



MAGYARORSZÁG HIVATALOS LAPJA  
2016. december 22., csütörtök

## Tartalomjegyzék

56/2016. (XII. 22.) NFM rendelet	A Magyarország légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól	83328
57/2016. (XII. 22.) NFM rendelet	A légiforgalmi szolgálatok ellátásának és eljárásainak szabályairól	83381

## V. A Kormány tagjainak rendeletei

### A nemzeti fejlesztési miniszter 56/2016. (XII. 22.) NFM rendelete a Magyarország légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól

A légitársaságokról szóló 1995. évi XCVII. törvény 74. § (2) bekezdés u) pontjában kapott felhatalmazás alapján, a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 152/2014. (VI. 6.) Korm. rendelet 109. § 13. pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva, a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 152/2014. (VI. 6.) Korm. rendelet 77. §-ában meghatározott feladatkörében eljáró honvédelmi miniszterrel egyetértésben a következőket rendelem el:

#### ELSŐ RÉSZ ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

##### 1. A rendelet hatálya

- 1. §** (1) E rendeletet
- a Budapest repüléstájékoztató körzet légiforgalmi légtereiben és repülőterein a repülések végrehajtására, valamint
  - az időszakosan korlátozott légterek polgári légi járművel történő átrepülésére kell alkalmazni.
- (2) E rendelet rendelkezéseit az állami repülések céljára kijelölt légterekben végrehajtott OAT repülések esetén az állami repülések céljára kijelölt légterekben végrehajtott repülések szabályairól szóló miniszteri rendeletben meghatározott eltérésekkel kell alkalmazni.

- 2. §** E rendelet rendelkezéseit a légiforgalom irányításának szabályairól szóló miniszteri rendelettel (a továbbiakban: légiforgalmi szolgálati rendelet), valamint a közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról szóló 2012. szeptember 26-i 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelettel (a továbbiakban: SERA rendelet) összhangban kell alkalmazni.

##### 2. Értelmező rendelkezések

- 3. §** (1) E rendelet alkalmazásában:
- AFIL*: a légi jármű által repülés közben valamely ATS egységnek rádióan leadott repülési terv (Air Filed Flight Plan);
  - AFIS*: a repülőtéri forgalom részére nyújtott repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat (Aerodrome Flight Information Service);
  - AFIS egység*: repülőtéri repüléstájékoztató és riasztó szolgálat ellátására létesített egység (Aerodrome flight information services unit, AFIS unit);
  - AFTN*: légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózat, a légiforgalmi állandóhelyű állomások világméretű rendszere, ami a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat részeként közlemények és digitális adatok olyan állandóhelyű légiforgalmi állomások közötti cseréje érdekében jött létre, amelyek azonos vagy összeegyeztethető távközlési jellemzőkkel rendelkeznek (Aeronautical Fixed Telecommunication Network);
  - AMSL*: közepes tengerszint feletti magasság, amely Magyarországon a Balti-tenger közepes tengerszintje feletti magasság (Above Mean Sea Level);
  - ATC*: légiforgalmi irányítás, gyűjtőfogalom, amely jelenthet légiforgalmi irányító szolgálatot vagy légiforgalmi irányító egységet (Air Traffic Control);
  - ATFCM*: légiforgalmi áramlásszervezés, a légiforgalom biztonságos, rendszeres és gyors áramlásának elősegítésére létesített szolgálat, amely biztosítja az ATC kapacitás legnagyobb mértékű kihasználását,

