

AD 2 REPÜLŐTEREK AD 2 AERODROMES

LHKE AD 2.1 REPÜLŐTÉR HELYSÉGNÉV AZONOSÍTÓJA ÉS NEVE AERODROME LOCATION INDICATORS AND NAME

LHKE - KECSKEMÉT

LHKE AD 2.2 REPÜLŐTÉR FÖLDRAJZI ÉS ÜZEMELTETÉSI ADATAI AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	ARP koordináták és helye a repülőtéren ARP coordinates and site at AD	46° 55' 03"N 019° 44' 57"E A futópálya geometriai középpontja Centre of RWY
2	Távolság és irány (a várostól) Distance and direction from (city)	4,5 km ÉK (085°) Kecskemét központjától 4,5 km NE (085°) from Kecskemét downtown
3	Tengerszint feletti magasság/ Vonatközveti hőmérséklet Elevation/Reference temperature	116 m (379')/ 30,3°C
4	Geoid egyenletlenség/Geoid undulation	+ 43 m (140 ft)
5	Mágneses eltérés/Éves változás MAG VAR/Annual change	+ 5° / + 0,1° (2023) növekvő/ increasing
6	AD üzemeltető, címe AD Administration Address, Telephone, Telefax, AFS Adress	MAGYAR HONVÉDSÉG VITÉZ SZENTGYÖRGYI DEZSÓ 101.REPÜLŐDANDÁR HUNGARIAN DEFENCE FORCES 101ST AVIATION WING H-6004 KECSKEMÉT Pf. 320 Tel: +36-76-510-807, +36-76-510-800 Telefax: +36-76-510-866, +36-76-510-833 AFS: LHKEZPZX E-mail: lhke.aro@mil.hu
7	Engedélyezett forgalom típusai Types of traffic permitted	IFR/ VFR
8	Megjegyzés Remarks	NIL

LHKE AD 2.3 ÜZEMIDŐK OPERATIONAL HOURS

1	Repülőtér üzemideje AD Administration	H24
2	Vám és határőrség Customs and Immigration	Előzetes egyeztetés szükséges PPR required
3	Egészségügyi Health and sanitation	H24
4	AIS iroda AIS Briefing Office	NIL
5	ATS Bejelentő Iroda (ARO) ATS Reporting Office	H24
6	Meteorológiai Hivatal MET Briefing Office	H24
7	ATS	H24
8	Tankolás Fuelling	H24 előzetes egyeztetés szükséges H24 PPR required
9	Földi kiszolgálás Handling	H24 előzetes egyeztetés szükséges H24 PPR required
10	Őrzésvédelem Security	H24 előzetes egyeztetés szükséges H24 PPR required
11	Jégtelenítés De-icing	H24 Csak a bázison üzemeltetett léggépjárművek részére H24 Only for home based aircraft
12	Megjegyzés Remarks	NIL

**LHKE AD 2.4 FÖLDI KISZOLGÁLÁS ÉS ESZKÖZÖK
HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

1	<i>Teheráru kezelő berendezések Cargo handling facilities</i>	Emelővillás targoncák: 3 t Fork lifts: 3 t
2	<i>Üzemanyag és olaj fajták Fuel and oil types</i>	Kerozin/ kerosene: JET A1 (F34) Adalékok/ Additives: NYCOSOL-13, HITECH-580 Olajfajták/ oil types: TN-306, TN-321, FH-51, TN-525/2A, MOBIL JET OIL II, Aeroshell Fluid 41
3	<i>Üzemanyag töltő eszközök és kapacitás Fuelling facilities and capacity</i>	1 db RÁBA H-25 re. üzemanyagtöltő gépjármű/ 1 kerosene truck 9 000 l (closed system: 900-1000 l/min, opened system: 400-500 l/min) 8 db MAN HX 32.440 re. üzemanyagtöltő gépjármű/ 8 kerosene truck 16 200 l (closed system: 900-1000 l/min, opened system: 400-500 l/min)
4	<i>Jégtelenítő eszközök De-icing facilities</i>	Előzetes egyeztetés alapján, csak a bázison üzemeltett léggépjárművek részére az állóhelyeken igénybevehető (KILFROST) jégtelenítő folyadék. AVBL only for home based ACFT, on parking stands by prior arrangement (type: KILFROST).
5	<i>Hangárban tárolás Hangar space</i>	Csak a bázison üzemeltetett léggépjárművek részére Only for base operated aircraft
6	<i>Javító eszközök Repair facilities</i>	Csak a bázison üzemeltetett léggépjárművek javítása biztosított Repair tools /facilities are available only for base operated aircraft
7	<i>Megjegyzés Remarks</i>	Központi üzemanyag feltöltő rendszer a Sierra előtt 12 léggépjármű részére (egy időben 6 léggépjármű feltöltésére alkalmas). Central refuelling facility in Apron Sierra for 12 aircraft (for 6 aircraft at same time). Teheráru kezelő berendezésekhez előzetes egyeztetés szükséges. Cargo handling facilities only by PPR. Tranziens léggépjárművek részére olaj- és kenőanyagkiszolgálás nem biztosított. Oil and lubricant support is not provided for transient aircraft.

**LHKE AD 2.5 UTAS KISZOLGÁLÁS
PASSENGER FACILITIES**

1	<i>Szállodák Hotels</i>	A városban és körzetében In the city and in the vicinity of the city
2	<i>Éttermek Restaurants</i>	A városban és körzetében In the city and in the vicinity of the city
3	<i>Közlekedés Transportation</i>	Autóbusz, taxi Bus, taxi
4	<i>Orvosi segélynyújtás Medical facilities</i>	Elsősegély a repülőtéren, kórházak a városban First aid at ad, hospitals in the city
5	<i>Bank és postahivatal Bank and Post Office</i>	A városban, Bankomat a bázis bejáratnál In the city, ATM machine at the airbase gate Postahivatal a bázis bejáratától 200 m-re Post Office is 200 m from the airbase gate
6	<i>Idégenforgalmi tájékoztatás Tourist office</i>	Kecskemét Tourist iroda a városban. Kecskemét Tourist office in the city.
7	<i>Megjegyzés Remarks</i>	NIL

**LHKE AD 2.6 MENTŐ ÉS TŰZOLTÓ SZOLGÁLATOK
RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES**

1	<i>Kategóriája AD category for fire fighting</i>	CAT 7
2	<i>Mentő eszközök Rescue equipment</i>	Gyorsbeavatkozó tűzoltóautó (víz+hab)/ rapid reaction car (water+foam) Nehéztűzoltó (hab+víz)/ heavy firefighter car (foam+water)
3	<i>Üzemképtelen léggépjármű mozgatás Capability for removal of disabled ACFT</i>	Vontató/ tug Darus kocsi/ crane truck
4	<i>Megjegyzés Remarks</i>	Kiképzett személyzet: 10 fő Trained personnel: 10 person Előzetes egyeztetés alapján kategória-emelés lehetséges. Category upgrade is possible based on prior request.

