

GREEN Landing

Környezetvédelmi tájékoztató – 2017. I. negyedév

Tisztelt Címzettek!

A Nemzeti Közlekedési Hatóság 2016. január 27-én kelt, EH/MD/NS/A/171/1/2016. másodfokú határozata helybenhagyta az elsőfokú 2014. augusztus 1. napján kelt, LH/RK/NS/A/1965/0/2014. iktatószámú határozatát, amely alapján Társaságunk adatszolgáltatási kötelezettsége 2016. február hónaptól kezdődően megváltozott. Az alábbi jelentést ennek figyelembe vételével készítettük el. Amennyiben észrevétele, kérdése vagy javaslata van a jelentéssel kapcsolatban, kérem, forduljon Társaságunk környezetvédelmi szakreferenséhez az alábbi elérhetőségeken:

email: kornyeztvedelem@hungarocontrol.hu

telefon: 06-1-293-4089

1. Szabvány Műszeres Indulási Eljárás (SID) vizsgálati eredményei

A hivatkozott határozat a légiforgalmi irányítást végző szervezet számára kivételes esetben, a repülésbiztonságot veszélyeztető esemény kapcsán lehetőséget biztosít, hogy a Szabvány Műszeres Indulási Eljárástól (SID) eltérő nyomvonalat engedélyezzen a légi járművek számára.

Az engedélyezettől eltérő repülési eljárásokról a lakosságot utólag tájékoztatni kell.

A Szabvány Műszeres Indulási (SID) eljárás követése – a könnyű turbulencia kategóriájú légcsavaros légi járművek vagy a 9500 láb alatti utazómagasságot kérő légi járművek kivételével – a műszeres repülési szabályok (*Instrument Flight Rules*, IFR) szerint repülő légi járművek számára **kötelező** a következők szerint:

- 31-es futópályairány esetén QNH¹ 7000 láb (2150 m) tengerszint feletti magasság eléréséig
- 13-as futópályairány esetén QNH 4000 láb (1200 m) tengerszint feletti magasság eléréséig

A táblázat a szabvány műszeres indulási eljárásoktól való eltérések számát mutatja az összes indulás függvényében.

| | SID-től való eltérések száma (db) | Indulások száma (db) | Eltérés aránya az összes induláshoz képest |
|------------------|-----------------------------------|----------------------|--|
| Január | 0 | 3573 | 0,00% |
| Február | 9 | 3317 | 0,27% |
| Március | 17 | 3901 | 0,44% |
| Végösszeg | 26 | 10791 | 0,24% |

¹ QNH – Tengerszintre átszámított helyi légnyomás (a QNH alapján adódó repülési magasság tehát a repülőgép tengerszint feletti magassága)

A HungaroControl Zrt. vizsgálati eredményei a következők:

