

Budaörsi Repülőtér vezetőségétől szeretnénk megtudni az alábbiakat:

1. Az előírt 300 m-es repülési magasságot Önök és a Hatóság mihez viszonyítják?

Reklamált repülések esetén a Hatóságtól rendre az alábbi válaszok érkeztek:

- „Beépített lakó- és pihenő övezetek fölött 1000' AGL alatt repülni csak le- és felszállás alkalmával megengedett...”
- „Legmagasabb akadályhoz képest 300 m-nél (1000 láb) alacsonyabban VFR repülés nem végezhető, csak le- és felszállás esetén...”
- „Légijárműtől számított 600 m sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett 300 m-nél alacsonyabban VFR repülés nem végezhető...”

Ezek után minden bejelentett szabálytalankodó pilóta repülését szabályosnak minősítették. A Tétényi Fennsík 200 m magasan van, a Víztorony magassága plusz 42 m. Ez összesen 242 m. Akkor ennek közelében akár már 58 m magasan is lehet repülni és ez szabályos?

A megbeszélésen elhangzottaknak megfelelően fontosnak tartjuk kiemelni, hogy a kérdésben megjelölt 300 méter magasság a legmagasabb tereptárgyhoz képest csak azokra a légijárművekre vonatkozik, melyek adott időpillanatban útvonalon közlekednek két repülőtér (vagy esetleg útvonalpont) között. A szabályzás célja, hogy a légijármű személyzete az útvonalrepülés végrehajtása során ne kerüljön túl közel olyan tereptárgyakhoz, mely a repülőgép épségét veszélyeztetné.

A szabály esetleges alkalmazása fel- és leszállás során kivitelezhetetlen, mivel szó szerinti értelmezés mentén a repülőteret körbekerítő kerítés felett is 300 méteren kellene legyen a repülőgép és a vertikális mozgás fizikai szabályokból adódó korlátozottsága miatt (egyenes függőleges mozgás merevszárnyú repülőgéppel nem lehetséges) a fel- és leszállások ellehetetlenülnének. Ebből az indokból kifolyóan a jogalkotó kivételt tett az ilyen műveletek tekintetében, ez a tény az első két idézetében rögzítésre is kerül.

Jelenlegi szabályok alapján az induló légijárművek az iskolakör vonalán hajtják végre az emelkedést (illetve érkezők a süllyedést), a repülőtér körbeépítettsége miatt erre más útvonal nem kijelölhető – minden egyéb útvonal nagyobb méretű lakott területet érintene. A környező tereptárgyak miatt a pilóták a legnagyobb vertikális sebességgel történő emelkedésre vannak utasítva, ugyanakkor az utazómagasság, vagy esetlegesen az iskolakör magasságáig a művelet felszállási szakasznak minősül, a szakasz nem zárható le a felszállópályáról való elemelkedéssel.

A fentiek alapján meg kell erősítenem, hogy az iskolakör vonalán emelkedő összes légijármű a jogszabályoknak megfelelően jár el mindaddig, ameddig az a lehető legnagyobb vertikális sebességgel emelkedik a kívánt (utazó, vagy iskolakör) magasság eléréséig. Megemlítendő, hogy a légijárművek különböző teljesítményeiből adódóan a legnagyobb elérhető vertikális sebesség gépről gépre változik, így minimális magasságot adott tereptárgyak felett nem tudunk meghatározni a felszállás szakaszában.

2. Mennyi lesz a magasság a módosított iskolakörök fordulójánál? Kérjük pontosan megadni.

Az 1. számú kérdésre adott válaszban részletezésre került, hogy az eltérő teljesítményekből adódóan minden gép más és más vertikális sebességgel fog emelkedni, így egy forduló magasságát előírni nem lehetséges. A pilóták a lehető legnagyobb vertikális sebesség elérésére vannak utasítva, felszállási szakaszban egyéb követelmény támasztása nem lenne reális és megvalósítható. A lehetetlenséget alátámasztja az is, hogy amennyiben egy légijármű egy esetlegesen bevezetett magassági korlátozást nem tudna betartani, úgy kerülő útvonal számára nem kijelölhető a lakott területek, valamint a környező tereptárgyak miatt.