- valamint azt, hogy a forgalom mennyisége összeegyeztethető legyen az illetékes ATS egység által közzétett kapacitásértékekkel (Air Traffic Flow and Capacity Management);
8. *belépő pont*: navigációs berendezéssel vagy fontos ponttal meghatározott első jelentőpont, amely fölött a légi jármű átrepül, vagy várható, hogy át fog repülni a repüléstájékoztató vagy irányítói körzetbe történő berepülésekor (Entry point);
  9. *belföldi repülés*: államhatárt nem keresztező repülés (Domestic flight);
  10. *Budapest FIR*: a Magyarország államhatára által körülzárt terület feletti légtér, ahol a légi közlekedés számára FL660 (20 100 m STD) magasságig a légi forgalmi szolgálat biztosított;
  11. *CFMU*: Központi Áramlás Szervező Egység, az EUROCONTROL által működtetett egység, amely felelős az európai légi forgalmi áramlásszervezés – beleértve a stratégiai, előtaktikai és taktikai áramlásszervezési intézkedéseket is – végrehajtásáért (Central Flow Management Unit);
  12. *CTR*: repülőterei irányító körzet, repülőtér körül elhelyezkedő irányítói zóna (Aerodrome Control Zone);
  13. *Drop Zone légtér*: a magyar légtér légi közlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendelet 24. § 12a. pontjában meghatározott fogalom;
  14. *eljárás elkülönítés*: légi járművek elkülönítése eljárás irányítás nyújtásával (Procedural separation);
  15. *eljárás irányítás*: légi forgalmi irányítás az ATS felderítő rendszertől származó tájékoztatás hiányában (Procedural control);
  16. *elkülönítés*: az előírt legkisebb vízszintes vagy függőleges távolság a légi járművek között, időegységben vagy távolságegységben kifejezve (Separation);
  17. *EUR RVSM légtér*: európai csökkentett függőleges elkülönítési minimum légtér. Az ICAO EUR körzetben az az FL290–FL410 közötti légtér, ahol RVSM-et alkalmaznak (EUR RVSM airspace);
  18. *éjszakai VFR*: a légi forgalmi szolgáltató által az AIP-ben közzétett napnyugta és napkelte táblázat alapján az esti szürkület vége és reggeli pirkadat kezdete között végrehajtott VFR repülés (Night VFR);
  19. *fontos pont*: meghatározott földrajzi hely, amely valamely ATS vagy szabad útvonal, vagy egy légi jármű repülési útvonalának meghatározásához, valamint egyéb navigációs és ATS célokra használható (significant point);
  20. *futópálya-sértés*: a repülőtéren a légi jármű le- és felszállására kijelölt, védett területen belül légi jármű, földi jármű vagy személy engedély nélküli vagy attól eltérő jelenléte (Runway incursion);
  21. *GAT*: általános légi forgalom, a légi járművek ICAO összhangban végrehajtott mozgásainak összessége (General air traffic);
  22. *ICAO Annex*: a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvény által kihirdetett függelék;
  23. *ICAO Egyezményes Léggör*: az ICAO Manual of the ICAO Standard Atmosphere (Doc 7488-CD) dokumentumában meghatározott elméleti modell, amely egységes beállítási lehetőséget biztosít bizonyos magasságokhoz történő légköri hőmérséklet, nyomás és sűrűség értékek hozzárendelésével;
  24. *IFPS*: Integrált Előzetes Repülési Terv Feldolgozó Rendszer, az IFR repülések repülési terveinek gyűjtésére és szétosztására kijelölt nemzetközi rendszer (Integrated Initial Flight Plan Processing System);
  25. *illetékes ATS egység*: kijelölt légtérben légi forgalmi szolgálatok nyújtásáért felelős egység (Appropriate ATS unit);
  26. *indulási repülőtér*: az a repülőtér, ahonnan a légi jármű felszállás történik (Departure Aerodrome);
  27. *ismert forgalom*: adott légtérben üzemeltetett légi jármű, amelynek legalább a levegőből benyújtott repülési terv adatainak megfelelő információk ismertek az érintett ATS egység számára közvetlen összeköttetés vagy koordináció révén (Known traffic);
  28. *katonai légvédelmi irányító*: olyan ATS-nek nem minősülő katonai repülésirányító egység, amely a Magyar Honvédség és a NATO-államok fegyveres erőinek kötelékébe tartozó légi járművek számára – alapvetően a rádiólokációs légtérelőző rendszer által biztosított információk felhasználására épülő – speciális repülésirányítói szolgáltatást biztosít;
  29. *katonai repülésirányító egység*: katonai légi forgalmi irányító vagy katonai légvédelmi irányító szolgálati egység;
  30. *kereskedelmi repülés*: a légi közlekedésről szóló törvény szerinti gazdasági célú légi közlekedési tevékenység (Commercial flight);
  31. *kilépő pont*: navigációs berendezéssel vagy fontos ponttal meghatározott utolsó jelentőpont, amely fölött a légi jármű átrepül, vagy várható, hogy át fog repülni valamely repüléstájékoztató vagy irányítói körzetből történő kilépésekor (Exit point);

