

**LHGD. sportrepülőtér üzemeltetői tájékoztatója az 2017-évi
tevékenység repülésbiztonságot érintő észrevételeiről,
egyidejűleg
A 2018-évi REPÜLŐTÉRVEZETŐI INTÉZKEDÉS KIADÁSA.**

Sportszervezetünk 2017. március 1-től a tulajdonos, Gödöllői Város Képviselőtestületének határozata alapján átvette a Gödöllői Sportrepülőtér önálló jogú üzemeltetését.

Az üzemeltetés teljes körű, független minden egyéb más városi intézménytől.

Szervezetünk a városi intézményekkel szorosan együttműködve végezi üzemeltetői tevékenységét, szükség esetén segítségüket igényelve.

Az üzemeltetés során felmerült üzemeltetési költségeket kizárólag a sportrepülőtér szerződéses bevételeiből kell biztosítanunk, a tulajdonos egyéb üzemeltetési forrást nem nyújt.

- Az Önkormányzatot időszakonkénti beszámolóban tájékoztatjuk szervezetünk repülőtéri üzemeltetői tevékenységéről. A beszámoló összefoglaló áttekintést tartalmaz az időszak tapasztalatairól, ami tartalmazza az üzemeltetés átlátható finanszírozási körülményeit, a biztonságos üzemeltetés feltételeinek meglétét, az Önkormányzati vagyon fenntartása és fejlesztése érdekében végzett tevékenységet.

Az üzemeltetés gazdasági és repülőszakmai irányítása során a döntéseket üzemeltető szervezet elnökségének határozata alapján a társadalmi megbízásban tevékenykedő elnök/repülőtér vezető útján érvényesíti, felelősségi körében egy személyben repülőszakmai döntések, rendelkezések, a repülésbiztonságot érintő kérdésekben repülőtérvezetői intézkedések kiadására jogosult.

- A szervezet vezetése az üzemeltetői megbízás után - a Légügyi Hivatal által meghatározott irányelveknek megfelelően - kiadta az új repülőtérrendet, előírta annak minden repülőtéren tevékenykedő személy és a szervezetek részére történő szigorú érvényre juttatását.

- Ismeretes, hogy a gödöllői repülőtéren **SR-SS** között, különböző jellegű intenzív és folyamatos repülések folynak, amelyek eltérnek egy általános kis sportrepülőtér napi repülési tevékenységétől.

A napi képzési műveletekben a **CAVOK** Kft, a **SKY ESCORT**, a légijármű bérbeadással foglalkozó **AUTO-EUROPE** Kft, valamint egyéb szerződéses bérlők vesznek részt.

A felsorolt szervezetek repülési tevékenységéhez alkalmanként szabadidős jellegű ejtőernyős ugratás, **UL/LAPL** valamint háti motoros (**PPG**) és csörlési rendszerrel működtetett siklóernyőzés is kapcsolódik.

Megállapítható, hogy a TMA alatt elhelyezkedő repülőtéren folytatott rendkívül intenzív, alkalmanként az általános repülőtevékenységtől eltérő, egyes repülőeszközökkel folytatott műveletek, számtalan repülési biztonsági kockázattal járhatnak.

- Az üzemeltető szervezet megállapította, hogy kiadott repülőterrend egyes határozatait nem tudta teljes egészében érvényre juttatni, így a repülésbiztonsági kockázatok nem csökkentek.

A napi REPÜLÉS ÜZEMVEZETŐI SZOLGÁLAT csak a repülőterrendben fogalmazódott meg, gyakorlati alkalmazását nem sikerül érvényre juttatni.

- A repülőterrend **nem tartalmazta** a véletlenszerűen bekövetkező földi és légi események során a mentést irányító földi személy felelősségi körét.

- A repülőter üzemeltetője a bérleti-használati költségek emelése nélkül nem tudja beállítani **Repülőtéri Operatív Üzemirányítási Szolgálati (OPS) rendszert**, a különböző sport és vállalkozás jellegű használók biztonságát szolgáló napi mentési ügyeletet, az üzemek során a földi mentést irányító személy kijelölését.

A 2017. decemberében kiadott bérleti és használati költségeket egyelőre nem kívánja módosítani.

A repülőter üzemeltetője további biztonsági kockázatelemzést végzett, amelyeket az alábbi szempontok alapján végezte.

- 1./ Belső üzemfenntartási problémák
- 2./ Belső stratégiai jellegű hibák
- 3./Szubjektív személyi kockázatok

1 sz. Biztonsági kockázat:

A repülőterrendben az üzemidő **SS-SR** időkből van meghatározva, viszont tisztázatlan, hogy a repülőter repülésre történő megnyitása milyen rendszer szerint történik.