3. Mi az oka annak, hogy 3 km-re a repülőtértől még mindig le- és felszállási területnek számít Erdődűlő, ezáltal minden zavaró repülést le- és felszállásnak lehet nevezni?

Az 1. és 2. számú kérdésekre adott válaszban részletezésre került, hogy a felszállás szakasza felszállástól egészen a szükséges magasság eléréséig terjed, a leszállás szakasza a magasság elhagyásától magáig a leszállásig terjed. A műveletek a kijelölt útvonalon történnek (korábban említettek szerint az iskolakör vonalán), amennyiben ilyen távolságban még ilyen szakaszban van a repülőgép, úgy az ilyen 'területnek' minősül.

Fel kell hívjuk a figyelmet arra, hogy a publikált útvonal elhagyása után (ez jelen esetben a repülőtér forgalmi körének vonala) a hatályos jogszabályok alapján a repülőtér nem rendelkezik befolyással, illetve hatósági jogkörrel a légi jármű útvonalának kapcsán, így a körön kívül eső területek felett egyedül a pilóta felelőssége, hogy a rá vonatkozó szabályokat betartsa. Amennyiben valamilyen szabálynak a sértése tapasztalható külső területeken, úgy a műveletet a Légügyi Hatóság felé kell jelenteni megalapozott bizonyítékokkal.

4. Ha fel- és leszálló terület vagyunk, mi a véleményük arról, hogy ezen a fel- és leszálló területen gyermekintézmény - óvoda - és játszótér is található? Önök elfogadhatónak tartják, hogy ezek a 6 év alatti gyerekek nem tudnak az udvaron játszani, félnek és az alvásidőben rendszeresen felijednek a zajra? Ezt Önök helyénvalónak tartják?

Az Önkormányzat weblapján elérhető információk alapján (<https://www.budafokteteny.hu/intezmenyek/oktatas>) ilyen intézmény nincs Erdődűlő területén.

5. Milyen megoldást javasolnak az alacsonyan repülő tanuló kirepülőök miatt, az iskolakör módosításának az elfogadásáig?

Jogszabályi kötelezettségünknek eleget téve fel fogjuk hívni a pilóták figyelmét a legnagyobb vertikális sebesség elérésének fontosságára, valamint az annak elősegítéséhez szükséges repülési manőverek megtételére. A betartást aktív helyszíni (kiszállásos) ellenőrzésekkel igyekszünk támogatni.

6. Az iskolakörön egy időben repülő gépek megengedett száma pontosan hány darab? Tervezik-e ennek felülvizsgálatát, csökkentését?

Említett kérdés viszonylatában jelenleg nincs szabályzás, lakossági kérésre lehetőségeket és a szabályzási környezetet vizsgálni fogjuk.

7. Milyen monitoring rendszerrel követik az iskolakörön repülőök mozgását, irányát, magasságát, idejét?

Jelenlegi állapot alapján az összes Budaörsön bázisoló repülőgépnek kötelezővé tettük meghatározott jeladók használatát, mely másodpercenként rögzíti a repülőök pozícióját és magasságát. Kiemelendő, hogy egyéb bázissal rendelkező légi járművek viszonylatában ilyen jeladók használatát nem tudjuk kötelezni jogszabályi rendelkezés hiányában. A jelenlegi jeladók a repülőtér aktív támogatása mentén kerültek elhelyezésre a gépekben, ezt egyéb reptérhez tartozó légi járműveknél nem tudjuk kivitelezni.

8. Milyen szankciókat alkalmaznak azon tanulópilóták ellen, akik figyelmen kívül hagyják a magassági követelményeket? Arányos-e a jelenlegi büntetésük mértéke?

