



Fotó: Xxxx

Rendelet a biztonságért

Az eseti légtér, és ami mögötte van

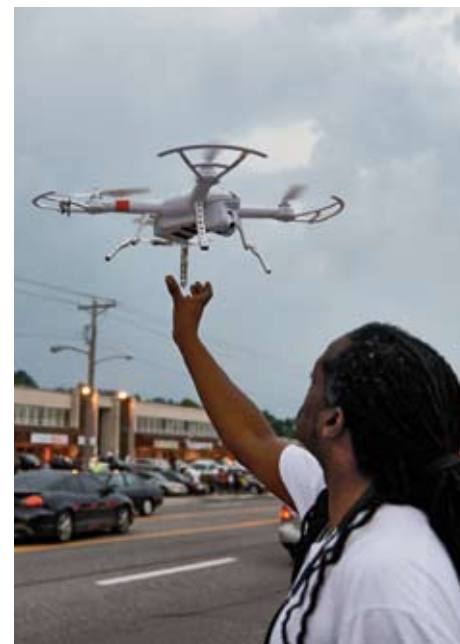
A pilóta nélküli légi járműveket a megfelelő jogszabályi háttér hiánya miatt csak eseti légtérben lehet működtetni. Az eseti légtér kijelölésének és igénybevételenek szabályait a magyar légtér légi közlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM együttes rendelet tartalmazza. A rendelet legutóbbi módosítása július 15-én lépett hatályba, és az eseti légtér kijelölésével kapcsolatban hozott néhány új rendelkezést, így a pilóta nélküli légi járművek széles körű felhasználói rétegét érintette. Ezek az alábbiak:

Az eseti légtér eredetileg nem a pilóta nélküli repülés szabályos keretek között történő megvalósítását célozta, hanem olyan te-

vékenységek elkülönítésére szolgál, amelyek a légi közlekedés biztonságát veszélyeztetik. Ilyen például egy tűzijáték fellövése, de a repülőrendszervek lebonyolításakor is eseti légtérrel kell igényelni. A légtér kijelölése iránti kérelmet 30 nappal az igénybevétel előtt be kell nyújtani a Honvédelmi Minisztérium Állami Légügyi Főosztályának, de a hétköznapi – akár üzleti, akár magáncélú – felhasználás esetén az esetek túlnyomó többségében a felhasználás helyszíne és időpontja ilyen távlatban nem látható előre. Az eseti légtér legfeljebb 30 napra igényelhető, így sokan erre az időintervallumra meg is igénylik, attól függetlenül, hogy a repülés ténylegesen csak egy-két nap hosszúságú. Emellett nemcsak az jelent problémát, hogy a szükségesnél jóval hosszabb időre igénylik a légtérrel, hanem az is, hogy sokan már hónapokkal előre benyújtják a kérelmet, így ezek a tényezők együttesen járulnak hozzá ahhoz, hogy számos felhasználó kérvényét elutasítják, mert az általuk kérelmezett helyszínen és időpontban már van kijelölt eseti légtér. A hatóság újabb elutasítja azokat a kérelmeket, amelyek az eseti légtér kezdőpontjaként a beadástól számított két hónapot meghaladják, hiszen ilyen időtávlatban nem vizsgálható érdemben az eseti légtér légtér szerkezetre

gyakorolt hatása, így benyújtáskor érdemes erre is odafigyelni.

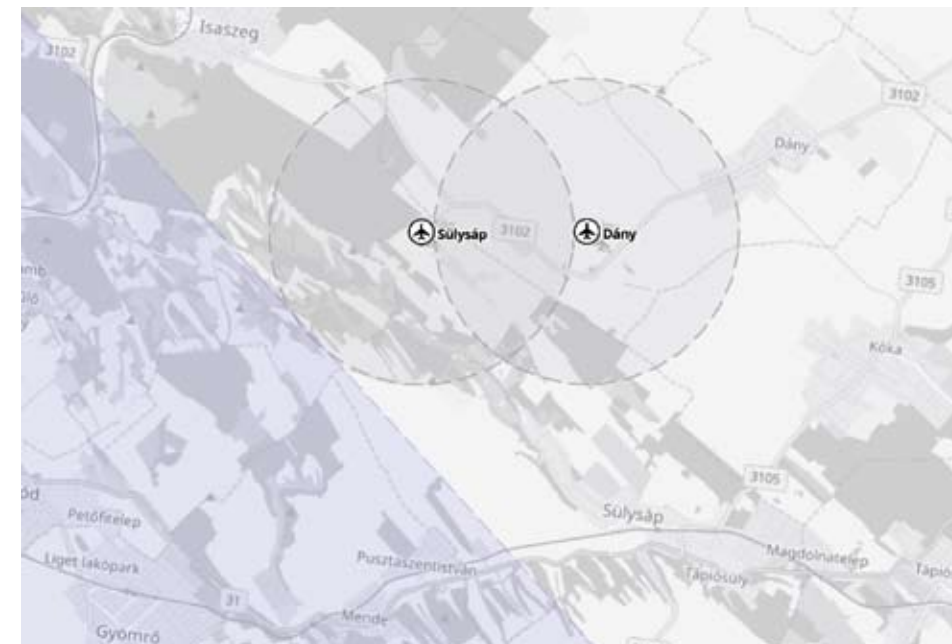
A felhasználókra további teherként nehezedik, hogy a kérelmezett eseti légtér elhelyezkedésétől függően a kérelemhez mellékelni kell a légtérben illetékes légi forgalmi szolgálat véleményét, valamint egy biztonsági felmérést, amelynek lényege, hogy az eseti légtér az elemzésben meghatározott kockázatcsökkentési intézkedéseket betartva nem okozza a repülés biztonságának csökkenését. A jogszabály-módosítás előtt az eseti légtér kérelmezője is benyújthatta ezt az elemzést, amennyiben az megfelelt a vonatkozó előírásoknak. Kérdéses azonban, hogy egy repülésben nem feltétlenül jártas felhasználó – hiszen a pilóta nélküli légi járművek működtetőinek túlnyomó többsége nem rendelkezik kellő ismerettel a légi közlekedés területén – mennyire lehet tisztában bizonyos tevékenységek légi közlekedésre ható kockázataival, valamint az általa készített elemzés megfelel-e az Eurocontrol és az ICAO által meghatározottaknak. A másik oldalról azonban jogosan vetődik fel a kérdés, hogy egy kis méretű, akár játéknak is tekinthető eszköz néhány méteres magasságban történő reptetése valóban veszélyt jelenthet-e a légi közlekedés biztonságára. A rendelet módosí-



