



ЛЕТИЩЕ СОФИЯ - ЕАД
Изх. № 100-13981
София 31.08.2020 г.

ДО
kmetevij@acstre.com

КОПИЕ ДО: Г-Н СТАНИМИР ЛЕШЕВ
ГЛАВЕН ДИРЕКТОР
НА ГД ГВА

Г-ЖА МАРИЕЛА НАЙДЕНОВА
вр.и.д. ДИРЕКТОР
НА ДИРЕКЦИЯ „СИГУРНОСТ“ -
СТОЛИЧНА ОБЩИНА
ул. „Московска“ № 33
София 1000

На рег. № 07-00-12/21.08.2020 г. на ГД ГВА
На изх. № СОА20-КЦ51-46193/07.08.2020 г. на Столична община

Относно: *Сигнал относно шум от самолети над ж.к. „Хаджи Димитър“*

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО / УВАЖАЕМИ ГОСПОДИНЕ,

Горесцитираният Ваш сигнал, подаден до Контактния център на Столична община, е изпратен на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) към Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), от където е насочен по компетентност към Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП РВД) - вх. № 04-13-01-765/24.08.2020 г. и „Летище София“ ЕАД - вх. № 100-13509/24.08.2020 г. Писмото Ви беше подробно разгледано и анализирано от представители на двете ведомства, в резултат на което предоставяме дадената по-долу информация:

„Летище София“ ЕАД е лицензиран оператор на летищна дейност, която се извършва само на земята, след кацане и до излитане на самолетите. Решенията, свързани със самото провеждане на полета, включително избор на пътища за подход и отлитане (от къде точно ще премине самолетът при кацане или излитане), не са от компетентността на летищната администрация.

Част от компетентностите на ДП РВД са свързани с разработване на проекти за организация на въздушното пространство и за аеронавигационни процедури за отлитане, долитане и подход. При изготвянето на посочените процедури за полети ДП РВД прилага изискванията на документите на Международната организация за гражданска авиация (ICAO). Процедурите се изготвят при отчитане на множество фактори, в това число релефа на местността, препятствията, наличните радионавигационни средства, експлоатационните характеристики на въздухоплавателните средства (ВС), наличието на жилищни райони и други, така че да се осигурява безопасността както на въздушното движение, така и на жителите на гр. София и околните населени места.

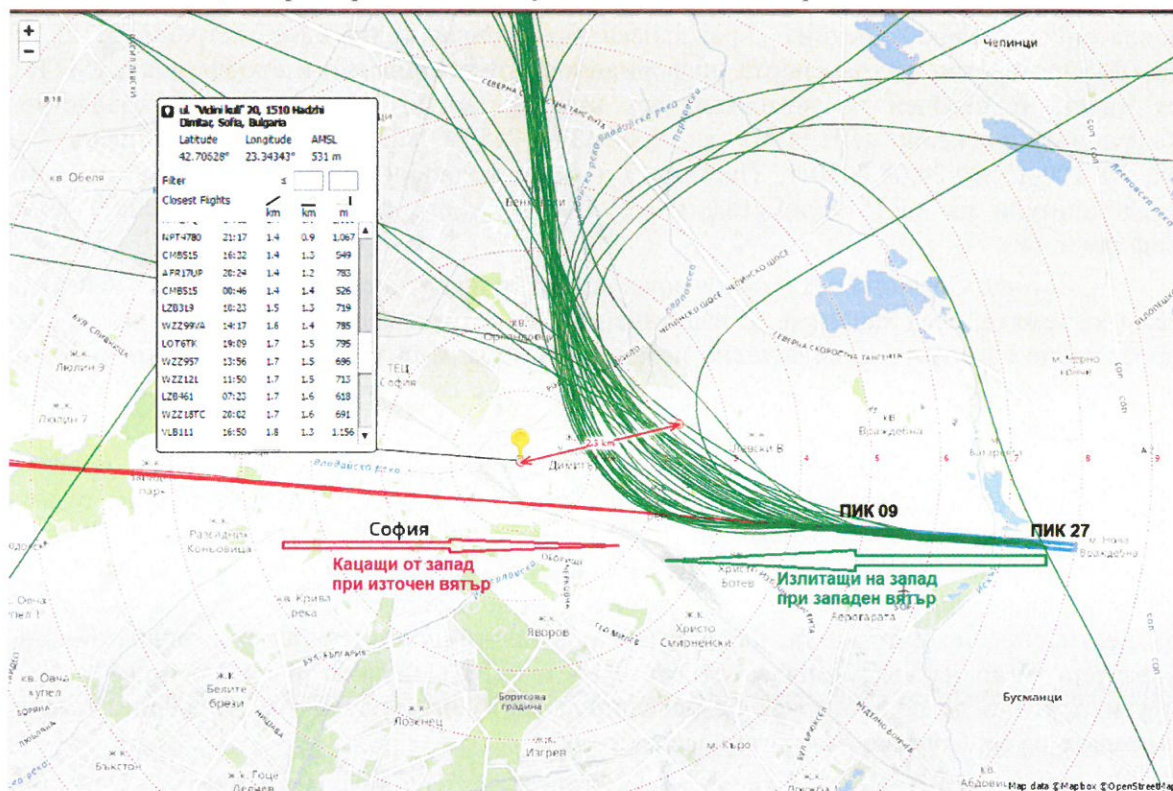
Аеронавигационните процедури се утвърждават от регулативния държавен орган - ГД ГВА към МТИТС. Издаването на разрешенията за полети е от компетентността на ГД ГВА и Министерство на външните работи (МВнР), в зависимост от вида на полета (граждански, военни и др.).

