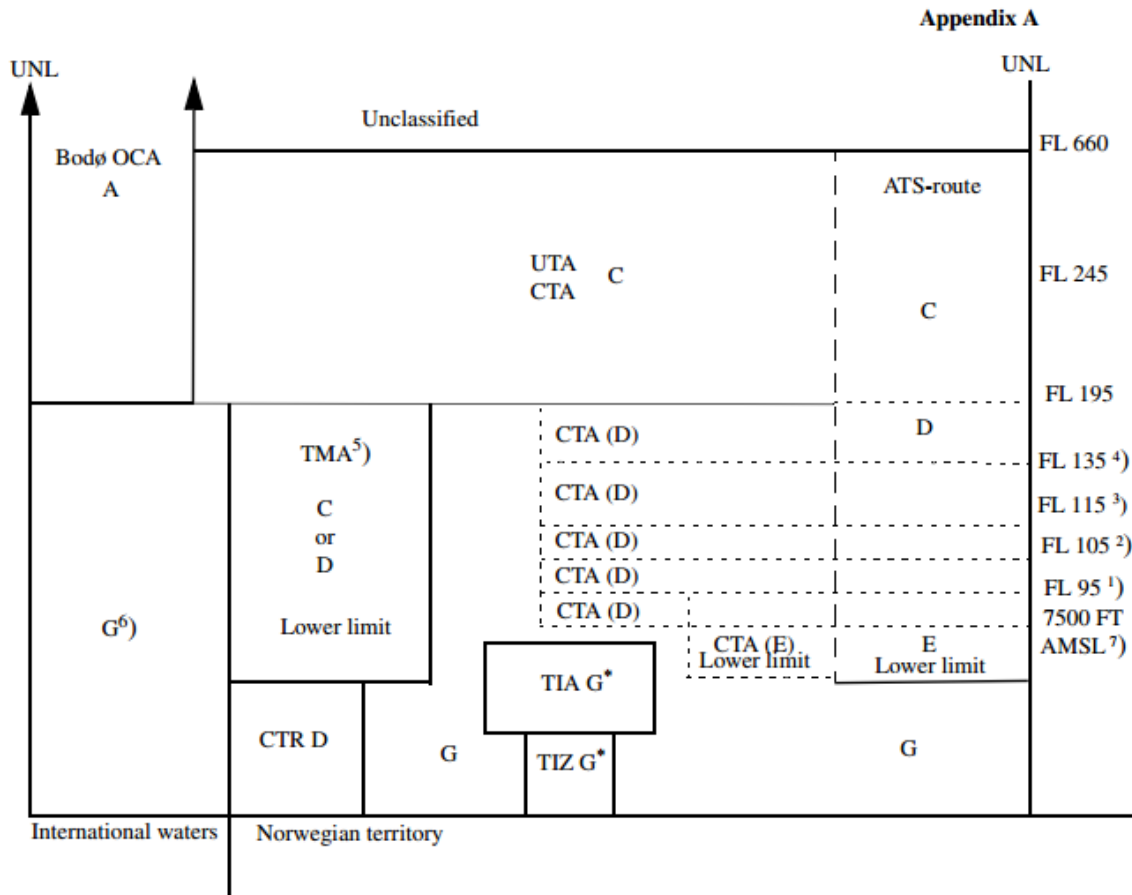


VMC minima

- Letová dohlednost 5 km
- Vzdálenost od oblaků horizontálně: 1500 m, vertikálně: 1000 ft
- VFR lety nepotřebují povolení
- Separace mezi IFR lety v třídě F je zajištěna tím, že nemůže být v tomto prostoru prováděn více než jeden IFR let současně. Nejsou zajištěny rozestupy mezi IFR a VFR lety v prostoru třídy F.
- Je zajištěna koordinace mezi stanicí AFIS a příslušným stanovištěm řízení letového provozu

5. Postupy a předpisy Norska pro zajištění bezpečnosti

- vzdušný prostor norského FIRu je rozdělen do pěti tříd: A, C, D, E a G.
- prostor třídy G je neřízený a je zároveň používán pro lety IFR na neřízené letiště.
- vzdušný prostor třídy G je prostor pod FL195 s výjimkou oblastí, kde jsou stanoveny prostory třídy C, D, E většinou náležících pod CTR, CTA či TMA. Do prostoru třídy G spadá neřízený prostor, **provozní informační zóna (TIZ)** a **provozní informační oblast (TIA)**.
- v G jen letová informační a provozní služba
- povinnost obousměrného radiového spojení



*There is a requirement for continuous two-way radio communication when flying in those parts of class G airspace which are established as TIZ/TIA, within HR of operation of AFIS.

6. Postupy a předpisy Spojeného království pro zajištění bezpečnosti

- postupy pro IFR lety na neřízených letištích ve vzdušném prostoru třídy G- IFR lety povoleny
- IFR letiště okolo sebe mají ATZ.
- ATZ mají vertikální hranici GND- 2000ft. Horizontální hranice se liší dle letiště. Většinou je to kruh o daném poloměru okolo nejdelší dráhy.
- obousměrné radiové spojení

Pokračování práce

- Zhodnocení postupů těchto států s IFR provozem na neřízených letištích a možnosti jejich implementace v ČR
- Analýza a návrh zavedení vzdušného prostoru třídy F v ČR (Diplomová práce)

Použité zdroje a prameny

- * 1. **Ministerstvo dopravy České republiky.** *Letecký předpis L11, Letové provozní služby.* Praha : Letecká informační služba Řízení letového provozu České republiky, 2012.
- * 2. **Ministerstvo dopravy České republiky.** *Letecký předpis L2, Pravidla létání.* Praha : Letecká informační služba Řízení letového provozu České republiky, 2011.
- * 3. **ERA.** [Online] [Citace: 20. Prosinec 2012.] <http://era.aero/products/mss-by-era/>.
- * 4. *International Association of Flight Information Service officers.* [Online] [Citace: 20. listopad 2012.] <http://www.iafi.eu/wp-content/uploads/2010/11/norway-copy.gif>.
- * 5. **LUFTFAHRTHANDBUCH DEUTSCHLAND .** *AIP Germany GEN 1.7.* Frankfurt : DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, 2012.
- * 6. **LUFTFAHRTHANDBUCH DEUTSCHLAND .** *AIP Germany ENR 1.1.* Frankfurt : DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, 2010.
- * 7. **Avinor.** *AIP Norway ENR 1.4.* Oslo : Avinor, 1997.
- * 8. **Avinor.** *AIC 11/09.* Oslo : Avinor, 2009.
- * 9. **Civil Aviation Authority.** *AIP United Kingdom ENR 1.7.* London , 2012.
- * 10. **Civil Aviation Authority.** *AIP United Kingdom ENR 1.4.* London, 2012.
- * 11. **ICAO.** *ANNEX 2, Rules of The Air, 10. vydání.* 2005.
- * 12. **ICAO.** *ANNEX 11, Air Traffic Services, 13. vydání.* 2001.

Děkuji za pozornost.