32. *közlemény*: egyik egység által a másoknak küldött, és előírt számú rovatot tartalmazó közlés (Message);
33. *közös jel*: az ICAO által a nyilvántartó hatóság számára meghatározott jelölés, amely nem nemzeti alapon veszi lajstromba egy nemzetközi üzemeltető szervezet légi járműveit (Common mark);
34. *közzététel*: légiforgalmi tájékoztatások AIP-ben vagy NOTAM-okban történő kiadása (Publication);
35. *légi jármű azonosító jele*: a légiforgalmi szolgálatok föld-föld közötti összeköttetéseinek a légi jármű azonosítására használt, betűkből, számjegyekből, vagy ezek kombinációjából álló jelcsoport, amely azonos a levegő-föld összeköttetéseknél használandó légi jármű hívójellel vagy annak egyenértékű kódolt változatával (Aircraft identification);
36. *légi jármű hívójel*: a levegő-föld összeköttetésénél a légi jármű azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport (Aircraft callsign);
37. *légi jármű típus jelölés*: a légi jármű típusának rövidített formában való azonosítására használt alfanumerikus karaktercsoport (Aircraft type designator);
38. *légi jármű üzemeltetője*: a légi jármű működését szervező, fenntartó felelős természetes vagy jogi személy (Aircraft Operator);
39. *magasság*: gyűjtőfogalom, amely levegőben lévő légi járműnek, pontnak vagy pontként értelmezett tárgynak meghatározott vonatkozási alaptól mért függőleges távolságát jelzi. Jelenthet rádiomagasságot, repülőter feletti magasságot, repülési szintet és tengerszint feletti magasságot (Level);
40. *MCTR*: a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendelet 24. § 27. pontjában meghatározott fogalom (Military Control Zone);
41. *meteorológiai tájékoztatás*: a tényleges vagy várható meteorológiai körülményekre vonatkozó jelentés, időjárás elemzés, előrejelzés és bármely hasonló jellegű megállapítás (Meteorological information);
42. *MTMA*: katonai repülőtereken végrehajtott helyi repülések, valamint le- és felszállási műveletek védelmére kijelölt katonai közelkörzeti irányítói körzet (Military Terminal Control Area);
43. *műszer szerinti megközelítési eljárás*: a műszer szerint végrehajtott repülés előre meghatározott manővereinek sorozata jogszabályban meghatározott akadálymentességgel, amely a kezdeti megközelítési ponttól vagy – ahol alkalmazható – az előírt érkezési útvonal kezdetétől addig a pontig tart, ahonnan a leszállást végre lehet hajtani, vagy ha a leszállást nem hajtották végre, addig a pontig folytatódik, ahonnan várakozási vagy útvonal-akadálymentességi kritériumok alkalmazandók (Instrument Approach Procedure);
44. *OAT*: műveleti légiforgalom, amelyet állami légi járművek a GAT szabályoktól eltérően hajtanak végre (Operational Air Traffic);
45. *navigációs követelmény*: a légi járműre és a hajózó személyzetre vonatkozó előírások gyűjteménye, amely az adott légtérben a teljesítmény-alapú navigációs (PBN) műveletek támogatásához szükséges, lehet előírt navigációs teljesítmény (RNP) követelmény és területi navigációs (RNAV) követelmény;
46. *nem ellenőrzött légtér*: olyan légtér, amelyben légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak (Uncontrolled airspace);
47. *nem ellenőrzött repülőter*: olyan repülőter, ahol légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak (Uncontrolled aerodrome);
48. *nemzetközi repülés*: államhatárt keresztező repülés (International flight);
49. *NOTAM*: bármely légiforgalmi berendezés, szolgálat, eljárás létesítéséről, állapotáról, változásáról, vagy veszély fennállásáról szóló értesítés, amelynek idejében való ismerete elengedhetetlenül szükséges a repülésben érdekelt személyzet részére, és amelyek szétosztása távközlési eszközökkel történik (Notice to Airmen);
50. *PBN*: teljesítmény-alapú navigáció, ATS útvonalat – beleértve a műszer szerinti megközelítési eljárást – követő, vagy meghatározott légtérben üzemeltetett légi járműre előírt navigációs teljesítményen alapuló területi navigáció, amely esetén a teljesítményre vonatkozó előírások navigációs követelmények – RNAV követelmények, RNP követelmények – formájában kerülnek meghatározásra, és az egyes navigációs követelmények az adott légtérben javasolt működéshez szükséges pontossági, integritási, folytonossági, rendelkezésre állási és funkcionális jellemzőket tartalmaznak (Performance-based Navigation);
51. *RCP*: előírt összeköttetési teljesítmény. Meghatározott ATM funkciók támogatásához szükséges, operatív összeköttetés teljesítmény-követelménye (Required communication performance);
52. *RNAV követelmény*: területi navigációs követelmény. Olyan területi navigáción alapuló – az ICAO Performance-Based Navigation Manual (Doc 9613), II. kötetben meghatározott – navigációs követelmény, amely nem tartalmazza a teljesítmény-ellenőrzést és riasztást; jelölése RNAV-val kezdődik (Area Navigation);