Посоката и скоростта на вятъра са водещи фактори за избора на направлението на излитане и кацане. Като правило всички ВС излитат и кацат срещу вятъра, измерен при пистата за излитане и кацане (ПИК) на летището. За летище София са възможни две направления, а именно - направление изток или направление запад.

- При преобладаващ западен вятър (вятърът преминава от запад на изток) ВС излитат на запад, като след излитане завиват на север и прелитат над кв. Васил Левски, ж.к. Суха река, ж.к. Хаджи Димитър, кв. Орландовци, кв. Бенковски и кв. Илиянци. В този случай те извършват завой на север на около 1.0 – 2.5 km преди посочения в сигнала Ви адрес и преминават на височина от около 600 – 1200 m над терена. Уместно е да се посочи, че при излитане има разпределяне на траекториите на ВС в пространството, т.е. те не преминават над едно и също място всеки път и по такъв начин се намалява ошумяването над конкретни обекти. Това е възможно, тъй като в зависимост от конкретните параметри на полета (тип на ВС; затоварване с пътници, товар и гориво; посока и скорост на вятъра; температура на въздуха; наличие на валеж и др.) всяко ВС набира определената височина за завой на различно място.

- При преобладаващ източен вятър (вятърът преминава от изток на запад) ВС кацат от запад, като прелитат над гр. Баня и гр. София. За да извършат безопасно кацане ВС трябва да се позиционират по продължението на оста на ПИК още преди да прелетят над гр. София (на около 15 km преди ПИК). В този случай ВС винаги кацат приблизително по една и съща права линия, която преминава на около 600 m южно от адреса Ви и в този участък са на височина 260 – 270 m. над терена. Статистически погледнато кацането от запад се случва по-рядко отколкото кацането от изток, като годишното процентно разпределение за 2019 г. е около 35% кацания, изпълнени над града спрямо 65% кацания изпълнени от противоположната посока.

Схемата по-долу визуализира реални траектории на ВС, излитащи на запад от ПИК 27 при типичен случай на западен вятър и подходящи за кацане от запад ВС към ПИК 09 на летище София при типичен случай на източен вятър:



Във връзка с Вашето писмо изследвахме данни от системата за мониторинг на авиационния шум на „Летище София“ ЕАД. Те показват, че в късните часове кацат закъснели чартърни полети на авиокомпани, които са базирани на летище София и специални товарни полети, които се осъществяват съгласно дипломатически ноти на МВнР.

По-големи закъснения при полетите на базовите за летище София авиокомпани, се получават при случаи на вече натрупани закъснения от предишни полети на самолетите.

Специалните товарни полети по дипломатически ноти на МВНР обикновено се изпълняват от големи и тежки самолети с високи шумови характеристики, дължащи се на голямото им излетно тегло: B762 (Boeing 767-200) - 180 тона, B763 (Boeing 767-300) - 185 тона, B772 (Boeing 777-200) - 270 тона и B744 (Boeing 747-400) - 395 тона. Такъв тип ВС не оперират редовно (по разписание) на летище София, от друга страна „Летище София“ ЕАД и ДП РВД нямат правомощия да оказват влияние върху часовите интервали, в които се изпълняват специалните полети по дипломатически ноти на МВНР.

