

# Letiště České Budějovice

## od července 2023 **IFRové**

Ivo Lengál

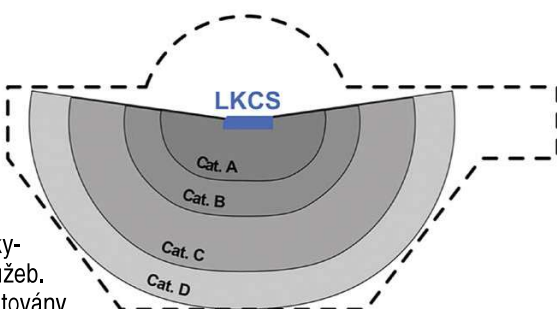
**D**ne 17. července 2023 bude mezi letiště s IFR postupy zařazeno i letiště České Budějovice, LKCS. Tato změna je poněkud unikátní, a to nejen pro letiště, ale také pro poskytovatele letových provozních služeb. Po dlouhé době jsou implementovány IFR postupy pro nové letiště, zároveň se jedná o první neřízené letiště v ČR, kde jsou tyto postupy možné. Dalším specifickým je aplikace zóny RMZ. Rád bych využil možnosti přispět k informovanosti letecké veřejnosti o připravovaných změnách nejen z pohledu projektového manažera u Řízení letového provozu ČR, s. p., ale také z pohledu rekreačního a sportovního pilota.

Letiště v Plané u Českých Budějovic si pamětníci pamatují jako letiště vojenské, které sloužilo jako domovská základna pro 1. letecký stíhací pluk, Zvolenský. Armáda letiště opustila v roce 2005 a od té doby jej jako civilní letiště provozuje akciová společnost Jihočeské letiště České Budějovice. Vlastníkem pozemků letiště a jediným akcionářem společnosti Jihočeské letiště České Budějovice, a.s. je Jihočeský kraj, který rozvoj civilního letiště podporuje. V roce 2010 započala postupná rekonstrukce a modernizace letiště, jejíž druhá etapa spočívající ve vybudování odbavovacího terminálu, rozšíření odbavovací plochy a také pořízení radionavigačního zařízení ILS/DME byla dokončena v roce 2019. Nyní čeká letiště České Budějovice další milník – zavedení IFR postupů a zahájení letů obchodní letecké dopravy.

Co se tedy z pohledu VFR pilota v okolí letiště České Budějovice mění?

### ATZ/RMZ LKCS

Dosavadní ATZ je prodlouženo ve směru drah a také rozšířeno na jih tak, aby zde bylo možné provést přiblížení okruhem i s většími, dopravními letadly, Vertikální rozsah se změnil na GND-3500 ft AMSL s třídou vzdušného prostoru G v celém rozsahu. V provozní době letiště, a tedy i stanoviště AFIS LKCS, je ATZ i RMZ zónou, a je tedy nutné v ATZ udržovat oboustranné radiové spojení s AFIS České



Obr. 1 Schematické znázornění ATZ LKCS a ochranných prostorů pro přiblížení okruhem

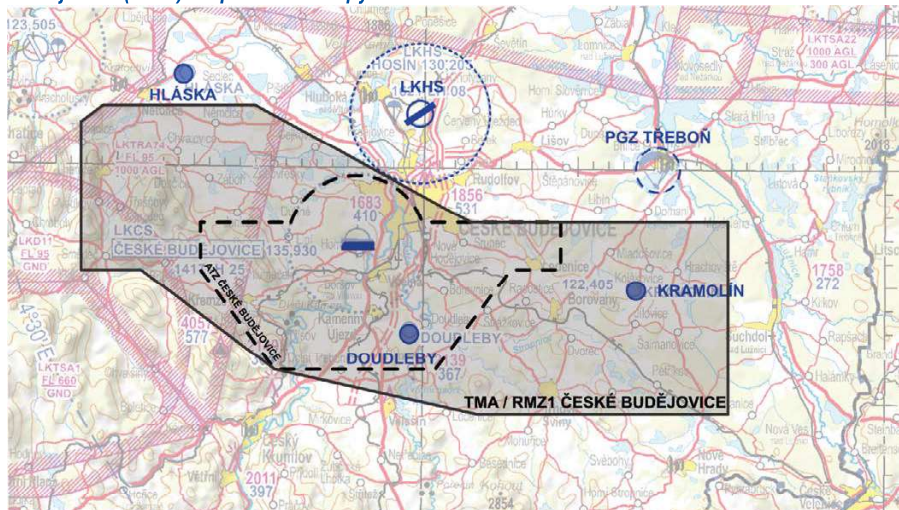
Budějovice, kanál 135,930. Pozor, standardní provozní doba letiště publikovaná v AIP může být změněna NOTAMem.