LHKE AD 2.7 ÉVSZAKONKÉNTI RENDELKEZÉSRE ÁLLÁS - TAKARÍTÁS
SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING

1	<i>Takarító berendezések</i> <i>Types of clearing equipment</i>	<p>3 db D-902 Hómaró 3 snow blowers 2 db M-701 Jégolvasztó 2 de-icing cars 2 db HE-6 Hóeke 2 snow ploughs 5 db MB U400 hóekével, műtrágyaszórával, homlokseprűvel 5 snow ploughs with carbamid spreader and sweeper 1 db TJS 560 repülőtéri seprű légfúvóberendezés (U500 vontató járművel) jet-sweepers, and snow blower towed by Unimog 500 1 db Tornádó TRLB-6 Unimog (U400 alvázon) 1 jet sweeper 2 db P 17B Schörling repülőtéri tisztítógép 2 jet sweeper 3 db RÁBA H25 tolólap 3 snow blade 5 db mezőgazdasági vontató tolólap 5 tractors with snow scraper 1 db RCV-3 Műtrágyaszóró 1 carbamid spreader 1 db Komatsu wb97s 1 Komatsu 1 db Schmidt ASC990 reptéri takarítógép 1 Schmidt ASC990 airport sweeper</p>
2	<i>Takarítási sorrend</i> <i>Clearance priorities</i>	<p>1. FLSZ területe (TWY A) és a futópálya QRA area (TWY A) and RWY 2. R és P előterek, déli jégtelenítő előtér (DA1) és az F4, B gurulóutak felületei a hadműveletei szállítási feladatok végrehajtásához szükséges mértékben Specified parts of R and P aprons, De-icing Area 1, F4 and B taxiways for operational transport missions 3. A S és J előterek, valamint az F3 gurulóút a kiképzési repülések végrehajtásához szükséges mértékben Specified parts of S and J aprons and F3 taxiway for training flight missions 4. R és P előterek, B, F4 gurulóút fennmaradó területei, valamint az A1 és G1 gurulóutak Remaining parts of R, P aprons, B, F4 taxiways, and A1 and G1 taxiways 5. Belső guruló utak: C1, C2, C3, F2 és a K előtér Inner taxiways: C1, C2, C3, F2 and K apron 6. D és F1 gurulóutak D and F1 taxiways 7. A G2 szervízút és a GRIPEN körlet, (amennyiben lehetséges egy időben a belső guruló utakkal) G2 service road and the area of Gripen-hangars (if possible at the same time with inner taxiways) 8. EMÁ-ra vezető szervízút Road to United Technical Station (UTS) 9. H, L, M és N előterek, E, V gurulóutak, északi jégtelenítő (DA2) és a helipad, valamint a hajtóművezőhely; H, L, M, N aprons, E, V taxiways, De-icing Area 2, helipad and engine-test area</p>
3	<i>Megjegyzés</i> <i>Remarks</i>	<p>A takarítási sorrend az adott feladat függvényében változhat. The clearance priorities may be different according to the operational task. A hóeltakarításra vonatkozó információk SNOWTAM-ban kerülnek közzétételre. Information on snow clearance published by SNOWTAM.</p>

**LHKE AD 2.8 ELŐTEREK, GURULÓ UTAK ÉS ELLENŐRZŐ HELYEK/PONTOK ADATAI
APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	<i>Forgalmi előtér felülete és teherbírás Surface and strength of aprons</i>	<p>H – beton/ concrete PCN 75 R/B/W/T J – beton/ concrete PCN 85 R/B/W/T, LCN 50 K – beton/ concrete PCN 75 R/B/W/T, LCN 50 L – beton/ concrete PCN 57 R/B/W/T, LCN 50 M – beton/ concrete PCN 102 R/C/W/T, LCN 55 N – beton/ concrete Nincs adat/ No data P – beton/ concrete PCN 66 R/C/W/T R – beton/ concrete PCN 60 R/C/W/T S – beton/ concrete PCN 65 R/C/W/T Jégtelenítő 1/ Deicing Area 1 – beton/ concrete PCN 61 R/C/W/T Jégtelenítő 2/ Deicing Area 2 – beton/ concrete PCN 66 R/B/W/T</p>
2	<i>Gurulóutak szélessége, felülete és teherbírás Width, surface and strength of Taxiways</i>	<p>A – 20,7 m, beton/ concrete PCN 61 R/C/W/T, LCN 87 A1 – 22,5 m, beton/ concrete PCN 62 R/C/W/T B – 22,5 m, beton/ concrete PCN 61 R/C/W/T, LCN 88 C1 – 11,8 m, aszfalt/ asphalt PCN 51 F/B/W/T, LCN 59 C2 – 11,8 m, aszfalt/ asphalt PCN 60 F/B/W/T, LCN 59 C3 – 11,8 m, aszfalt/ asphalt PCN 100 F/B/W/T, LCN 83 D – 22,5 m, beton/ concrete PCN 83 R/C/W/T E – 22,5 m, aszfalt/ asphalt PCN 46 R/B/W/T F1 – 17,8 m, aszfalt/ asphalt PCN 100 F/B/W/T, LCN 94 F2 – 17,8 m, aszfalt/ asphalt PCN 100 F/B/W/T, LCN 94 F3 – 16 m, aszfalt/ asphalt PCN 100 F/B/W/T, LCN 94 F4 – 22,4 m, beton/ concrete PCN 62 R/C/W/T, LCN 94 G1 – 22,5 m, beton/concrete PCN 72 R/C/W/T V – 23 m, beton/ concrete PCN 75 R/B/X/T</p>
3	<i>Magasságmérő ellenőrző hely és magasság Altimeter checkpoint location and elevation</i>	NIL
4	<i>VOR/INS ellenőrző hely VOR/INS checkpoints</i>	VOR: NIL INS: NIL
5	<i>Megjegyzés Remarks</i>	<p>A Golf gurulóút két részből áll. (GOLF1 ÉS GOLF2) G1 - A PAPA előtér megközelítéséhez használt gurulóút. Légirányművek saját hajtóművel való közlekedése engedélyezett. G2 - A G2 szervízút, ahol saját hajtóművel gurulni TILOS! Légijármű forgalom elől lezárt szervízút.</p> <p>Golf taxiway consists of two segments. (GOLF1 and GOLF2) G1 - Taxiway for approaching apron PAPA. Moving of aircraft with running engines are permitted. G2 - Service road, moving of aircraft with running engines are PROHIBITED. This segment is closed for aircraft with running engines.</p>