- Elfogadhatatlan, hogy "kiesik" egy személy, kinyitja az illető tároló helyet és minden **Repülőter üzemeltetői engedély - rálátás - a repülőterrendben megfogalmazott egyeztetés nélkül megkezdheti a gyakorló repüléseit, vagy oktatást végez.**
- Előfordult, hogy a repülőter időjárás minimuma az értékhatár alatt volt, ennek ellenére megtörténtek a felszállások, majd a pilóta részéről az esetlegesen gyakorlatát meghaladó rossz döntés meghozatala kockázattal járt..

Az ilyen esetekben előfordulható repülés során a befelhözés, eltévedés, vagy leszállás közbeni esemény esetén a repülőter üzemeltetője a felelős, mivel nem szabályozta a **repülőter üzemi megnyitási körülményeit**, az időjárás minimum meglétének földön történő vizuális ellenőrzését, a talaj repülésre történő alkalmasságát, a tiltás (QGO) eseteit.

.Megállapítható, hogy a nem kellően szabályozott használati eljárások miatt véletlenszerű, eseti repülőter használati eljárásokra került sor.

A szabályozatlanságok alapot szolgálhattak személyenként eltérő használati szokások meghonosodásának.

- Több esetben elmaradt a repülőterrend **1.22.1/ 3** pontban kötelező **Repülésekkel kapcsolatos általános üzemeltetői eljárások**, fejezetében előírt Bp.FIC értesítése. A kötelező értesítés után a HC radarképernyőjén a használati kör bejelölésre kerül, így az átrepülő légijárműveket konkrét adatokkal tudja tájékoztatni a LHGD repülőtéri forgalmáról. Az értesítés elmaradása - a folyamatos **7000 squawk** működtetésétől független – növeli a biztonsági kockázatot.

Ismeretes, a keleti irányba történő átrepülések, a vezetékekellenőrző, a mentő légijárművek sűrűn érinthetik a repülőtér kijelölt gyakorló légtereit.

- A repülőtéren repülést végző egyes UL légijárművek nem rendelkeznek másodlagos jeladóval (Transzponder). A TMA alatti LHGD-n történő repülések megkívánják a másodlagos jeladóval történő felszerelés előírását, forgalmi körön, vagy külső légtérben történő kötelező használatát.

2. sz. Biztonsági kockázat:

A repülőtérrendben meghatározott repülési üzemvezető beosztás láthatóan fiktív, független a napi legtöbb műveletet végrehajtó Cavok Kft belső rendszerében működő OPS-tól, amely szolgálat kizárólag a cég belső munkamenetét koordinálja.

A Cavok Kft. saját, működésére vonatkozó vészhelyzeti intézkedési tervvel rendelkezik, ami nem egyenlő a repülőtér működtető üzembentartó szervezet által kiadott intézkedési tervvel..

Kivonat a 123/2005 GKM rendeletről:

(2) Az üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálatot az üzemben tartónak mindaddig működtetnie kell, amíg:

- A légiközlekedési, a légi közlekedéssel összefüggő tevékenységet végző állományába, tulajdonába tartozó légi jármű a levegőben tartózkodik, illetőleg annak leszállásáról (ejtőernyősök földet éréséről) meggyőződik,

-A repülőtér üzemben van, és aktív forgalmat bonyolít le,

- Az üzembentartó részéről szükségessé váló halaszthatatlan intézkedések a mentés és megsegítés érdekében megtörténnek.

- Az üzemben tartónak az üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálat ellátása érdekében:

a) ki kell jelölni az ügyeletet adó személyzetet;

b) meg kell határozni az állandó szolgálati helyiséget.

- A repülőtér (LHGD) üzembentartója szerződéses viszonyban áll a rendeletben meghatározott szakmai vizsgálat lefolytatására jogosult szervezettel, ettől függetlenül szükséges a helyi baleseti ügyeleti szolgálat kijelölése

Nem került kijelölésre a földön **tartózkodó szolgálati személy**, aki akár az egyedüli, vagy az egyéb, légtérben tartózkodó légijárművek esetleges földi sérülései, géptörés, tüzeset, katasztrófa, személyi sérülés esetén azonnal megkezdi a tüzeset oltását a beszorult személyek kivágását, valamint értesíti a mentőket, a katasztrófavédelmet.

Megállapítható, hogy a helyi ügyeleti rendszer tisztázatlan, esetleges esemény esetén a felelősség a repülőtér üzembentartóját terheli.