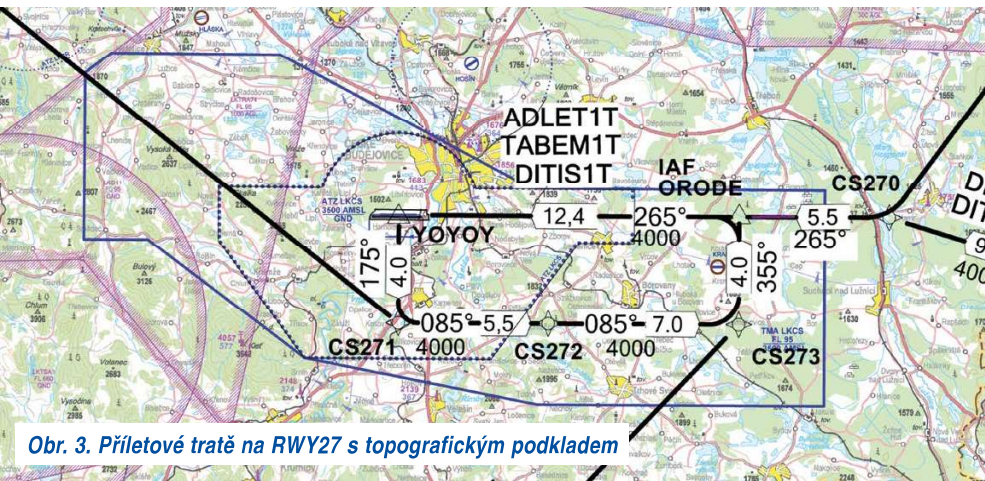
Kromě povinnosti radiového spojení se pro pilota VFR nic zásadního nemění, pohybuje se stále (i nad 1000 ft AGL) v neřízeném vzdušném prostoru. Pilot dostane informace o provozu a instrukce k provedení letu, ale rozestupy mu zajišťovány nejsou, platí koncept „see and avoid“ (vidět a vyhnout se). Nově je nutné brát více v úvahu turbulenci v úplavu. Přeci jenom sedmdesátitunové letadlo vzduch poměrně dost rozvíří. Obecně platí, že je bezpečnější trajektorii takového těžšího letadla raději nadletět než podletět. Rozestup při vzletu a přistání je potřeba také upravit. Rozumné je řídit se minimy, která se aplikují na řízených letištích mezi LEHKÝM a STŘEDNÍM letadlem – při vzletu 2 minuty, při přistání 3 minuty.