**LHKE AD 2.9 GURULÁSI ELIGAZÍTÓ RENDSZER ÉS JELÖLÉSEK
SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Légijármű állóhely azonosító jelölések, gurulóút jelzések és parkolás jelző rendszerek <i>Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands</i>	Gurulási nyomvonal, orrfutó helyzet és állóhely számozás a H, J, K, P, R, S elötereken. Eligazító táblák az elötereken, a guruló utak kereszteződéseiben, valamint a guruló utak és a futópálya kereszteződéseiben Guide lines, nose gear guidance and stand numbers on Apron H, J, K, P, R, S. Guide signs on aprons, on TWY intersections and intersections of RWY and TWYs
2	RWY, TWY jelölések és fényrendszerek <i>RWY and TWY markings and LGT</i>	RWY: azonosító, küszöb, földterési zóna, középvonal, szegély, célpont és elfogó háló jelölések RWY: designator, THR, TDZ, center line, edge line, aiming point and arresting cable markings RWY: küszöb, szegély, középvonal, földterési és pályavég fények RWY: THR, edge, centerline, touchdown zone and RWY end lights TWY: középvonal, szegély és futópálya VFR várópont jelölések az A, A1, B, C1 és a D gurulóutakon. ILS kategóriás várópont jelölések az A1, B, C1, D gurulóutakon. TWY: center line, edge and VFR holding positions at TWY A, A1, B, C1 and D. ILS category holding points markings on TWY A1, B, C1, D. TWY: szegély és középvonal fények TWY: edge and center line lights
3	Megállító keresztfényesorok <i>Stop bars</i>	Telepítve az A, A1, B, C1 és D gurulóutakon. Installed on TWY A, A1, B, C1 and D.
4	Megjegyzés <i>Remarks</i>	Futópálya küszöb előtti jelölés. Pre-threshold marking. SWY: Chevron jelzés (sárga színű). SWY: Chevron marking (yellow). A futópálya földterési zónái távolságmegjelölésre szolgáló felfestéssel ellátottak. Runway touchdown zones are painted marked for distance measuring. A repülőbázison CAT III B típusú fénytechnika van telepítve, de CAT I típusú használata van érvényben. At the airbase CAT III B type lighting system is installed but CAT I type is in use.

**LHKE AD 2.10 REPÜLŐTÉRI AKADÁLYOK
AERODROME OBSTACLES**

Megközelítési/ felszállási területeken <i>In approach/ TKOF Areas</i>			Körzési területen és repülőtéren <i>In Circling Area and at AD</i>		Megjegyzés <i>Remarks</i>
1			2		3
Érintett RWY/terület <i>RWY/Area affected</i>	Akadály fajta <i>Obstacle type</i>	Helye <i>Location</i>	Akadály fajta <i>Obstacle type</i>	Helye <i>Location</i>	
	Magasság <i>Elevation</i>	Íránya (földrajzi) <i>Direction (GEO)</i>	Magasság <i>Elevation</i>	Íránya (földrajzi) <i>Direction (GEO)</i>	
	Jelölés/fény <i>Markings/LGT</i>	Távolsága <i>Distance (M)</i>	Jelölés/fény <i>Markings/LGT</i>	Távolsága <i>Distance (M)</i>	
a	b	c	a	b	
<p>A légi navigációs akadályok adatai elektronikus formában a MILAIP MAGYARORSZÁG GEN 3.1.6 szerint szerezhetők be. Electronic data of air navigation obstacles may be obtained according to MILAIP HUNGARY GEN 3.1.6.</p>					

**LHKE AD 2.11 NYÚJTOTT METEOROLÓGIAI TÁJÉKOZTATÁSOK
METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED**

1	<i>Kiszolgáló meteorológiai hivatal Associated MET Office</i>	MH vitéz Szentgyörgyi Dezső 101. Repülődandár, Repülő Harcbiztosító és Üzemeltető Zászlóalj, Meteorológiai Csoport HDF 101st Aviation Wing, Air Operation and Support Battalion, Meteorological Office Tel.: +36-76-510-800 mellék/ ext.: 2537 E-mail: kecskemet.meteor@mil.hu
2	<i>Üzemidő Hours of service</i>	H24
3	<i>TAF készítésért felelős hivatal Érvényességi időszak Office responsible for TAF preparation Periods of validity</i>	Kecskemét Repülőtér Meteorológiai Szolgálat/ MH Légi Műveleti Vezetési és Irányítási Központ Meteorológiai Központ Kecskemét Aerodrome Meteorological Service/ HDF Air Operation Command and Control Centre Meteorological Centre 9 HR AMO: 1 st class
4	<i>Leszállási előrejelzés típusa Kibocsátási időszakok Type of landing forecast Interval of issuance</i>	TAF CODE FORM 3 óránként (kivéve 02.00 UTCW, 23.00 UTCS)/ 3 hourly (except 02.00 UTCW, 23.00 UTCS) METAR CODE FORM Félóránként/ half hourly SPECI CODE FORM Szükség esetén/ as appropriate
5	<i>Biztosított eligazítás/konzultáció Briefing/consultation provided</i>	Eligazítás biztosított Briefing provided
6	<i>Repülési dokumentáció Flight documentation Language(s) used</i>	Térképek, rövidített nyílt nyelvű szöveg Charts, abbreviated plain language text English, Hungarian
7	<i>Eligazításhoz és konzultációhoz rendelkezésre álló térképek és egyéb tájékoztatások Charts and other information available for briefing or consultation</i>	Szignifikáns térképek (F100-450), magassági szél és hőmérsékleti térképek (F050, 100, 180, 240, 300, 340, 390), aerológiai diagrammok, GRID előrejelzések, rádiólokációs felderítési adatok, műholdképek. Significant charts (F100-450), upper wind and temperature charts (F050, 100, 180, 240, 300, 340, 390), aerological diagrams, GRID forecast meteo surveillance radar data, satellite pictures.
8	<i>Tájékoztatások nyújtására rendelkezésre álló kiegészítő berendezések Supplementary equipment available for providing information</i>	KMIR, NAMIS, HAWK, SIERRA, és METPORTAL programrendszerek, MAWS mérő berendezések, mobil meteorológiai állomás meteorológiai radar KMIR, NAMIS, HAWK, SIERRA, and METPORTAL programsystems, MAWS measuring equipment, observation system, mobile meteorological observation station, meteorological radar
9	<i>Tájékoztatással ellátott ATS egység ATS unit provided with information</i>	KECSKEMÉT TOWER KECSKEMÉT APPROACH
10	<i>Egyéb tájékoztatások Additional information</i>	Útvonal, légtér prognózis biztosított: - repülési terv, vagy a légi jármű vezető kérése alapján Weather Route Folders Available: - according to the flight plan, or on pilot request ATIS adás a 126.875 MHz frekvencián elérhető. ATIS AVBL on frequency 126.875 Mhz.

LHKE AD 2.12 FUTÓPÁLYA ADATOK RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designations RWY NR	Földrajzi és mágneses irány TRUE and MAG BRG	Futópálya Méretek (M) Dimensions of RWY	RWY és SWY teherbírás (PCN) és felület Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Küszöb koordináták, geoid egyenetlenség THR coordinates, geoid undulation	A küszöb tengerszint feletti magassága és a precíziós APP RWY TDZ legnagyobb magassága THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY	RWY – SWY lejtés Slope of RWY - SWY	SWY méretek SWY dimensions (M)
1	2	3	4	5	6	7	8
30	298° MAG 302,82° GEO	2499 x 60	83 R/B/W/T beton/ concrete	4654 41,05N 01945 46,96E 43 m/ 141 ft	113,5 m/ 372 ft	Északról lejt déli irányba: 2 m	150 x 60 aszfalt asphalt
12	118° MAG 122,80° GEO	2499 x 60	83 R/B/W/T beton/ concrete	4655 24,81N 01944 07,58E 43 m/ 141 ft	115,5 m/ 379 ft	Slopes from North to South: 2 m	
Designations RWY NR	CWY méretek CWY dimensions (M)	Futópályasáv méretek Strip dimensions (M)	RESA méretei RESA dimensions (M)	Elfogó háló típusa, helyzete és az elfogás max. sebessége Barrier type, position and maximum capture speed	OFZ	Megjegyzés Remarks	
1	9	10	11	12	13	14	
30	273 x 60 Sóder/zúzott kő/homok Gravel/road- metal/sand	2649 m x 60 m	NIL	ATU-2M 50 m a futópálya végétől/ 50 m from the end of RWY 220 Km/h max. 12 t-ig/ 220 Km/h up to 12 t 180 Km/h max. 20 t-ig/ 180 Km/h up to 20 t	Lásd a Repülőtéri akadály térképet/See Aerodrome Obstacle Chart	Alapállásban az elfogó háló fekszik. The basic position of the barrier is down.	
12							