tása szerint azonban ezeket a felméréseket immár csak olyan személy készítheti el, aki a jogszabályban meghatározott, az Eurocontrol által szervezett vagy azzal egyenértékű tanfolyamokat sikeresen elvégezte.

A rendelet – az eseti légtér ellenőrzött légtérben tervezett kijelölése mellett – már nemcsak akkor követeli meg az előzőekben említett biztonsági felmérés elkészítését, és ezzel együtt természetesen a légi forgalmi szolgálat véleményének mellékelését, ha a légtérben műszeres repülési eljárások engedélyezettek, hanem minden olyan légtér esetében is, ahol AFIS-szolgálatot nyújtanak. Eddig tehát Békéscsaba, Győr-Pér és Pécs-Pogány légtérre kellett, de már Fertőszentmiklóson, Nyíregyházán, Szegeden és Tökölön is szükséges ezeknek a dokumentumoknak a benyújtása. Ez az intézkedés megkönnyítheti az eseti légtérben tevékenységet végzők és a légi forgalmi szolgálatot ellátó szervezet közötti koordinációt, s ennek egyértelműen repülésbiztonság-javító hatása lehet.

Az eseti légtér kijelölése a repülőterre érkező vagy onnan induló légi járművekre is kockázatot jelent, ha nincs megfelelő kommunikáció az üzemeltető és az eseti légtérben a légi forgalom szervezéséért felelős személy között. Az eseti légtér igénybevevőjének nem minden esetben volt tudomása arról, hogy a közelben repülőteret helyezkedik el, így az eseti légtér aktiválása akadályozhatta a repülőter biztonságos működését. Új rendelkezésként került a rendeletbe, hogy ha az eseti légtér átlapol egy CTR vagy TIZ légtérrel nem rendelkező repülőter vonatkoztatási pontjától (ARP) számított 3 km sugarú kör alapterületű, 2000 láb AMSL magasságú légtérrel, csatlolni kell a repülőter üzemeltetőjének hozzájárulását, valamint az előzőekben már többször említett biztonsági felmérést. A repülőterek forgalmi köre, a végső megközelítési területek, továbbá a Drop Zone légtér esetében a gyakorló ej-



tőnyős ugrások ennél nagyobb légtérrel igényelhetnek, így kérdés, hogy ezt a három kilométert milyen szempontok alapján határozták meg, valamint mi volt az eredeti jogalkotói szándék. A repülőter-üzembentartók számára a rendelkezés azonban nem jelent garanciát arra, hogy a közvetlen környezetben nem lesz kijelölt eseti légtér, hiszen nyilatkozatuk nem jelenti azt, hogy az eseti légtér arra a területre nem jelölhető ki, az illetékes hatóság a dokumentumok alapján mérlegel, és azoknak megfelelően dönt az eseti légtér kijelöléséről vagy elutasításáról.

Az eseti légtér kijelölésével kapcsolatban könnyítés is történt: a pilóta nélküli légi járművek működtetése céljából igényelt eseti légtér felső határának nem kell 500 lábra végződnie, tehát lehet akár 1000 láb AMSL-re is igényelni a légtérrel. Ennek kiemelt jelen-

tősége van azokban az esetekben, amikor a kérelmezett eseti légtér felett 2000 láb AMSL-től TMA található. Arra azonban továbbra is figyelni kell, hogy a repülés során az ellenőrzött légtérben a légi járművek elkülönítéséért a légtér felső határától 500 lábat tartani kell.

Ha csak a napi légtérfelhasználási terv adataiból indulunk ki, sejthető, hogy ez a rendszer nemcsak a felhasználókra, hanem a hatóságokra is indokolatlan terhet ró, hiszen látható, hogy naponta akár 70-80 olyan eseti légtér igénybevétele tervezhető, amelyeket a pilóta nélküli légi járművek működtetésére jelöltek ki. Ennek orvoslására a pilóta nélküli légi járművekre vonatkozó jogszabály jelenthet megoldást, erre azonban határozatlan ideig még várni kell.

Török Ágnes