A Gödöllői Repülőtéren, 2018-évben rendkívül aktív napi forgalomra kell számítani, ami megemelkedik a legtöbb műveletet végző Cavok Kft. által beindított BME képzés beindulásával.

- A Légügyi Hivataltól kért állásfoglalás szerint LHGD-n az intenzív és nagyszámú repülőforgalomra való tekintettel az alábbi felszereléseket javasolják biztosítani: Üzemképes, kizárólag erre a célra használatos ügyeleti gépjárműben elhelyezett 1 db. 12.kg. valamint 1 db. 6 kg-os érvényes porral oltó készülék, vágóeszköz (Balta) fejtűvédő sisak, védőkesztyű.

1 db. 50 kg-os szállítható porral oltó készülék az ügyeletes személy megfelelő elérhetőségi látókörében.

A repülőtéri üzemeltető gépkocsi a fenti felsorolt felszerelésekkel rendelkezik, viszont a mindenkori ügyeletes földi személy kijelölésének a rendszere nem került szabályozásra, a vállalkozások, illetve szabadidős sportrepülők repülései során ilyen ügyeleti beosztás gyakorlati alkalmazása csak részben valósult meg.

3.sz Biztonsági kockázat.

Rádiókommunikációs irányelvekkel kapcsolatos észrevételek.

- Az ICAO alapvetés, hogy egy adott ENSZ országban belül a hivatalos rádiózás nyelve az adott tagállam hivatalos nyelve,

LHGD repülőtérrendjében a rádióforgalmazás nyelve az a következőképpen került szabályozásra:

A rádióforgalmazásokról a magyar nyelv használata az elsődleges, de az angol nyelvet is megengedett.

- Amennyiben a légi jármű parancsnoka rendelkezik érvényes minimálisan ICAO ELP Level 4 szakmai angol nyelvvizsgálattal, akkor megengedett az angol nyelv használata.

Egyes kiképző repülések során a megkezdett forgalmazás angol nyelven történik, tehát amely nyelven történik a kapcsolatfelvétel olyan nyelven elvárható a válaszadás. tehát érthető választ, tájékoztatást kell neki biztosítani.

- A repülések során belép egy magyar nyelven forgalmazó légi jármű, akinek pilótája nem rendelkezik megfelelő érthetőségi képességgel, számára az angol fóniának a megértése kommunikációs zavart okoz.

Ugyanez előfordul egyes külföldi növendékek helyi repülései során, akik nem értik a magyar nyelvezetet.

Magyar/Angol rádiózásra alkalmatlan személyzet esetén, különös tekintettel a kiképzőrepülésekre, fedélzeti vagy földi rádiós felügyelet megléte szükséges.

- Nem irányított (uncontrolled) repülőtér esetében a bevett gyakorlat szerint, amennyiben nem lehet kétirányú rádiókapcsolatot létesíteni egy vagy több légi jármű között, akár műszaki, **akár nyelvi vagy egyéb** okok miatt, akkor az úgynevezett "RADIO OUT" procedúrát kellene követni. Tehát úgy kell eljárni mintha rádió meghibásodás történt volna.

- Mivel VFR szabályok szerint VMC időjárási kondíciók mellett történik a repülés, ezért a légijárművek közötti elkülönítés látás szerint (vizuálisan) történik és ez a légijármű parancsnokainak felelőssége. "RADIO OUT" procedúra alatt annyi a teendő, hogy még nagyobb figyelemmel, a repülőtérrendben meghatározott forgalmi kört és eljárásokat kell követni a lehető legpontosabban.

- Amennyiben a repülőtér légterében ezt az eljárást követő légijármű tartózkodik, akkor a többi légijárműnek is kötelező a hivatalos, normális eljárást követnie. **Ez alól kivételt képeznek a valós vészhelyzetek**

Az előző pontban körülírt szituáció bekövetkezésekor **szigorúan tilos lenne** a szimulált kényszerhelyzetek, a nem standard kiképző feladatok, és a repülőtérrendben meghatározott normál operációs eljárásoktól eltérő repülések végrehajtása.

Megállapítható, hogy a helyi sajátosságoknak megfelelő nyelvezeti szabályozás alkalmazásának hiánya megnöveli a repülésbiztonsági kockázatot.

A további szabályozás alapelve, hogy LHGD elsősorban egy magyar, nem nyilvános sportrepülőtér, természetesen figyelembevételével, hogy egyes bérlok kiképzési rendszere angol nyelven történik.