LHKE AD 2.13 MEGHATÁROZOTT TÁVOLSÁGOK DECLARED DISTANCES

RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
30	2499	2772	2649	2499	NIL
12	2499	2772	2649	2499	NIL

LHKE 2.14 BEVEZETŐ ÉS FUTÓPÁLYA FÉNYEK APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY Designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour, WBAR	PAPI, VASIS (MEHT)	TDZ LGT LEN	RWY Centre line LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY egde LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour, WBAR	SWY LGT LEN, colour
1	2	3	4	5	6	7	8	9
30	ALSF-2 900 m LIH	zöld green	PAPI 3° 13,8 m/ 45 ft	900 m	2499/ 15 m fehér/vörös white/red LIH	2499/ 60 m fehér/ sárga white/yellow LIH	vörös/ red	150 m vörös/red LIH
12	ALSF-2 900 m LIH	zöld green	PAPI 3° 13,2 m/ 43 ft	900 m	2499/ 15 m fehér/vörös white/red LIH	2499/ 60 m fehér/ sárga white/yellow LIH	vörös/ red	150 m vörös/red LIH
Megjegyzés/Remarks: NIL								

**LHKE AD 2.15 EGYÉB FÉNYEK, TARTALÉK ÁRAMFORRÁS
OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**

1	<i>ABN/IBN helye, jellemzői és üzemideje ABN/IBN location, characteristics and hours of operation</i>	A repülőtéri hely-jeladó (1 kék-1 fehér lámpa, 10 fordulat/ perc) az irányító torony tetejére telepítve. ABN (1 blue-1 white lamps, 10/ minute) deployed at top of AD TWR. A repülőtéri azonosító fényjeladó (zöld) a RWY 30 leszálló irány szerinti KIRA-nál telepítve. IBN (flashing green) deployed at MM for RWY 30. ABN/ IBN csak a repülőtér üzemideje alatt üzemel. ABN/ IBN are operating only during AD operation hours.
2	<i>Leszállási irányjelző helye és megvilágítása LDI location and LGT Szélmérő helye és megvilágítása Anemometer location and LGT</i>	Mindkét leszállóirányon megvilágított szélzsák Lighted wind-socks in both direction of RWY Elektronikus szélmérő a pálya mindkét végén a földterési zóna vonalában telepítve Electronic anemometer located at TDZ in both direction of RWY
3	<i>Gurulóút szegély és középvonal fények TWY edge and centre line lights</i>	TWY szegélyfények: körsugárzó kék a G1 gurulóúton, S előtér északi oldalán, P, R és a Jégtelenítő előtereken. Süllyesztett körsugárzó kék a futópálya és az A, A1, B, C1 valamint D, gurulóútak várópontjai között. TWY edge: Omnidirectional blue on TWY G1, northern side of apron S, and P, R aprons, De-icing areas. Omnidirectional blue flush between RWY and holding position TWY A, A1, B, C1 and D. TWY középvonal fények: Nagy intenzitású, irányított zöld fények az A, A1, B, C1, C2, C3, E, F1, F2, F3, F4 guruló utakon. TWY centre line lights: High intensity, unidirectional green on TWY A, A1, B, C1, C2, C3, E, F1, F2, F3, F4
4	<i>Tartalék áramellátás Secondary Power Supply</i>	UPS és Aggregátor a reptéri fénytechnika, ILS, VOR/DME és toronyépület részére azonnali átállással. Aggregátorok az egyéb repülőtéri berendezések számára 5-15 perc átváltási idővel. UPS and Generator for the AD lighting, ILS, VOR/DME and tower building with instant switch over time. Generators for other airfield equipments with switch over times from 5-15 minute.
5	<i>Megjegyzés Remarks</i>	NIL

**LHKE AD 2.16 HELIKOPTER LESZÁLLÓHELY
HELICOPTER LANDING AREA**

1	<i>TLOF vagy FATO THR koordinátái Coordinates TLOF or THR of FATO</i>	46° 54' 49,98" N 019° 44' 55,15" E
2	<i>TLOF és/vagy FATO tengerszint feletti magasság M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT</i>	113 m/ 372 FT
3	<i>TLOF és FATO terület méretei, felülete, teherbírása, jelölése TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking</i>	35 m x 35 m Beton/ concrete Teherbírás: PCN 42/R/B/W/T Strength: PCN 42/R/B/W/T
4	<i>FATO földrajzi irányszöge True BRG of FATO</i>	NIL
5	<i>Rendelkezésre álló meghatározott távolságok Declared distances available</i>	NIL
6	<i>APP és FATO fények APP and FATO lighting</i>	Megközelítési irányfény, leszállási irányfény, leszálló és állóhely szegélyfény, gurulóút szegélyfény Approach direction lights, landing direction lights, standard perimeter lights, taxiway edge lights
7	<i>Megjegyzés Remarks</i>	Csak VFR Only VFR Leszállásnál a helikoptereknek be kell tartaniuk az ATC utasításait Helicopters shall land in accordance with ATC instructions

**LHKE AD 2.17 ATS LÉGTÉR
ATS AIRSPACE**

1	<i>Neve és oldalhatárai Designation and lateral limits</i>	LHKE MCTR, MTMA1-A, MTMA1-B, MTMA2-A, MTMA2-B, MTMA3-A, MTMA3-B, MTMA4-A, MTMA4-B See ENR 2.1
2	<i>Függőleges határok Vertical limits</i>	LHKE MCTR, MTMA1-A, MTMA1-B, MTMA2-A, MTMA2-B, MTMA3-A, MTMA3-B, MTMA4-A, MTMA4-B See ENR 2.1
3	<i>Légtér osztályozás Airspace Classification</i>	NIL
4	<i>ATS egység hívójele ATS unit call sign Nyelv/Language</i>	KECSKEMET TOWER KECSKEMET APPROACH EN, HU
5	<i>Átváltási magasság Transition altitude</i>	10000 ft (3050 m) AMSL
6	<i>Üzemideje Hours of applicability</i>	KECSKEMÉT MCTR munkaszüneti napokon, valamint 20.00 LT-08.00 LT között csak külön igénylés alapján, a többi időszakban folyamatosan működik, KECSKEMÉT MTMA-k minden időszakban csak külön igénylés alapján működnek. KECSKEMÉT MCTR is operational on public holidays and between 20.00 LT and 08.00 LT only upon special notice or request, at other times it is operational continuously. KECSKEMÉT MTMA-s are operational only upon special notice or request at all times.
7	<i>Megjegyzés Remarks</i>	Polgári repülés, KECSKEMÉT MCTR üzemidején kívül is, csak repülési terv alapján hajtható végre a repülőtér vonatkozási pontjától mért R=10 km sugarú körön belül 3000 ft AGL alatt. Civil aviation can be carried out within 10 km radius of ARP below 3000 ft AGL only with valid flight plan beyond operational hours of KECSKEMÉT MCTR