| Dátum | Hónap | Helyi idő (LT) | Légitársaság | Hívójel | Start Rway | SID eljárás | Előírt SID követése – QNH (láb) | SID-től való eltérés adott magasságon – QNH (láb) | Indoklás |
|------------|---------|----------------|--------------|---------|------------|-------------|---------------------------------|---|--|
| Január | | | | | | | | | |
| 2017.02.01 | Február | 10:25 | TRA | TRA27R | 31L | BADOV3D | 7000' | 4500' | Forgalmi okok miatt |
| 2017.02.01 | Február | 10:45 | BER | BER411R | 31L | BADOV3D | 7000' | 3500' | Forgalmi okok miatt |
| 2017.02.05 | Február | 13:25 | AUA | AUA1501 | 31L | - | - | - | Műszaki berepülés |
| 2017.02.06 | Február | 10:47 | RYR | RYR32UM | 31L | PUSTA3D | 7000' | 4300' | Meteorológia körülmény miatt |
| 2017.02.09 | Február | 12:30 | WZZ | WZZ141 | 31L | GILEP3X | 7000' | 4500' | Forgalmi okok miatt |
| 2017.02.19 | Február | 20:28 | RYR | RYR146Z | 31L | PUSTA3D | 7000' | 1000' | Légijármű RNAV képességének hiánya |
| 2017.02.22 | Február | 20:16 | RYR | RYR146Z | 31L | PUSTA3D | 7000' | 3900' | Légijármű RNAV képességének hiánya |
| 2017.02.24 | Február | 11:09 | RYR | RYR32UM | 31L | PUSTA3D | 7000' | 2300' | Légijármű RNAV képességének hiánya |
| 2017.02.25 | Február | 10:08 | SWR | SWR225Z | 31L | GILEP3D | 7000' | 4800' | Forgalmi okok miatt |
| 2017.03.07 | Március | 16:54 | BOH | BOH523 | 31L | - | 7000' | 2500' | Forgalmi okok miatt (munkarepülés) |
| 2017.03.09 | Március | 11:09 | ELY | ELY2366 | 31L | - | 7000' | 4400' | Meteorológia körülmény miatt |
| 2017.03.12 | Március | 12:15 | PGT | PGT81W | 31L | ERLOS3D | 7000' | 1700' | Forgalmi okok miatt (munkarepülés) |
| 2017.03.12 | Március | 12:32 | RYR | RYR67NN | 31L | PUSTA3D | 7000' | 4200' | Forgalmi okok miatt (munkarepülés) |
| 2017.03.12 | Március | 12:38 | WZZ | WZZ2391 | 31L | - | 7000' | 4100' | Forgalmi okok miatt (munkarepülés) |
| 2017.03.14 | Március | 10:49 | DL | DLH8NC | 31L | PUSTA3D | - | 1700' | Forgalmi okok miatt (munkarepülés) |
| 2017.03.14 | Március | 10:52 | NAX | NAX1BC | 31L | - | 7000' | 1500' | Forgalmi okok miatt (munkarepülés) |
| 2017.03.14 | Március | 10:58 | RYR | RYR80YM | 31L | - | 7000' | 1800' | Forgalmi okok miatt (munkarepülés) |
| 2017.03.14 | Március | 11:01 | WZZ | WZZ5FM | 31L | - | 7000' | 2000' | Forgalmi okok miatt (munkarepülés) |
| 2017.03.14 | Március | 11:02 | RYR | RYR8207 | 31L | - | 7000' | 1800' | Forgalmi okok miatt (munkarepülés) |
| 2017.03.14 | Március | 11:06 | ELY | ELY2366 | 31L | - | 7000' | 1900' | Forgalmi okok miatt (munkarepülés) |
| 2017.03.14 | Március | 11:23 | AUA | AUA714C | 31L | - | 7000' | 2300' | Forgalmi okok miatt (munkarepülés) |
| 2017.03.14 | Március | 11:31 | FIN | FIN754J | 31L | - | 7000' | 1900' | Forgalmi okok miatt (munkarepülés) |
| 2017.03.16 | Március | 21:03 | TAY | TAY097N | 31R | - | 7000' | 3700' | Jelezte a légijármű, hogy nem tudja végrehajtani a közétett szabvány műszeres indulási eljárást, ezért alternatív kivezetést kért a légiforgalmi irányítótól |
| 2017.03.18 | Március | 10:32 | WZZ | WZZ6VB | 31R | - | 7000' | 3000' | Meteorológia körülmény miatt |
| 2017.03.21 | Március | 21:18 | UPS | UPS295 | 31R | - | 7000' | 4300' | Légijármű RNAV képességének hiánya |
| 2017.03.25 | Március | 13:02 | N807MC | N807MC | 31R | ERLOS3D | 7000' | 2400' | Légijármű engedély nélkül eltért az engedélyezett szabvány műszeres indulási eljárástól |

Az elemzésekből látható, hogy a légijárművek alapvetően forgalmi okok valamint légijármű RNAV² képességének hiánya miatt térnek el az engedélyezett szabvány indulási eljárástól.

² RNAV –területi navigációs képesség

2. A futópálya használat forgalmi statisztikája

A **31-es repülési irány** azt jelenti, hogy a le- és felszálló repülőgépek észak-nyugati irányba közlekednek. Ilyenkor a le- és felszállás dél-kelet felől, azaz Vecsés, illetve Üllő irányából északnyugati irányba, azaz Budapest felé történik.