- Jogszabály által történő rendelkezés hiánya nem teszi lehetővé megfelelő nyelvi vizsgálattal rendelkező **REPÜLÉSVEZETŐI** szolgálat beállítását, így a napi repülések mindkét nyelvezeten történő földi koordinálása nincs biztosítva

(LHGD sportrepülőtéren repülő szabadidős sportrepülők részéről is törekedni kellene arra, hogy elsajátítsák az angol fónia megfelelő alkalmazási szintjét, vizsgát tegyenek, viszont ezt kötelezően nem lehet elrendelni)

.4. sz. Biztonsági kockázat.

A külső légterek használata esetén elmarad a 10 percenként kötelező pozíció riport, egyidejűleg más repülőforgalom is van a repülőtéren, vagy annak körzetében.

„Pozíció riport 10 percenként, ha további repülőforgalom is van a repülőtéren vagy annak körzetében”

Az elemzés megállapította, hogy külső légterben tevékenykedő légijármű, a helyi forgalmi körön lévő, valamint az érkező légi jármű (vek) biztonságát minden körülmények között fenn kell tartani.

A megfelelő tájékoztatás hiánya kockázattal jár.

5. sz. Biztonsági kockázat.

Általános gyakorlat, hogy egy légijármű tulajdonosa és bérloje között részletes szerződésnek kell tartalmazni mindkét fél köteleit, ezen belül a bérbevétel célja meghatározásra kerül, de nem szokásos a bérbevett légijárművel pilótaként működő személyek név szerinti rögzítése a szerződésben.

A **bérbeadó** a bérbevett légijárműre csak olyan pilótát vezényelhet, aki a szándékos tevékenység végrehajtásához szükséges jogosítással és képesítéssel rendelkezik.

Meghirdetett utas repültetésért, anyagi ellenszolgáltatásért kizárólag olyan pilóták repülése engedélyezhető, akik megfelelő **(CPL)** képesítéssel rendelkeznek.

Az ilyen repülések nagyobb figyelmet, szakmai felkészültséget igényel más általános repülésekhez képest.

A repülőtér üzemeltetőjénél (Vezetőjénél) megjelennek csoportok, információt kérve, hogy hol találják az illető pilótát, akinél a meghirdetett sétarepülésre jelentkezhetnek, valamint a fizetés lehetséges módjairól érdeklődnek.

- Az interneten néhány pilóta kollega sétarepültetési lehetőséget hirdet a Gödöllői repülőtér megjelölésével, megfelelő engedély (PART-SPO) megléte és CPL képesítés nélkül.

-Több esetben előfordult, hogy az engedélyekkel nem rendelkező utasrepültetést végző pilóta a repülés megkezdése előtt nem ad le utaslistát, esetenként előfordul, hogy a leadott utaslista hiányosan lett kitöltve.

Pontatlanul kitöltött utaslista, súlyos esemény esetén a légijárműben lévők azonosítását megnehezítheti, majd a hozzátartozók haladéktalan értesítése késedelemmel járhat.

- A repülőtér üzemeltetője tapasztalta, hogy az előre kiegyenlített sétarepültetéseket a hirdető nem minden esetben tudta teljesíteni, majd a méltatlan negatív megjegyzések a repülőtér működtetője felé irányultak.

- A repülőtér üzemeltetője a jogosítások meglétét csak részben ellenőrizte, nem élt a repülőtérrendben meghatározott jogkörével, a repülőtér ilyen irányú használatának tiltását nem alkalmazta.

- A repülőtér üzemeltetőjének fel kell hívni a figyelmet, hogy a Gödöllőről történő sétarepültetések hirdetését csak az arra jogosultak végezzék, továbbá nyilvánossá tenni azoknak a szervezeteknek, vállalkozásoknak a listáját, akik LHGD-ről sétarepültetési jogosultsággal, tevékenységi engedéllyel rendelkeznek.

Jogosulatlan hirdetések esetén alkalmazni kell a hirdető személy kitiltását.

6. sz. Biztonsági kockázat.

- A repülőtér munkaterületéről a repülőtérrendben szabályozott - kijelölt területen és légtérben végezhetők a motoros siklóernyős és csőrléses tevékenységek.

A repülőtér üzemeltetője kizárólag a helyi **Sky Escort** és a **Felhőút** sportrepülő egyesületek tagjai részére engedélyezte a működést.

Előfordultak olyan esetek, hogy idegen, nem a fenti szervezethez tartozó személyek vagy csoportok, üzemeltetői engedély nélkül szerveztek vállalkozás jellegű siklóernyős napokat.

Engedély és egyeztetés nélküli tevékenységükkel megzavarták a repülő üzemeket, helyi ismerthiányuk repülésbiztonsági kockázatot idézett elő.