**LHKE AD 2.18 ATS ÖSSZEKÖTTETÉSI BERENDEZÉSEK
ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Szolgálat Service designation	Hívójel Call sign	Frekvencia Frequency	Üzemidő Hours of operation	Megjegyzés Remarks
1	2	3	4	5
GROUND	KECSKEMET GROUND	121,750 MHz 233,925 MHz	H24	
APP	KECSKEMET APPROACH	120,250 MHz 372,425 MHz	H24	Az UHF-ek előzetes koordináció alapján/ UHF by prior coordination
TWR	KECSKEMET TOWER	135,750 MHz 356,425 MHz	H24	
PAR	KECSKEMET PAR	120,850 MHz 269,075 MHz	H24	
ATIS	KECSKEMÉT AIRBASE INFORMATION	126,875 MHz	H24	

**LHKE AD 2.19 RÁDIÓNAVIGÁCIÓS ÉS LESZÁLLÁSI ESZKÖZÖK
RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS**

Eszköz fajtája Type of aid MAG VAR	Azonosító Identification	Frekvencia Frequency	Üzemidő Hours of operation	Adó antenna koordinátái Coordinates of transmitting antenna	DME antenna tengerszint feletti magassága Elevation of DME antenna	Megjegyzés Remarks
1	2	3	4	5	6	7
LLZ 30 NIL	KEE	109,950 MHz		46° 55' 30,5"N 019° 43' 54,6"E		
GP 30	-	333,650 MHz		46° 54' 49,7"N 019° 45' 37,2"E		GS 3° RDH 17,1/56'
(P)DME 30	KEE	CH 36 Y		46° 54' 49,7"N 019° 45' 37,2"E	115 m/ 379 ft	A siklószög adóval együtt telepítve Colocated with GP
LO 30	TN	313 KHz		46° 53' 32,0"N 019° 48' 23,6"E	127 m/ 417 ft	
LM 30	T	440 KHz	Repülőtér üzemideje alatt AD operation hours	46° 54' 22,6"N 019° 46' 28,8"E	126 m/ 413 ft	
LLZ 12 NIL	KEW	111,30 MHz		46° 54' 36,5"N 019° 45' 57,2"E		
GP12	-	332,300 MHz		46° 55' 22,2"N 019° 44' 23,5"E		GS 3° RDH 16,5/54'
(P)DME 12	KEW	CH 50 X		46° 55' 22,2"N 019° 44' 23,5"E	116 m/ 381 ft	A siklószög adóval együtt telepítve Colocated with GP
LO 12	NT	313 KHz		46° 56' 41,5"N 019° 41' 13,3"E	140m / 460 ft	
LM 12	N	440 KHz		46° 55' 42,8"N 019° 43' 27,0"E	129 m/ 425 ft	
VORTAC	KET	114,150 MHz CH 88Y		46° 55' 36,2"N 019° 43' 36,6"E	128 m/ 420 ft	

**LHKE AD 2.20 HELYI FORGALMI ELŐÍRÁSOK
LOCAL TRAFFIC REGULATIONS****1. ATC engedély kiadása, résidő kezelési eljárások**

Az induló légi járművek részére az ATC engedélyt legkésőbb a RWY várakozási pontjának eléréséig kell kiadni.

Amennyiben a légi jármű résidő korlátozás alá esik, úgy a légi jármű hajtóműindítás előtti hívás kezdeményezésekor, de legkésőbb az ATC engedély kiadásakor meg kell adni az indulási résidőt is.

A résidejüket be nem tartó repülések hajtóműindítási kérelmét a repülőtéri ATS egységnek vissza kell utasítania.

2. Hajtóműindítási, „PUSH BACK” és „POWER BACK” eljárások

Hajtóműindítási kérelem csak akkor kérhető, ha a légi jármű kész az azonnali indításra. A légi jármű-vezetők a hajtóműindításra, és ha szükséges hátrátolásra, kivontatásra Kecskemét gurulás irányítótól kérnek engedélyt. A hajtóműindítási kérelemben, ha a földi előkészítés több előtérben történik, meg kell adni az állóhely számát, a légi jármű típusát és az oldalszámát.

„Push back” és „power back” eljárások nincsenek kidolgozva.

3. Gurulási eljárások**3.1 Gurulási engedélyek**

A gurulást mindig az illetékes irányító egység engedélyével és a gurulási szabályok betartásával kell végrehajtani.

A gurulási engedély mindig tartalmaz egy engedélyhatárt, ahol a légi járműnek meg kell állnia, ha további engedélyt nem kap.

A közepes kategóriába tartozó légi járművek, a bázison települő légi járművek kivételével, a gurulást kizárólag csak „FOLLOW ME” gépkocsi segítségével hajthatják végre!

A légi járműveknek az előtereken kívüli mozgásuk során a szabvány gurulási eljárásokat (útvonalakat) kell követniük, ha csak az illetékes ATS egységtől (Kecskemét GND) más követendő utasítást nem kapnak.

Megjegyzés: A légi járművek kizárólag a repülőtéri irányítótól rádióan kapott „LINE UP APPROVED” utasítás vételét követően gurulhatnak fel a futópályára!

1. En-route clearance issuance and CTOT related procedures

ATC clearance shall be forwarded for departure aircraft not later than RWY holding point.

If slot time restriction is in effect slot time shall be forwarded when the pilot requests engine start but not later than ATC clearance is issued.

Aerodrome ATS unit must refuse engine start request when a flight does not comply with slot time.

2. START UP, PUSH BACK and POWER BACK procedures

Engine start approval can be asked when the aircraft ready for engine start. Engine start and if necessary push back and towing approval are forwarded by Kecskemét ground controller to the pilots. If ground preparation are in progress on more than one apron engine start request shall include parking spot number, type of aircraft and tail number.

„Push back” and „power back” procedures are not available.

3. Taxi procedures**3.1 Taxi clearances**

Taxi shall be completed according to the appropriate ATS's clearance and taxi rules.

Taxi clearances include a clearance limit where the aircraft must hold if no further clearance is issued.

The MEDIUM category aircraft, except for the aircraft stationed at the base, may taxi with the assistance of the „FOLLOW ME” vehicle.

Off-block movement of aircraft shall adhere to the standard taxi procedures (routes) unless they receive other instructions from the ATS unit in charge (Kecskemét GND).

Note: Aircraft may taxi onto the runway when they receive the „LINE UP APPROVED” instruction from the tower controller through the radio.

3.2 Gurulás az előtereken

Az előtereken a gurulást a beállító irányításával kell végrehajtani.