A repülőtér feltétlenül indokolt esetben meg tudja tagadni a repülőtér használatát adott pilótával szemben, ugyanakkor ezt csak akkor áll módunkban alkalmazni, ha a pilóta szándékosan, a légi jármű tulajdonságait nem kihasználva, direkt zavaró célzattal repül alacsony magasságon. A légi jármű adottságaiból következő lassú vertikális emelkedést a pilóták felé büntetni nem tartjuk jogosnak.

9. Anyagilag támogatna-e a reptér felállítani egy 0-24 órában működő hitelesített kamerát + zajmérőt a Víztorony tetejére telepítve, amivel pontosan azonosítható lehetne az a pilóta, aki a nem megfelelő irányt és magasságot repül az iskolakör lakosságához közeli részén?

A repülőtérnek jelenleg megvannak az eszközei a légi járművek aktív ellenőrzéséhez, melynek adatait a Légügyi Hatóság adatkérésre irányuló utasítása esetén be tudunk számukra mutatni vizsgálathoz. A megfelelő legalkalmasabb eszközök megléte miatt a repülőtér nem kíván a kérdésben foglalt külső beruházásokat finanszírozni.

Megjegyzendő, hogy míg a jeladók segítségével pontos pozíciót, illetve magassági értékeket kapunk, addig ezen értékek zajmérővel és kamerával megalapozottan nem alátámaszthatóak.

10. Információink szerint a XI. kerületi képviselőnővel (Bába Szilvia) és a panaszos lakókkal Önök megállapodtak, hogy a vasárnapi pilótaképzést szüneteltetik. Valóban megvalósult-e ez? Lehet-e azt is kérni, hogy az iskolakör módosításáig (áthelyezéséig) szombati napon is szüneteljen? Ha ez nem lehetséges, akkor a szombati pilótaképzést késznek-e 10.00 és 16.00 óra közé korlátozni?

Ünnepnapon úgy gondoljuk evidens, hogy nincs pilótaképzés. Jól gondoljuk?

Korábbi megállapodásoknak megfelelően vasárnap és ünnepnapokon az iskolakörzés jellegű műveletek helyi idő szerinti 9-12 órás időszakra szorúlnak. Lakossági kérésre a szombati korlátozás lehetőségét és annak hatásait a repülőtér vizsgálni fogja.

11. Legyenek szívesek tájékoztatni bennünket, hogy a sajtóhírek (AIRportal.hu-2020.11.03.) szerint az Airwin Repülőiskola Kft. és a Fly-Coop Légi Szolgáltató Kft. által alapított nagyszabású - 50 gépből álló - Pilóta Iskola indít-e képzést a Budaörsi Reptéren is? Ha igen:

- Mikortól és hány géppel?
- Hogyan kívánják megoldani, hogy az eddigiekben is zavaró magas zajterhelés csökkenjen?
- Figyelembe vették-e, hogy a lakosság jelenleg is tiltakozik, hogy az eddigi pilótaképzés is lakott terület fölött történik?
- Szorgalmazzák-e Önök is a Hatóságnál/Innovációs Minisztériumnál, hogy az új Pilóta Iskola indulásáig az iskolakör elkerüljön Erdődűlő lakóinak feje fölül lakatlan terület irányába? Elkerülendő ezzel a további lakossági tiltakozást.

A repülőtér ilyen irányú igénybevételét, illetve annak tervezetét nem jelezték felénk, ugyanakkor az eltérő jogi személyekből kifolyóan a repülőtér üzemeltetője ilyen irányban érdemben és hivatalosan nem tud nyilatkozni.

Legutolsó értesüléseink szerint iskolakörzéses forgalom az említett cégek összeállításából adódóan nem tervezett a repülőtéren.

12. Önök szerint is csak derékszögekkel rendelkező forgalmi körön lehet pilótákat képezni/iskolakört repülni? Ha máshol is van példa a trapéz alakú „körre”, akkor Önök támogatják-e az Innovációs Minisztériumnál az esetlegesen akár trapéz alakúra változó forgalmi kör (iskolakör) kijelölését, ha ezzel kerülhető el Erdődűlő?