A fentebb felsorolt helyi sportszervezetek részére az előre bejelentett, és egyeztetett közös siklóernyős-repülő üzem biztonságos elkülönítését továbbra is biztosítani kell.

A repülő és a különböző típusú siklóernyős közös üzemek az alábbi biztonsági kockázatokkal járnak:

- Az egyéni vagy csoportos siklóernyős tevékenység megkezdése nem kerül bejelentésre, ezzel az egyeztetés, a közös figyelemfelhívás elmarad, a megjelenő siklóernyősök megzavarják az esetleges egyedül repülő növendéket.
- A siklóernyős véletlenszerűen, vagy a saját vész helyzetének megoldása érdekében befordul a szegélyjelzőkkel kijelölt munkaterület fölé, ezzel megvalósulhat a le, vagy a felszálló légijárművel történő ütközés.
- A nem szimulált, tehát a valós vész helyzet esetén a légijárművezető nem veheti figyelembe az elkülönített légtérben lévő siklóernyőst, tehát ismét megvalósulhat az összeütközés.
- Bejelentett siklóernyős üzem esetén a 13-bal, vagy a 31 jobb forgalmi köröket használnak a légijárművek., akár gyakorló, vagy szimulált vész helyzetű eljárások során, ezzel a kevésbé látható siklóernyősökkel való veszélyes megközelítés szintén biztonsági kockázatot jelentek.

Az üzemeltető szervezet LHGD nem nyilvános repülőtér üzemeltetési kötelezettségeit továbbra is az érvényes és jóváhagyott repülőtérrendben szabályozza, ennek betartása minden résztvevő számára kötelező.

Jogszabályalkotási mulasztás miatt a nem nyilvános repülőterek biztonságos működését rendkívül nehéz biztosítani.

- Nem jelent meg jogszabály a helyi repülésvezetői szolgálati beosztás kötelező bevezetéséről, ennek ellenére egyes kisgépes és sportrepülőterek úgynevezett bujtatott AFIS szolgálatot működtetnek.

A földi rádiókészülékek használata általában tiltott, ami elfogadhatatlan. A földről az esetlegesen rendelkezésre álló, a forgalmi helyzetre vonatkozó információ korlátozott tájékoztatásra sincs jogszabályi lehetőség, az összeütközések elkerülése vonatkozásában nem nyújtható az a biztonsági fok, ami egy hatékonyabb tájékoztatás esetén elvárható lenne.

- A repülésbiztonságot veszélyezteti, hogy a légterekben, a forgalmi körökön lévő légijárművezetők elsősorban egymás tájékoztatására hagyatkozhatnak.

- A légtereket közösen használják a különböző típusú légijárművek, motoros, UL, sárkány és siklóernyős, amelyek pilótáinak kommunikációs és gyakorlati képzettsége különböző szintű.

- A repülőtéri forgalom védelme érdekében indokolt lenne a TIZ-kijelölése, a kijelölést LHGD forgalmi jellege indokolja.

A repülőtér üzemeltetője, tekintettel a tájékoztatóban felsorolt repülésbiztonsági kockázatok csökkentése érdekében, 2018. március 15-től érvénybelépő repülőtérvezetői intézkedésben szabályozza az alábbiakat

- 1./ A repülőtér napi üzemi repülő tevékenység megnyitásának szabályai.
CAVOK Kft, valamint az egyéb szervezetek repüléseinek megkezdése előtti földi személyzet kötelező kijelölése, az üzembiztos ügyeleti gépkocsi megléte, felszerelése, a beosztás napi okmányolása.
- 2./ LHGD-n alkalmazandó rádiókommunikációs irányelvek.
- 3./ Siklóernyős üzemekkel történő együttműködés szabályainak kiegészítése
- 4./ LHGD-n szerződéssel tárolt és az itt repülő UL légijárművek transzponderrel történő felszerelése.
- 5./ Veresegyház Airfield megközelítésének szabályai.
- 6./ LHGD veszélyhelyzeti intézkedési terv ismertetése.
- 7./ A repülőtéri vállalkozások engedélyeinek megléte, a jogszerűtlenül tevékenykedő pilóták kitiltásának körülményei.

2018. évi 1 sz. REPÜLŐTÉRVEZETŐI INTÉZKEDÉS.