### TMA / RMZ1 České Budějovice

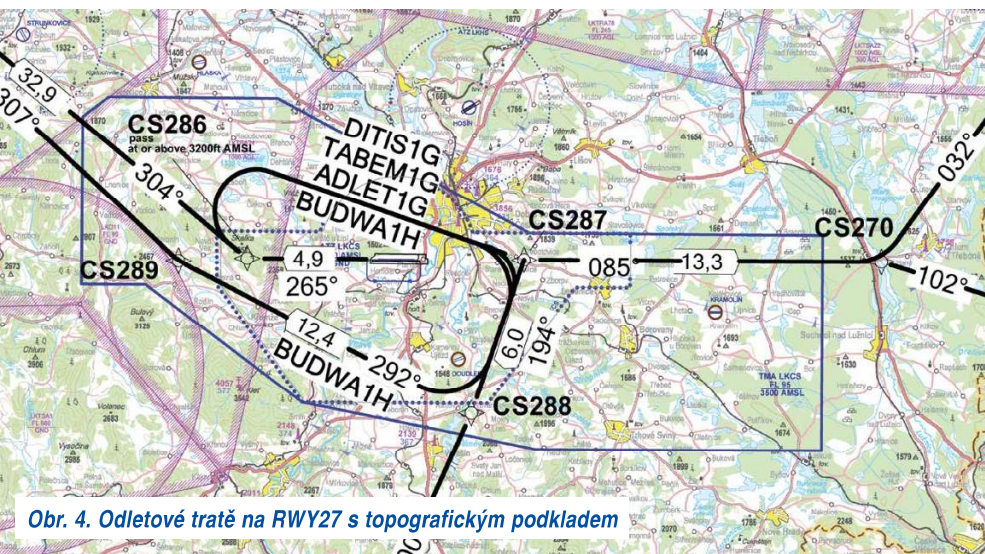
Pro účely ochrany IFR provozu se nově zřizuje TMA České Budějovice, které ale bude aktivováno jen na dobu nezbytně nutnou k provedení IFR letu, cca 20 minut před přiletem či odletem takového letu. Vertikální rozsah TMA LKCS je 3500 ft AMSL – FL 95, horizontální hranice jsou patrné z obrázku č. 2, TMA je vzdušným prostorem třídy D. Proto, aby bylo včas zajištěno informování neřízeného VFR provozu, který se v dané oblasti může nacházet, mimo aktivaci TMA se aplikuje v tom samém prostoru RMZ1 Č. Budějovice (vzdušný prostor zůstává třídy E). Pro VFR pilota tyto prostory představují největší změnu v dané oblasti. V RMZ1 se vyžaduje oboustranné radiové spojení s FIC Praha na kmitočtu 126,100 MHz. V případě, že dojde k aktivaci TMA, bude pilot VFR letu vyzván k opuštění prostoru nebo k přechodu na ACC Praha, sektor KV, kmitočet 118,650 MHz, kde získá letové povolení k letu uvnitř TMA. Se zavedením TMA, resp. RMZ1 vyplývá i podstatné omezení pro letadla nevybavená radiostanicí. Pro letadla bez radiostanice je vstup do těchto prostorů zapovězen. Pro padákové kluzáky je to o to horší, že radiostanice legálně zatím mít ani nemohou. Věřme tomu, že se brzy najde rozumné řešení i pro ně.

Obr. 2 Schematické znázornění ATZ České Budějovice (čárkovaně) a TMA/RMZ1 České Budějovice (šedě) na podkladu mapy VFR 1:500 000





Obr. 3. Příletové tratě na RWY27 s topografickým podkladem



Obr. 4. Odletové tratě na RWY27 s topografickým podkladem

Z obrázků je zřejmé, že konstrukce ATZ i TMA je opravdu minimalistická a nezabírá víc prostoru než je třeba. TMA je tak malé, že v něm prakticky nelze mezi dvěma IFR lety udržet horizontální rozestup. Okolní vojenské omezené prostory představují taktéž pro civilně-vojenskou koordinaci poměrně komplikovaný oříšek. O létání uvnitř ATZ/RMZ či TMA/RMZ1 se není třeba bát, podstatné je včas

navázat radiové spojení, být na poslechu a oznámit vstup a opuštění prostoru. Při aktivaci TMA je nutné získat letové povolení od ACC a řídit se jeho instrukcemi. Zatím je těžké odhadnout počet IFR letů, který bude letiště České Budějovice využívat. Cestovní kancelář Čedok ve spolupráci se SmartWings plánují na letošní sezonu sérii charterových letů. Letiště bude zároveň určitě využíváno