A **13-as repülési irány** esetében a repülés iránya ellentétes a 31-es iránnyal. A leszálló légitársaságok Budapest felől érkeznek, a felszálló légitársaságok pedig délkeleti irányba – Vecsés, Üllő irányába hajtják végre a szabvány műszeres indulási eljárásokat.



Ha a forgalom a repülés iránya szerinti jobb futópályát használja, akkor a futópályaküszöb jelzése **R** (pl. 13R), a bal futópálya használata esetén a jelzés **L** (pl. 31L), ezért a példákban szereplő 13R és 31L küszöb ugyanahhoz a futópályához tartozik.

Miután a fel- és a leszállások egyaránt elsődlegesen szembeszélben történnek az aerodinamikai törvények valamint az érvényben lévő ICAO előírások miatt, a szélirány megváltozásakor a fel- és a leszállás során ugyanazon a futópályán az átrepült küszöbök felcserélődhetnek.

| 2017 | INDULÓ LÉGITÁRSASÁGOK | | | | | | | | INDULÓ (db) | ÉRKEZŐ LÉGITÁRSASÁGOK | | | | | | | | ÉRKEZŐ (db) | ÖSSZES MŰVELET (db) |
|--------------------------------|-----------------------|------------|------------|-----------|-------------|------------|-------------|------------|--------------|-----------------------|-----------|-------------|------------|------------|-----------|-------------|------------|--------------|---------------------|
| | 13L | | 13R | | 31L | | 31R | | | 13L | | 13R | | 31L | | 31R | | | |
| | MŰVELET DB | % | MŰVELET DB | % | MŰVELET DB | % | MŰVELET DB | % | | MŰVELET DB | % | MŰVELET DB | % | MŰVELET DB | % | MŰVELET DB | % | | |
| Január | 851 | 24% | 82 | 2% | 2592 | 73% | 48 | 1% | 3573 | 46 | 1% | 680 | 19% | 421 | 12% | 2428 | 68% | 3575 | 7148 |
| Február | 954 | 29% | 233 | 7% | 2106 | 63% | 24 | 1% | 3317 | 36 | 1% | 966 | 29% | 413 | 12% | 1901 | 57% | 3316 | 6633 |
| Március | 939 | 24% | 27 | 1% | 1351 | 35% | 1584 | 41% | 3901 | 507 | 13% | 343 | 9% | 158 | 4% | 2880 | 74% | 3888 | 7789 |
| ÉVES FORGALOM-MEGOSZLÁS | 2744 | 25% | 342 | 3% | 6049 | 56% | 1656 | 15% | 10791 | 589 | 5% | 1989 | 18% | 992 | 9% | 7209 | 67% | 10779 | 21570 |

3. Meteorológiai jelentés

A repülés biztonságos végrehajtása érdekében a légitársaságok a felszállást és leszállást elsődlegesen széllel szemben hajtják végre az aerodinamikai törvények, valamint az érvényben lévő ICAO előírások miatt.

A használatos futópályairány meghatározásánál a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren mért uralkodó szélirány az irányadó.

Budapest felett északnyugati az uralkodó széljárás, ezért a repülőtérrel induló légitársaságok hozzávetőlegesen 70 százaléka északnyugati irányba (Pest felé), 30 százaléka pedig délkeleti irányba (Vecsés felé) száll fel. A felszállási irány jellemzően meghatározza a leszállások irányát is, de adott esetben (szélcsend vagy ahhoz közeli állapot esetén) ez eltérő is lehet.

A meteorológiai adatainkból készített 1-2 napos előrejelzéssel meghatározható, hogy melyik irányból várható a légitársaságok érkezése valamint, hogy mely pályavégről fognak felszállni a légitársaságok.

Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy előrejelzésünk **tájékoztató jellegű**, az irány a meteorológiai viszonyoknak megfelelően változhat. Az előrejelzés a következő linken érhető el: http://www.hungarocontrol.hu/hu/varhato_futopalya_hasznalat