A Gödöllői repülőtér napi repülési műveleteinek megkezdését, a repülőtér üzemi megnyitását végezheti:

- 1./ A repülőtér üzemeltetője által kijelölt , repülő képesítéssel rendelkező személy, aki a további intézkedésig ellátja a REPÜLÉSI ÜZEMVEZETŐ szolgálatot, a rendszeresített okmányon a megnyitást (LT) rögzíti és aláírásával igazolja.
- 2./ A legnagyobb napi műveletet végző **CAVOK Kft. (OPS)** beosztása szerint kijelölt repülőképesítéssel rendelkező személy, aki a megnyitással egyidejűleg a repülőtérrendben előírt **REPÜLÉSI ÜZEMVEZETŐ** szolgálatot is ellátja, a repülőtér vezetője felé képviseli a **CAVOK Kft-t**, az esetlegesen fellépő üzemeltetési gondok megoldása tekintetében vele együttműködik.

A napi megnyitás előtt kötelesek meggyőződni :

- a) Az időjárási minimumok meglétéről.
- b) A talaj repülésre történő alkalmasságáról, a látjelek meglétéről.
- c) A **Bp. FIC** felé történő bejelentés meglétéről
- d) Az ügyeleti gépkocsi üzemképességéről, felszereléséről a sarthelyre történő kiállításáról.

A fentieket a **CAVOK Kft.** a repülőtér vezetőjével egyeztetett napi beosztási okmányon a megnyitás **(LT)** időpontjának rögzítésével aláírásával igazolni köteles.

Amennyiben nem a **CAVOK Kft.** végzi a repülőtér napi megnyitását, abban az esetben a repülőtér üzemeltetője által megbízott (kijelölt) **REPÜLÉSI ÜZEMVEZETŐ** tájékoztatja a CAVOK OPS szolgálatát, vagy átadja a rendszeresített okmány kitöltésével.

2018. március 15-től minden repülőtéri bérlő és használó a korábban meghonosodott, a tájékoztatóban körülírt, egyéni használati szokásokat nem alkalmazhatja.

Bármilyen üzem, művelet csak abban az esetben kezdhető, amennyiben a **REPÜLÉSI ÜZEMVEZETŐ**, illetve a földi baleseti ügyelet biztosítva van.

Földi (OPS) ügyeleti szolgálat nélküli műveletek végzése TILOS!

A **REPÜLÉSI ÜZEMVEZETŐ** kizárólag a földön tartózkodhat, rálátása legyen a folyó repülésekre, egyidejűleg a földi baleseti ügyeletet is ellátja.

A földi baleseti ügyelet átadható szerelő személyzet, hangármester, vagy más, a szervezethez tartozó beosztott személy részére.

Nem a **CAVOK Kft** rendszerében működő egyéb szervezetek:

AUTO EUROPE Kft, MERKAIR Kft, SKY ESCORT AERO CLUB , EAST LINE AIR TEAM, motoros és UL sportpilóták számára a mindenkori földi ügyeleti szolgálatot a repülőtér üzemeltetője biztosítja.

A felsorolásban szereplő szervezetek, személyek csak abban az esetben kezdenek bármilyen műveletet, amennyiben a műveleti napló beírásával egyidőben a repülőtér vezetőjét értesítik.

A repülőtér vezetője tájékoztatja a bejelentőt a napi **REPÜLÉSI ÜZEMVEZETŐ** kijelölt személyéről, illetve egyéb forgalmi, működési tájékoztatást nyújt.

Intézkedés, illetve megerősítése az alkalmazandó rádió kommunikációs szabályoknak, egyidejűleg megszüntetése az eddig alkalmazott vegyes nyelvezetű, bizonytalanságot előidéző kommunikációs formáknak.

(Megjegyzendő, hogy az alábbiakban felsorolt szabályokat a légijárművezetők csak részben alkalmazták, a kommunikációs elvárások, azoknak ismerete, alkalmazása nem minden sportrepülő előtt volt tiszta és egyértelmű)