Нивата на шум от споменатите тежки ВС са значително по-високи от тези на обичайно опериращите на летище София двумоторни пътнически самолети на гражданската авиация с излетно тегло около 70 – 80 тона.

По повод споменатия в сигнала Ви полет, който преди няколко седмици е създал много сериозен шум, предполагаме, че визирате оперирането на самолет ИЛ76 в началото на м. юли 2020 г.:

- на 03.07.2020 г. този самолет е кацнал със закъснение в 03:05 ч. на летище София, изпълнявайки специален карго полет, съгласно дипломатическа нота на МВНР.

Данните за метеорологичните условия по това време показват, че е преобладавал източен/югоизточен вятър и по тази причина се е наложило да бъде изпълнен подход за кацане от запад (над града), независимо, че е самолетът е долитал от изток:

Date	Time	Humidity (%)	Pressure (hPa)	Wind Speed (m/s)	Wind Direction
03-Jul-20	02:30	73	1012	6,17	ESE
03-Jul-20	03:00	73	1012	3,09	SE

- в полунощ на 05.07 (в 23:59 ч. на 04.07) същият самолет ИЛ76, отново изпълняващ специален карго полет съгласно дипломатическа нота на МВНР, е излетял в западно направление (към гр. София), поради преобладаващия западен вятър.

Date	Time	Humidity (%)	Pressure (hPa)	Wind Speed (m/s)	Wind Direction
04-Jul-20	23:30	65	1015	4,63	W
05-Jul-20	00:00	69	1015	3,6	W

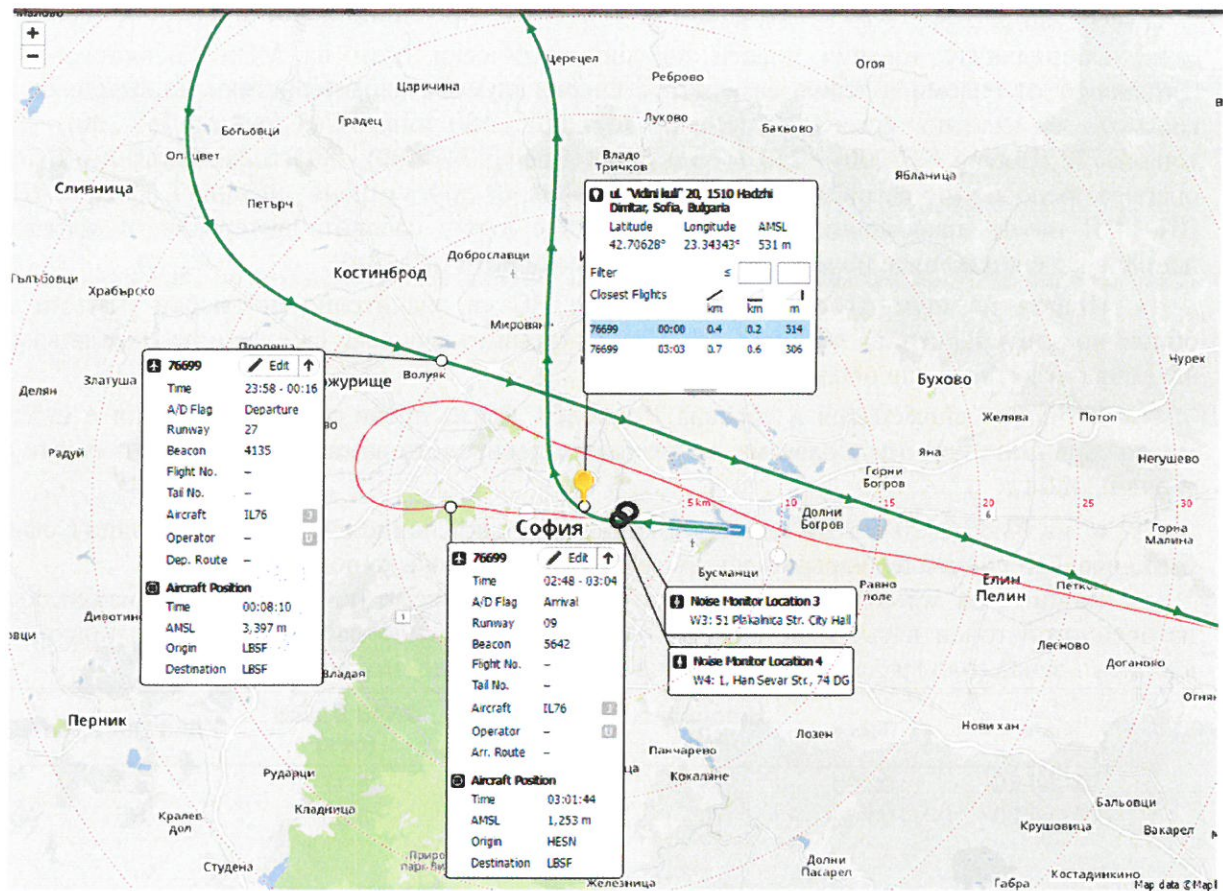
По-долу са представени нивата на шум вследствие горните полети, регистрирани от двата терминала на системата за мониторинг, които са най-близко разположени до посочения от Вас адрес: W3 (Location 3 - на покрива на сградата на община „Подуяне“ на ул. „Плакалница“ № 51) и W4 (Location 4 - на покрива на 74 ДГ „Дъга“ на ул. „Хан Севар“ № 1):