A megbeszélésen elhangzottaknak megfelelően szigorú szakmai szempontok mentén a módosítást támogatjuk, ugyanakkor annak elfogadása kizárólag a Légügyi Hatóság hatáskörébe tartozik. Szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy egy esetleges módosítás tervezete nem feltétlenül tud teljes mértékben megegyezni a korábban benyújtott petícióban foglaltakkal, a módosítás során elsődlegesen repülésbiztonsági faktorokat kell értékeljünk.

13. A hamarosan változó reptéri szabályok miatt tervez-e a repülőtér az ott repülő pilótáknak elméleti és gyakorlati felülvizsgálatot az új iskolakör használatáról?

A repülőtéren bázissal rendelkező operátorok személyzetei számára előírás, hogy az aktuális repülőtérrend rendelkezéseiből vizsgát tegyenek, külsős személyzet esetén a repülőtér használata kizárólag akkor engedélyezett, ha a repülőtérrend tartalma elfogadásra került.

14. A repülőtér weboldalán található panaszbejelentő oldal nem működik, a bejelentésekre nem érkezik válasz és a bejelentések után sem érzékelhető változás. Ennek felülvizsgálatát és egy felhasználóbarát, valóban működő rendszer átalakítását tervezik-e?

A bejelentéses rendszer megnyitását követően minden beérkező panaszt igyekeztünk megvizsgálni, ugyanakkor számtalan esetben tapasztaltuk, hogy a lakosság a szükséges információkat elégtelenül (fényképes feljelentés telefonos kamerával, melyen a kék háttéren csak repülőgép alakú fehér folt volt található, csak általános panaszkodást küldött be, stb.), vagy nem megfelelő módon (konkrét panasz helyett munkatársunk édesanyjának foglalkozását vélelmezte) nyújtotta be. Több esetben a jeladó felvételeit bemutatva bizonyítottuk, hogy a repülőgépek nem tértek le a kijelölt útvonalról, ugyanakkor a lakosság vélelmezett manipulációra hivatkozva azt nem fogadta el.

A történetek mentén a repülőtér nem tartja hatékonnak a webes bejelentések alkalmazását, egyben az önkormányzatokon keresztüli kommunikációt szorgalmazza.

15. Tervezik-e felülvizsgálni a régebbi géptípusok (Veterán, koros gépek) repülőtéri használatát? Mi indokolja ezeknek a géptípusoknak a lakóövezet feletti üzemeltetését?

Oldtimer repülőgépek tekintetében a repülőtér a többi légi járműre vonatkozó szabályrendszert alkalmazza, forgalmi szempontból azokat ugyanúgy kezeli. Lakossági kérésre megvizsgáljuk a külön szabályzás lehetőségét, ugyanakkor kiemelő, hogy ezen gépek tulajdonságukból adódóan más repülési paraméterekkel rendelkeznek, így a hatályos szabályoknál szigorúbb keretek közé nehézkes az ilyen jellegű repüléseket szorítani.

Amennyiben lakott terület megjelölés alatt az Erdődűlőn kívül eső XXII. kerületi területeket is értjük, úgy a 3. kérdésre adott válaszban említett hatósági feljelentést kell alkalmazni.

16. Elfogadnák-e a meghívásunkat az Erdődűlőn rendszeresen megrendezésre kerülő lakossági fórumokra a jövőben?

Üzemeltetői oldalról az önkormányzaton, illetve a képviselőknél keresztüli kommunikációt tartjuk a leghatékonyabbnak, mivel gyorsasági és határfoki szempontból megfelelő lépéseket csak így tudunk tenni. Eddigi tapasztalataink szerint, ha a képviselő léte, mint 'előszűrő' nincs jelen a kommunikációban, úgy egy fórumszerű beszélgetés menete át tud csapni véget nem érő vitatkozásokba, ami rengeteg időt elvesz az érdemi lépések megtételétől.

A repülőtér természetesen szívesen fenntartja, hogy megjelölt lakossági képviselőkkel (pl. a petíciót beadó személyekkel) rendszeresen találkozzon koordinációs célra.