- A legtöbb napi művelet végző CAVOK Kft, ha kizárólag a napi repüléseket egyedül végzi, tehát más helyi üzemeltető nem lépett be, úgy az angol nyelvezetet a szabályoknak megfelelően használhatják.
- Amennyiben a frekvencián bejelentkezik egy magyar nyelvezeten forgalmazó légijármű és feladatban a helyi gyakorló repülés megkezdését jelenti, úgy továbbiakban a forgalmi körökön, külső légterekben minden légijárú a magyar nyelvezeten köteles forgalmazni.
- Ennél a szituációnál a CAVOK külföldi növendékének kiképző repülése esetében, ha a külföldi növendék a magyar nyelvezetet nem ismeri, úgy továbbiakban a légijárműben lévő magyar oktató köteles forgalmazni, helyzetéről, stb. tájékoztatás adni.
- LHGD-n átrepülő és **magyar nyelvezeten** bejelentkező/forgalmazó, légijármű esetében elvárható a pontos, a forgalmi körökön, külső légterekben repülő légijárművek helyzetéről történő korrekt tájékoztatás.
Ennél a szituációnál az oktató szintén magyar nyelvezettel köteles belépni a forgalmazásba és tájékoztatást adni a forgalmi körökön, vagy a külső légterekben működő légijárművek számáról, helyzetéről.
- Magyar rádiózásra alkalmatlan - egyedül repülő személy - a repülőtér forgalmi köreiben, légtereiben gyakorló, vagy időgyűjtő repülései során az oktató szervezet részéről **földi rádiós felügyeletet kell biztosítani.**
A rádiós felügyeletet ellátó személy a földről tájékoztatja az esetleges átrepülés érdekében bejelentkező légijárművet, amennyiben más helyi forgalom is van, a magyar nyelvezetű forgalmazást, tájékoztatást nyújt.
- Amennyiben olyan helyzet adódik, hogy a légtérben tartózkodó helyi vagy átrepülő légijárművel nem lehet kétirányú rádiókapcsolatot létesíteni (nyelvi vagy egyéb okok miatt) akkor a **"RADIO AUT"** eljárást kell alkalmazni.
Amennyiben a repülőtér légtérében ezt az eljárást követő légijármű tartózkodik, úgy az **„INCERFA"** tehát a bizonytalanság állapotának megszüntetéséig szigorúan tilos a szimulált kényszerhelyzetek, a nem standard kiképző feladatok, a normál operációs eljárásoktól eltérő repülések végrehajtása.

A siklóernyős üzemekkel történő(közös) üzemelés szabályainak kiegészítése

- A különböző típusú (csőrléses és háti motoros) siklóernyős üzemek használatos légtereit, a repülőtéri működés szabályait a **REPÜLŐTÉRREND** tartalmazza, betartása minden résztvevő számára kötelező.
- Minden csőrléses és háti motoros tevékenység a **REPÜLÉSI ÜZEMVEZETŐ** értesítése, illetve vele történő egyeztetés után kezdhető meg.
 - Amennyiben a **REPÜLÉSI ÜZEMVEZETŐ** bármilyen jellegű, a repülés biztonságát veszélyeztető körülményt észlel, úgy a közös üzemű siklóernyős tevékenységet, a veszély körülményeinek elhárításáig azonnal leállíthatja.
 - Háti motoros útvonalra történő kirepülések során a repülés résztvevői a körzetben előforduló, egyéb repülőtevékenység biztonságának érdekében kötelesek értesíteni a Bp. FIC szolgálatát, a tervezett útvonalról, magasságáról, a résztvevő repülőeszközök számáról, valamint a várható befejezés időpontjáról.

A repülőtéren működtetett UL légi járművek másodlagos jeladóval történő ellátása, a működtetés szabályai.

A repülőtéren valamint a körzetében működő, rendkívül nagy forgalmat lebonyolító légi járművek biztonsága megköveteli, hogy minden helyi forgalomban résztvevő UL légi jármű másodlagos jeladó (XPDR) működtetésével működjön..

A repülőtér üzemeltetője az UL légi jármű LHGD repülőtérrel, útvonalra történő elrepülését csak azoknak a légi járművek részére engedélyezi, amelyek másodlagos jeladóval vannak felszerelve.

LHGD-re települt, szabadidős sport jellegű UL légi járművek másodlagos jeladóval történő felszerelésének határidős időpontja. **2018.május 1.**

LHGD 3. sz. gyakorló légtere közelében elhelyezkedő Veresegyház Airfield zavartalan működésével kapcsolatos előírás

A repülőtér kijelölt 3. sz. gyakorló légtere közelében helyezkedik el **Veresegyház**, nem nyilvános repülőtér, amelyről elsősorban a munkaszüneti napokon kizárólag sétarepültetési tevékenységet végeznek. Frekvenciája: **134.8 MHz**.

A repülőtér üzemeltetőjétől több esetben érkezett megkeresés, hogy LHGD-ről felszálló légi járművek az üzemeltetői hozzájárulás nélkül berepülnek a terület fölé és zavarják a tevékenységüket.

LHGD üzemeltetője részéről írásban is megerősítésre kerül, hogy a Gödöllő repülőtéréről működtetett légi járművek repülése során az idegen repülőterek megközelítése tekintetében szükséges az előírt szabályok maradéktalan betartása.