Events - July 2020 Sofia Airport

Date	Max Time	Location	Duration (sec)	Max Level	Aircraft Type	Operation Type	Runway Name
2020-Jul-03	03:03:41	4	54	103,7	IL76	A	9
2020-Jul-03	03:03:49	3	89	99,8	IL76	A	9
2020-Jul-04	23:59:58	3	57	102,9	IL76	D	27
2020-Jul-05	00:00:02	4	57	106,6	IL76	D	27

Данните показват, че максималните нива на шум надвишават граничната стойност от 85 dB(A) за показателя максимално ниво на шума при прелитане на ВС над определена територия LАmax, съгласно *Наредба № 6/2006 г. за показателите за шум в околната среда*, което се дължи на конкретния тип ВС - четиримоторен товарен самолет с голяма излетна маса - 170 тона.

На долната схема са показани реалните траектории на двата полета на ИЛ76:



Възможностите за избягване на прелитането на самолети над гр. София зависят от редица фактори като метеорологични условия, тегло на ВС, подготовка на екипажа, летателно-техническо състояние на даденото ВС, ограничения произтичащи от ръководството за летателната му експлоатация и др. Също така, поради взаимното разположение на града и пистата на летище София, безусловните изисквания за авиационна безопасност налагат в някои случаи самолетите да прелитат над определени райони на столицата, защото това са единствените възможни начини за безопасно долитане или отлитане до и от летище София.

Във връзка с проблемите, обусловени от взаимното положение на летище София, гр. София, Стара планина и Витоша, през годините от страна на ДП РВД са полагани постоянни усилия, фокусирани върху създаването на организация на въздушното пространство и процедури за долитане, подход и отлитане, чрез които авиационния шум над гр. София и околните населени места да бъде намален до минимум, доколкото е практически възможно.

С последната промяна от страна на ДП РВД и ГД ГВА бяха определени допълнителни мерки за ограничаване на шума, предизвикан от излитачи и кацачи ВС над териториите, разположени в близост до летище София:

- ✓ Процедура за намаляване на самолетния шум при отлитане.
- ✓ Процедура за намаляване на самолетния шум при спиране на ВС на ПИК.
- ✓ Процедура за определяне на направлението за използване на ПИК.
- ✓ Изискване за излитане от началото на ПИК 27 за времето от 23:00 до 06:00 часа местно време.
- ✓ Забрана за провеждането на редовни и тестови полети, както и полети за техническо обслужване за времето от 23:00 до 06:00 часа местно време.
- ✓ Препоръка за избягване на визуалните подходи над гъсто населени райони.

- ✓ Уточнение, че пилотът може да откаже да използва направлението на пистата, избрано с цел намаляване на шума, само в интерес на безопасността.
- ✓ Забрана за отклонение от установеното направление на пистата с цел съкращаване на дължината на маршрута за рулиране, отлитане и долитане.
- ✓ Изискване за изпълнение на финални подходи с непрекъснато снижение.

В заключение бихме искали да Ви уверим, че „Летище София“ ЕАД и ДП РВД полагат сериозни усилия за намаляване въздействието на авиацията върху околната среда, като основният приоритет е безопасно провеждане на полетите в интерес както на пътниците, използващи въздушния транспорт, така и на жителите на град София и околните населени места.

С уважение,


Владимир Рапонджиев
Изпълнителен директор
на „Летище София“ ЕАД




Георги Пеев
Генерален директор
на ДП РВД



