

Fra: Lasse Rungholm [<mailto:lr@seaplanes.dk>]

Sendt: 4. december 2018 16:00

Emne: GPS anflyvningsprocedurer - hvad er problemet?

Kære medlemmer af Transportudvalget og kære Minister

For at undgå misforståelser er herunder beskrevet, hvad problemet er i forhold til GPS anflyvninger til de små lufthavne og flyvepladser samt en forklaring af begreberne.

Det der skal til er det samme som man gør i andre lande herunder USA, Canada, Frankrig, Schweiz og Østrig.

En GPS baseret anflyvningsprocedure vil gøre det muligt at udnytte de mere end 30 mindre flyvepladser i Danmark, der i dag ikke bruges meget. Denne ubenyttede infrastruktur er et værdifuldt aktiv, der kan gøres meget mere anvendeligt for meget små penge og som egenfinansiering. Vi taler om ca. 50-75.000 kr. per approach. Det vil Trafikstyrelsen gerne godkende. Problemet er AFIS betjening eller ATC, som Trafikstyrelsen forlanger i modsætning til selvbetjening med UNICOM, som branchen gerne ser – som det anvendes i andre lande.

Alle danske flyvepladser der vil - kan og bør udstyres med en minimum een GPS baseret cloudbreak anflyvningsprocedure (en GPS approach) og en UNICOM baseret RMZ på 5 NM i diameter.

- En GPS approach gør det muligt at flyve instrumentflyvning i skyer til et område og der komme ud af skyerne (cloud break) og overgå til at fortsætte efter de visuelle flyveregler, hvorefter der landes normalt.

- En UNICOM frekvens er en frekvens, som piloterne selv anvender indbyrdes og ved at sende "blindt" til eventuelle andre fly i nærheden. Er der flyvepladspersonale på pladsen benytter de også denne frekvens.

- En RMZ er en Radio Mandatory Zone, der er et stykke luftrum over og omkring flyvepladsen indenfor hvilken zone, man SKAL lytte og sende på den pågældende frekvens.

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen forlanger indtil videre, at der ved brug af anflyvningsprocedurer skal være lufttrafikkontrol eller en AFIS flyveleder, hvilket er en økonomisk umulighed og er overflødig. Selv flyveledere siger dette.

Det skal tilføjes, at det i dag allerede er lovligt at lave cloud break i højder fra 3500 til 1000 fod, hvilket gøres mange gange hver dag i Danmark uden nogen form for procedurer. Der er et stort behov for at få lov til at komme længere ned til f.eks 500 fod, og det er beviseligt, at risikoen for sammenstød i luften mellem 2 fly er mindre, når det er så dårligt vejr, at det nødvendiggør cloud break mellem 1000 og 500 fod. Der er meget få fly ude at flyve, risikoen er langt mindre, og derfor er der INTET argument for ikke at tillade dette. Kombineres det med en RMZ vil det gøre det mere sikkert.

Der er INTET behov for AFIS eller ATC. **Løsningen ER UNICOM baseret RMZ. Det er her problemet ligger. IKKE GPS proceduren i sig selv.**

Med venlig hilsen / Best regards
NORDIC Seaplanes A/S / NORDIC Seaplanes Invest ApS

Lasse Rungholm

lr@seaplanes.dk

+45 20 93 86 33

Østhavnsvej 37

8000 Aarhus C

www.seaplanes.dk

fly@seaplanes.dk

+45 70 20 00 60