A 123/2005 GKM rendelet értelmében előírt LHGD-n alkalmazandó repülőtér üzemeltetői vészhelyzeti intézkedési terv.

Ezen intézkedési terv nem egy konkrét végrehajtási utasítás, viszont a körülmények figyelembevételével alkalmazni kell.

Veszélybe, bajba került, esetleg eltűnt légitársaság esetén:

A repülőtér üzemeltetőjétől, a REPÜLÉSI ÜZEMVEZETŐ-től telhető minden segítség folyamatos biztosításával egyidejűleg, amennyiben még nem történt meg, a BP.FIC értesítése, a velük való együttműködés

- Rendelkezési jogkör és szükség esetén más repülőterek értesítése.
- Rendőrséggel, katasztrófavédelemmel történő kapcsolatfelvétel
- Kutatás mentés elrendelésének kérése.

Helyi baleset, repülőesemény esetén:

Az előírt felszerelésekkel rendelkező ügyeletes gépjárművel történő azonnali helyszínre érkezés, az esemény jellegétől függően a mentés megkezdése, esetleges tűz oltása, személyek kabinból történő kimenekítése.

Az ügyeletes személynek igyekezni kell az esemény által okozott, vagy várható kockázatok és károk megszüntetésére, azoknak minimálisra történő csökkentése, amelynek érdekében az esemény jellegétől függően értesíteni kell:

- Rendőrséget
- Katasztrófavédelmet
- Mentőket
- A légitársaság üzemeltetőjét.

A repülési műveletek során, ügyeleti gépkocsit köteles biztosítani:

1./ A legnagyobb napi forgalmat lebonyolító és legtöbb légitársasággal rendelkező CAVOK Kft-nek.

2./ A repülőtér üzemeltetőjének saját rendelkezésére álló, egyéb üzemek során ügyeletet biztosító FOLLOV ME gépjárművel.

Az ügyeletes gépjárműnek az alábbi felszerelésekkel kell rendelkezni, mely felszereléseket a repülőtér üzemeltetője mindkét gépkocsi számára biztosítja.

1. db 12 kg, 1 db. 6 kg érvényes tűzoltó készülék, csáklya, vágóeszköz, fejtámlás sisak készlet.

**A GÖDÖLLŐI REPÜLŐTÉRREL szerződéses viszonyban álló használók
vállalkozási tevékenységével kapcsolatos ajánlások, eljárások.**

- A repülőtér üzemeltetőjének nem áll jogkörében egyes repülő vállalkozások belső rendszerébe történő betekintésre, azoknak ellenőrzésére.
 - A repülőtér tulajdonosának felhatalmazása alapján a gödöllői repülőtérre kizárólag olyan bérlőkkel, vállalkozásokkal történő megállapodásra van lehetőség, mely vállalkozások megfelelnek a mindenkor hatályos törvényi előírásoknak, vállalkozási - működési engedéllyel rendelkeznek.
 - A fenti engedélyek meglétén túlmenően, akár légijármű bérbeadási, vagy sétatrepülési tevékenységek esetén az NFM Légügyi Hivatal által kibocsátott **LÉGI TEVÉKENYSÉGI ENGEDÉLY** megléte szükséges.
 - Egyes magán légijárművezetők gödöllői üzleti sétatrepülési hirdetései jogszerűtlenek, mivel a repülőtér üzemeltetőjével nem állnak szerződéses viszonyban, nem rendelkeznek légijárművel, megfelelő személyi jogosításokkal.
 - A repülőtér üzemeltetőjének a szabályok megtartatásán túlmenően feladata a repülőtér jó hírnevének megtartása, a repülőtérrel történő repülések szabályos koordinálása.
- A **REPÜLŐTÉRREND** rendelkezik a repülőtér üzemeltető részéről a vállalkozási engedélyek, légi tevékenységi engedélyek meglétének ellenőrzésére.
- Bekövetkezett esemény, hatósági ellenőrzés során derülhetnek ki a szabálytalan sétatrepülési feltételek hiánya, ami felvetheti a repülőtér üzemeltetőjének felelősségét..
- A repülőtér üzemeltetője nem kíván hatósági szerepet felvállalni, viszont a tapasztalható szabálytalan üzleti repülés esetén a szabálytalankodót a repülőtérrel kitiltja.

Gödöllő, 2018-03-07

GÖDÖLLŐ REPÜLŐTÉR ÜZEMELTARTÁS
Sky Escort Hungary Aeroclub
2100 Gödöllő, Repülőtér
Adószám: 19004473-2-13
Bsz.: 11600006-00000000-15827021

(Both Lajos)
repülőtérvezető