Az előtér ügyeletes az állóhelyre történő beállítás során az ICAO Annex 2, 1. függelékében szereplő látjeleket alkalmazza. Tevékenysége akkor fejeződik be, amikor a légi jármű hajtóművei leálltak, valamint a féktuskókat megfelelően elhelyezték és ezt az előtér ügyeletes a légi jármű személyzetének jelezte és a személyzet a jelzést vette.

Az érkező légi járműnek folyamatos rádió kapcsolatot kell tartani Kecskemét Gurító, vagy Torony irányítóval míg a munkaterületen gurul.

4. Egyéb eljárások

A speciális függesztményekkel ellátott légi járművek csak a kijelölt gurulási útvonalakat használhatják.

3.2 Taxiing on aprons

Taxi must be completed with marshaller on the aprons.

When marshalling the aircraft to the parking stand, the marshaller will use the visual signals included in ICAO Annex 2, Appendix 1. The marshaller's task is finished when the aircraft stopped its engines, the brake blocks have been properly placed, and these facts have been reported by the marshaller to the aircrew and the aircrew has acknowledged it.

Arriving aircraft shall maintain radio contact all the time with Kecskemét GND controller, or TWR controller while it is taxiing on the operating area.

4. Other procedures

Aircraft with special suspensions can only use the designated taxiways.

LHKE AD 2.21 ZAJCSÖKKENTŐ ELJÁRÁSOK NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. Általános rész

A zajcsökkentő eljárások célja, hogy csökkenteni lehessen a túl nagy hajtóműzajt a repülőtéren, valamint a kezdeti emelkedési és a végső megközelítési szakasszal szomszédos körzetekben.

Kismagasságú repülések végrehajtásakor a városokat és nagyobb településeket lehetőség szerint kerülni kell.

A vizuális forgalmi körök végrehajtása alapesetben a repülőtér körzetében ÉK-i irányba történik.

Kecskemét város feletti átrepülés forgószárnyas és turbo-prop légi járművek számára minimálisan 2000 ft (600 m) QNH magasságon engedélyezett.

Kecskemét város feletti átrepülés a sugárhajtóművel rendelkező légi járművek számára minimálisan 3000 ft (900 m) QNH magasságon engedélyezett.

A sugárhajtású légi járművek a vizuális forgalmi köröket Kecskemét város kerülésével hajthatják végre.

2. Környezetkímélő futópálya kiválasztás

A használatos futópálya kiválasztásakor törekedni kell a zajcsökkentésre, de elsősorban az uralkodó szélviszonyok, a navigációs és fénytechnikai berendezések állapota határozza meg a választást. A zajcsökkentés nem lehet meghatározó tényező a futópálya kiválasztásánál a következő körülmények között:

- amikor az oldalszél összetevő, beleértve a széllelkéseket is, meghaladja a bázison üzemeltetett légi járművek oldalszél minimumát;
- amikor a hátszél összetevő, beleértve a széllelkéseket is, meghaladja a bázison üzemeltetett légi járművek hátszél minimumát.

A használatos futópálya megváltoztatása a légi jármű parancsnokának kérésére, amennyiben más forgalmat nem akadályoz és az időjárási viszonyok lehetővé teszik, lehetséges.

1. General

Purpose of noise abatement procedures is to reduce excessive engine noise at the aerodrome, as well as during the initial climb and the zone of the final approach leg.

Flying at low level over cities and large residential areas should be avoided if possible.

Normally the visual traffic patterns in the vicinity of the airbase are performed to NE direction.

Flying over city of Kecskemét with rotary wing and turbo-prop aircraft is permitted with minimum altitude 2000 ft (600 m) QNH.

Flying over city of Kecskemét with jet aircraft is permitted with minimum altitude 3000 ft (900 m) QNH.

Jet aircraft should perform their visual traffic patterns avoiding city of Kecskemét.

2. Noise preferential runway selection

When selecting RWY in use noise reduction shall be taken into consideration but the selection mainly determined by meteorological conditions and condition of NAVAIDS.

Noise abatement can not be a factor in runway selection when the following conditions exist.

- when crosswind vector including gust exceed the home based aircraft's max. crosswind vector
- when tailwind vector including gust exceed the home based aircraft's max. tailwind vector

If traffic situation and meteorological conditions permit opposite direction operation available if pilot in command requests.

3. A hajtóműpróba rendje

TFA típus esetén a műszaki ellenőrzés céljából végzett hajtóműindítás és próba helye az erre a célra épített hajtóművezőhely.

IDLE szintű próbák az előtereken is végrehajthatók.

TTA típus esetén az IDLE szintű próbák a ROMEO és PAPA előtér állóhelyein végrehajthatóak. Az IDLE feletti tesztüzem esetén csak a ROMEO előtér állóhelyein történhet. Alternatív lehetőségként a KILO állóhely van kijelölve.

Hajtóműpróba olyan helyen lehetséges, ahol sugárterelő domb vagy fal van kialakítva, ennek hiányában a kiáramló gázsugarak a fel- és leszállópálya felé irányulnak. Minden hajtóműpróbaéhoz szükséges a helyszíni tűzoltó biztosítás.

A hajtóműpróákat csak helyi idő szerint 06.00 és 22.00 óra közötti időpontban lehet végrehajtani.

4. Éjszakai korlátozások

20.00 LT után végrehajtott felszállás esetén teljes utánégető használata csak indokolt esetben engedélyezett.

3. Rules for run-up of engines

TFA engine start-ups and run-ups carried out for technical checks should take place at the established engine-test area.

The IDLE level tests can be carried out on the aprons.

TTA engine run-ups at IDLE level can be carried out on the stands of apron ROMEO and PAPA. Above the IDLE level the tests are only permitted on the stands of apron ROMEO. Alternate option for engine run-ups is apron KILO..

Engine run-ups are only permitted where noise abating embankments or walls have been installed, lack of these, the direction of the jet blasts point towards to the runway. Firefighter monitoring is mandatory for every run-ups.

Engine run-ups may be performed between 06.00 and 22.00 local time.

4. Night restrictions

Use of full afterburner during take off after 20.00 LT approved only for good cause.

**LHKE AD 2.22 REPÜLÉSI ELJÁRÁSOK
FLIGHT PROCEDURES****1. Általános rész**

A repülőtér körzeteibe belépni, illetve azt elhagyni csak az illetékes ATS egység engedélyei alapján lehet.

2. Érkezési eljárások IFR repülések számára

IFR repülések végrehajthatóak a kidolgozott érkezési eljárások szerint, vagy a végső egyenesre történő vektorálással.

2.1 Szabvány műszeres érkezési eljárások

A közzétett Szabvány műszeres érkezési eljárásokat lásd az AD 2-LHKE-STAR 30/ AD 2-LHKE-STAR 12 térképeken.

2.2 Műszeres megközelítési eljárások**ILS megközelítések**

A közzétett ILS megközelítési eljárásokat lásd az AD 2-LHKE-ILS 30/ AD 2-LHKE-ILS 12 térképeken.

VOR/DME megközelítések

A közzétett VOR/DME megközelítési eljárásokat lásd az AD 2-LHKE-VOR/DME 30/ AD 2-LHKE-VOR/DME 12 térképen.