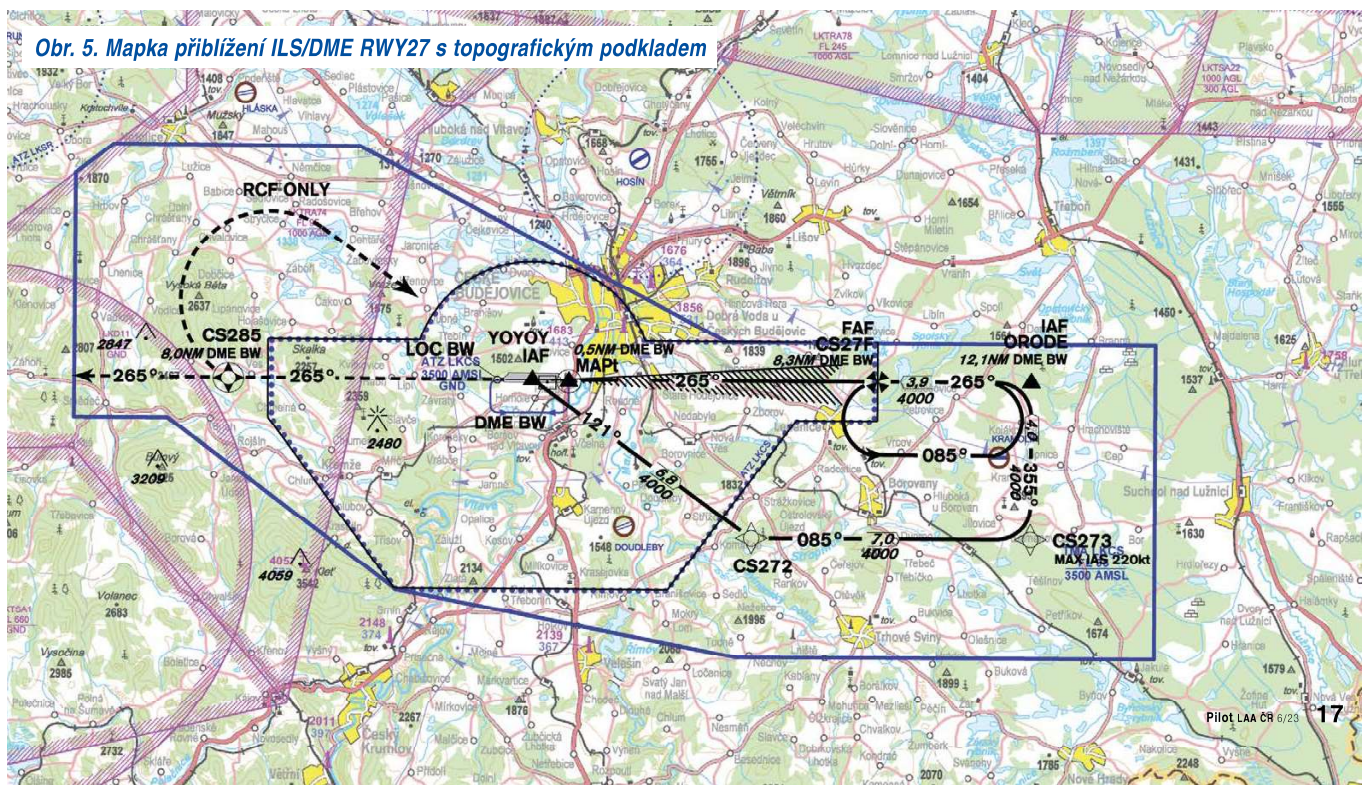
za IFR podmínek letadly, která v minulosti plánovala přílety/odlety jako kombinované lety VFR/IFR (v roce 2022 jich bylo cca 200). Lze také očekávat zvýšený zájem leteckých škol poskytujících IFR výcvik. Jednotlivé IFR přílety a odlety za účelem výcviku budou možné, ale tzv. místní letová činnost podle pravidel IFR, tedy opakované „IFR sestupy“ nebudou letos povolovány. Jen připomínám ustanovení v AIP, že ke všem výcvikovým letům na letišti České Budějovice je nutný souhlas provozovatele letiště.

Stanoviště letových provozních služeb i letecký dopravce SmartWings jsou si vědomi atraktivity vzdušného prostoru na jihu Čech pro sportovní a rekreační letectví a také poměrně intenzivního využívání prostoru pro přelety bezmotorových letadel. Sblížení nebo srážka s neznámým VFR provozem je považována za nejvyšší riziko v příslušných studiích bezpečnosti. Znalost a dodržování uvedených postupů jsou klíčové pro minimalizaci takového rizika.

Závěrem bych rád popřál letišti České Budějovice úspěšný rozvoj letecké dopravy a všem sportovním a rekreačním letcům v jižních Čechách mnoho krásných zážitků při bezpečně provedených letech s minimálním omezením. ■

**Zkratky**

- ACC – oblastní středisko řízení
- AFIS – letištní letová informační služba
- AIP – letecká informační příručka
- ATZ – letištní provozní zóna
- FIC – letové informační středisko
- IFR – pravidla pro let podle přístrojů
- NOTAM – zpráva pro letecký personál
- RMZ – oblast s povinným radiovým spojením
- TMA – koncová řízená oblast
- VFR – pravidla pro let za viditelnosti



Obr. 5. Mapa přiblížení ILS/DME RWY27 s topografickým podkladem