TACAN megközelítések

A közzétett TACAN megközelítési eljárásokat lásd az AD 2-LHKE-TACAN 30/ AD 2-LHKE-TACAN 12 térképeken.

RNP^(GNSS) megközelítések

A közzétett RNP^(GNSS) megközelítési eljárásokat lásd az AD 2-LHKE-RNP 30/ AD 2-LHKE-RNP 12 térképeken, mely eljárások kizárólag minimálisan Basic GNSS vevővel felszerelt légi járművek részére engedélyezettek.

Basic GNSS vevő: olyan berendezés, amely megfelel a GPS vevő követelményeknek az ICAO 10. számú Függelék I. kötetének és az RTCA/DO-208, vagy EUROCAE ED-72A dokumentumoknak, kiegészítve az FAA TSO-C129A, vagy az EASA ETSO-C129A dokumentumokkal. A légi jármű parancsnoka felelős ellenőrizni a szükséges számú műhold meglétét a biztonságos üzemelés érdekében.

1. General

Entry and exit the aerodrome airspaces only with the competent ATS unit clearance over the designated entry and exit point/reporting point.

2. Arrival procedures for IFR flights

IFR flights can carry out the published arrival procedures or vectoring for the final approach segment.

2.1 Standard Instrument Arrival Procedures

The published Standard Instrument Arrival Procedures see on AD 2-LHKE-STAR 30/AD 2-LHKE-STAR 12 charts.

2.2 Instrument Approach Procedures**ILS approaches**

The published ILS Approach Procedures see on AD 2-LHKE-ILS 30/AD 2-LHKE-ILS 12 charts.

VOR/DME approaches

The published VOR/DME Approach Procedures see on AD 2-LHKE-VOR/DME 30/ AD 2-LHKE-VOR/DME 12 charts.

TACAN approaches

The published TACAN Approach Procedures see on AD 2-LHKE-TACAN 30/ AD 2-LHKE-TACAN 12 charts.

RNP^(GNSS) approaches

The published RNP^(GNSS) Approach Procedures see on AD 2-LHKE-RNP 30/ AD 2-LHKE-RNP 12 charts, which procedures can be carried out by aircraft equipped with minimum basic GNSS receivers.

Basic GNSS receiver: such GPS receiver which comply with ICAO Annex 10 Vol. I and RTCA/DO-208, or EUROCAE ED-72A documents amended by FAA TSO-C129A, or EASA ETSO-C129A documents.

Pilot in command is responsible for checking the required satellite constellation for the safe operation.

A műholdak állapota, láthatósága ellenőrizhető interneten a következő honlapon:
<https://augur.eurocontrol.int/ec/status>

Precíziós radarbevezetések (PRA)

A közzétett precíziós radarbevezetési eljárásokat lásd az AD 2-LHKE-PAR 30/ AD 2-LHKE-PAR 12 térképeken.

3. Indulási eljárások IFR repülések számára

3.1 Szabvány műszeres indulási eljárások

A közzétett szabvány műszeres indulási eljárásokat lásd az AD 2-LHKE-SID 30/ AD 2-LHKE-SID 12 térképeken.

3.2 Nem szabványos indulási eljárások

Szabványos indulási eljárástól való eltérés esetén az induló légi járművek az illetékes ATS egység utasításait kötelesek végrehajtani.

4. Eljárások VFR repülések számára

Egyenesből történő bejövétel

Egyenesből történő bejövétel végrehajtható mindkét leszállóiránynak megfelelően, ha a légi jármű a megközelítés irányához közeli irányból érkezik. A bejövétel kezdeti magassága 600 m (2000 feet) QNH.

Jelentőpontjai:

„LONG FINAL” vagy „8 NM FINAL”,
„SHORT FINAL” vagy „4 NM FINAL”

A süllyedés megkezdését és annak mértékét a légi jármű üzemeltetési utasítása és a légi jármű vezető egyéni döntése határozza meg.

Vizuális forgalmi kör

Vizuális forgalmi kör végrehajtható mindkét leszállóiránynak megfelelően a repülőtértől ÉK-i irányba (RWY 30 esetén jobb körös, RWY 12 esetén bal körös eljárás). Végrehajtási magassága 450 m (1500 feet) QNH. Helikopter esetén a végrehajtási magassága 300 m (1000 feet) QNH.

Szűk kör

Magassága: 600 m (2000') QNH.
INITIAL 4 NM, 600 m (2000') QNH

RWY 30: jobb forduló
RWY 12: bal forduló

Alapesetben a kifordulás (BREAK) megkezdésének helye az irányító torony épület traverze. A forgalom függvényében a BREAK engedélyezhető a használatos futópálya küszöbénél, illetve az indulási végénél is.

A szűkkör végrehajtása VMC körülmények esetén, nappal és éjszaka is engedélyezett. Éjszaka az eljárás végrehajtása kötelesek számára nem engedélyezett.

Satellite condition and availability can be checked via internet on the following website:
<https://augur.eurocontrol.int/ec/status>

Precision Radar Approaches (PRA)

The published Precision Radar Approach Procedures see on AD 2-LHKE-PAR 30/ AD 2-LHKE-PAR 12 charts.

3. Departure procedures for IFR flights

3.1 Standard Instrument Departure Procedures

The published SID Standard Instrument Departure Procedures see on AD 2-LHKE-SID 30/ AD 2-LHKE-SID 12 charts.

3.2 Non-Standard Departure Procedures

In case of non standard departure aircraft shall comply with ATC instructions.

4. Procedures for VFR flights

Straight-in Approach

Straight-in Approach can be carried out from both directions, if the aircraft arrives from direction close to final approach course. Initial altitude of the approach 600 m (2000 feet) QNH.

Reporting points:

„LONG FINAL” or „8 NM FINAL”,
„SHORT FINAL” or „4 NM FINAL”,

Beginning and rate of descent is determined by the operating instructions of the aircraft and own discretion of the pilot.

Rectangular

Rectangular pattern NE of the field. (RWY 30 right hand traffic pattern, RWY 12 left hand traffic pattern). Pattern altitude 450 m (1500 feet) QNH. Helicopter pattern altitude 300 m (1000 feet) QNH.

Close circuit

Altitude: 600 m (2000') QNH.
Initial: 4 NM, 600 m (2000') QNH

RWY 30: Right turn
RWY 12: Left turn

Default BREAK starting point is abeam of the Tower. Regarding to the air traffic, the BREAK can be also approved over the threshold or at the departure end of the active runway.

Close circuit is permitted in VMC during daytime or night time operations. During night time this procedure is not available for formations.

5. Gyakorló repülések tervezése, engedélyezése és végrehajtása**5. 1. Általános eljárások**

NIL

5. 2. Repülések végrehajtásának rendje

Kecskemét ellenőrzött légtereiben a Magyar Honvédség légi járművei és az egyéb erre felhatalmazott légi járművek műveleti repüléseket (OAT) is végrehajthatnak.

5. Planning, authorization and execution of training flights**5. 1. General procedures**

NIL

5. 2. Order of execution of flights

Within controlled airspace of Kecskemét both aircraft of the Hungarian Defence Forces and other authorised aircraft can perform Operational Air Traffic (OAT).

**LHKE AD 2.23 EGYÉB TÁJÉKOZTATÁSOK
ADDITIONAL INFORMATION****1. Földi kiszolgálás**

Olyan önálló, szolgáltató szervezet, amely a légijárművek földi kiszolgálását végzi - beleértve az utas- és árukezelést, valamint az előtéri kiszolgálást - a repülőtéren nincs. Az ilyen jellegű feladatokat az üzemeltető által egy-egy alkalomra kijelölt csoport végzi.

2. A repülőtér felügyelete

Kecskemét repülőtéren a mozgási területeket a Repülőtér Karbantartó Ügyeleti Szolgálat rendszeresen ellenőrzi. A szolgálat tájékoztatásokat ad az érintett ATS egységeknek a futópályák és gurulóutak, valamint a mozgási terület egy-egy részének tényleges állapotáról.

A futópálya állapotra vonatkozó és a közvetlen üzemeltetést is érintő tájékoztatásokat az érintett szolgálatok számára szükség szerint NOTAM-ban vagy SNOWTAM-ban, valamint ATIS adásban teszik közzé.

3. Automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat (ATIS) adások**Az ATIS adás tartalma:**

1. A repülőtér megnevezése;
2. ATIS azonosítója;
3. Az észlelés ideje;
4. Használatban lévő futópálya, illetve a megközelítés várható típusa;
5. Meghatározó futópálya állapot és ha szükséges fékhatás értékek valamint egyéb információk a mozgási területekről;
6. Várható késések;
7. Időjárás információk (METAR adatokból);
8. ATFM információk.

1. Ground handling

There is no independent service for aircraft ground handling service, including passenger and cargo handling. These tasks are carried out by a unit designated by the operator.

2. Supervision of the aerodrome

The movement areas at Kecskemét Aerodrome are checked on a regular basis by the Aerodrome Maintenance Service. The service will advise the ATS units concerned about the prevailing conditions of the runways and other parts of the movement area.

Runway state information and other related information of direct operational significance will be distributed to services concerned either by NOTAM, SNOWTAM or in ATIS as appropriate.

3. Automatic Terminal Information Service (ATIS) broadcasts**The content of ATIS broadcasts:**

1. Name of aerodrome;
2. Designator of ATIS;
3. Time of observation;
4. Type of approach to be expected and RWY in use;
5. Significant RWY surface conditions, and if appropriate, braking action, and condition of other movement areas;
6. Expected delay, if appropriate;
7. MET report (from METAR);
8. ATFM information.

4. Madár csapatok és madár vonulások a repülőtéren

A körzetben élő madarak nagy részének jellemző tulajdonsága az évszakhoz kötött helyváltoztatás, madár vonulás. Nagytömegű madár vonulások elsősorban a Duna és a Tisza vonalában figyelhető meg.

A vonuló madaraknak a repülőtér közvetlen körzetében nincs jelentősebb gyülekezőhelyük (vizes terület) azonban említést érdemel az Izsák – Fülöpszállás – Solt körzet, valamint a Tiszántúl-Hortobágytól Békés megye egész területéig, ahol gyakrabban előfordulhatnak. A Mindszent - Hódmezővásárhely - Sándorfalva - Kistelek által határolt terület fölött a légtérhasználat alsó határa 2000 láb QNH magasságig javasolt. A Tatárszentgyörgy - Kerekegyháza - Kiskőrös - Kecel - Solt - Kunszentmiklós, valamint az MTMA-ban Lakitelek - Tiszasas - Tiszaalpár által határolt terület fölött a légtérhasználat alsó határa 2000 láb QNH magasságig javasolt.

A repülési feladatok, bejövetelek és leszállások szempontjából jelentenek fokozott veszélyt ezen időszakokban. A légiforgalmi irányító központ repülőtéri irányítója folyamatosan megfigyelés alatt tartja a repülőtér munkaterületét, és ha madár csoportot észlel, figyelmezteti erről a gépszemélyzeteket és intézkedik a madárriasztásra. A légi jármű-vezetők leszállás előtt a repülőtértől 6-8 km távolság elérésekor nappal is kapcsolják be a fedélzeti leszálló fényzőrót.

4. Bird flocks and bird migrations at the aerodrome

Birds' living in the area feature is migration during given seasons. Migration of flock of birds can be experienced along the Danube and Tisza.

The migrating birds have no significant assembly area, with exception of the following areas: Izsák – Fülöpszállás – Solt and Tiszántúl – from Hortobágy to Békés county. The proposed minimum altitude in the following area is 2000 feet QNH Mindszent – Hódmezővásárhely – Sándorfalva – Kistelek. The proposed altitude in the following area is 2000 feet QNH Tatárszentgyörgy – Kerekegyháza – Kiskőrös – Kecel – Solt – Kunszentmiklós and Lakitelek – Tiszasas – Tiszaalpár within MTMA.

These periods of time it is dangerous for flights especially during landings and takes off. The Aerodrome Controller continuously scans the working area, if birds are observed he warns the aircrew and sets off the bird alarm. The landing lights supposed to be on where 6-8 km on final during daylight.

**LHKE AD 2.24 A REPÜLŐTÉRRE VONATKOZÓ TÉRKÉPEK
CHARTS RELATED TO THE AERODROME**

Oldalszám
Page

Repülőtér térkép – ICAO	AD 2-LHKE-ADC	Aerodrome Chart – ICAO
Repülőtéri akadálytérkép – ICAO „A” típusú	AD 2-LHKE-AOC/A	Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type „A”
Precíziós megközelítési tereptérkép – ICAO	AD 2-LHKE-PATC	Precision Approach Terrain Chart – ICAO
Körzeti (MTMA) térkép – ICAO	AD 2-LHKE-ARC	Area (MTMA) Chart – ICAO
Szabvány műszeres indulási eljárás térképek – ICAO	AD 2-LHKE-SID 30 AD 2-LHKE-SID 12	Standard Instrument Departure Charts – ICAO
Szabvány műszeres érkezési eljárás térképek – ICAO	AD 2-LHKE-STAR 30 AD 2-LHKE-STAR 12	Standard Instrument Arrival Charts – ICAO
Műszeres megközelítési térképek – ICAO	AD 2-LHKE-ILS 30 AD 2-LHKE-ILS 12 AD 2-LHKE-VOR/DME 30 AD 2-LHKE-VOR/DME 12 AD 2-LHKE-TACAN 30 AD 2-LHKE-TACAN 12 AD 2-LHKE-RNP 30 AD 2-LHKE-RNP 12	Instrument Approach Charts – ICAO
Műszeres megközelítési térképek – NATO STANAG	AD 2-LHKE-NDB 30 AD 2-LHKE-NDB 12 AD 2-LHKE-PAR 30 AD 2-LHKE-PAR 12 AD 2-LHKE-SRE 30 AD 2-LHKE-SRE 12	Instrument Approach Charts – NATO STANAG
Látvarepülési megközelítési térkép – ICAO	AD 2-LHKE-VAC	Visual Approach Chart – ICAO
Ornitológiai térkép	AD 2-LHKE-BVC	Bird Vicinity Chart

**SZÁNDÉKOSAN ÜRESEN HAGYVA
INTENTIONALLY LEFT BLANK**