53. *RNAV útvonal*: területi navigációs útvonal. Területi-navigációs képességgel rendelkező légi járműveknek létesített ATS útvonal (Area navigation route);
54. *RNP követelmény*: előírt navigációs teljesítmény követelmény. Olyan területi navigáción alapuló – az ICAO Performance-Based Navigation Manual (DOC 9613), II. kötetben meghatározott – navigációs követelmény, amely tartalmazza a navigációs teljesítményellenőrzést és a riasztást, jelölése RNP-vel kezdődik (Required Navigation Performance);
55. *rendeltetési repülőtér*: az a repülőtér, ahol a légi jármű a repülés végrehajtása során első leszállását tervezi (Destination aerodrome);
56. *repülési adatok*: a légi jármű tényleges vagy tervezett mozgására vonatkozó adatok, és ezek kódolt vagy rövidített formájában tüntetnek fel (Flight data);
57. *repülési tervadatok*: a repülési tervből feldolgozás, megjelenítés, vagy továbbítás céljából kiválasztott adatok (Flight plan data);
58. *repülőtér légtere*: a repülőtér körül a repülőtéri forgalom védelme érdekében kijelölt légtér;
59. *repülőtér feletti magasság*: levegőben lévő légi járműnek a repülőtér meghatározott pontján észlelt – QFE-vel jelölt – légnyomáshoz viszonyított nyomásmagassága (Height above aerodrome level);
60. *RVSM*: 1000 lábas (300 m) csökkentett függőleges elkülönítési minimum (Reduced Vertical Separation Minimum);
61. *SID*: standard műszeres indulási útvonal, a repülőtérhez vagy a repülőtér egy meghatározott futópályájához kapcsolódó IFR indulási útvonal, amely általában addig az ATS útvonalon lévő meghatározott fontos pontig tart, ahonnan a repülés útvonal szakasza kezdődik (Standard instrument departure);
62. *SITA rendszer*: Nemzetközi Repülési Távközlési Társaság, a légitársaságok által használt világméretű távközlési és adatátviteli rendszer, amely többek között a repülőtéri kiszolgálás, helyfoglalás, jegykiállítás és teljes repülőtéri utasfelvétel adatcseréjére szolgál (Societe Internationale de Telecommunications Aeronautiques);
63. *standard magasságmérő beállítás*: az ICAO Egyezményes Légkör részeként meghatározott 1013,25 hPa légnyomás beállítása a barometrikus magasságmérő nyomás-skáláján. A standard magasságmérő beállításkor a magasságmérő 0 (nulla) műszerállást mutat az ICAO Egyezményes Légkör közepes tengerszintjén (Standard altimeter setting);
64. *STAR*: standard műszeres érkezési útvonal, jellemzően egy ATS útvonalon lévő fontos ponthoz kapcsolódó IFR érkezési útvonal, amely addig a pontig tart, ahonnan egy közzétett műszeres megközelítési eljárás megkezdhető (Standard instrument arrival);
65. *STD*: standard magasságmérő beállítás szerint üzemeltetett légi jármű méterben kifejezett magasságának jelzésére szolgáló rövidítés;
66. *szabad útvonal*: a kijelölt belépő és kilépő vagy a közbenső pontok között a légi jármű által alkalmazott közvetlen (direkt) útvonal (free route);
67. *szabad útvonalú légtér*: Budapest CTA és Budapest FIR nem ellenőrzött légtere, amelyben az IFR szerint működő légi járművek a kijelölt belépő és a kilépő vagy a közbenső pontok között szabad útvonalon tervezhetik repülésüket;
68. *TIZ*: a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 26/2007. (III. 1.) GKM–HM–KvVM együttes rendelet 24. § 36. pontjában meghatározott forgalmi tájékoztató körzet (Traffic information zone);
69. *TMA*: közelkörzet, egy vagy több nagyobb repülőtér közelében, rendszerint ATS útvonalak találkozásánál létesített irányítói körzet (Terminal Control Area);
70. *TRA*: a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 26/2007. (III. 1.) GKM–HM–KvVM együttes rendelet 24. § 38. pontjában meghatározott időszakosan korlátozott légtér (Temporary Restricted Area);
71. *TRANSITION*: átmenet a végső megközelítéshez. rendszerint ATS útvonalon lévő fontos ponthoz kapcsolódó IFR érkezési útvonal, amely addig a pontig tart, ahonnan egy közzétett végső megközelítés megkezdhető (Transition to final approach);
72. *transzponder*: fedélzeti válaszjeladó, olyan vevő/adó berendezés, amely megfelelő kérésre válaszjelet sugároz ki, és amely esetén a kérés és a válaszadás más frekvencián történik (Transponder);
73. *végső megközelítés*: a műszer szerinti megközelítési eljárásnak azon szakasza, amely a végső megközelítés kijelölt helyénél vagy pontjánál kezdődik, vagy ahol ilyeneket nem jelöltek ki, ott:
  - a) az utolsó eljárásforduló, vagy alapforduló befejezésénél, vagy a várakozási eljárás rárepülési fordulójánál, ahol ilyeneket meghatároztak, vagy

- b) a megközelítési eljárásban meghatározott utolsó útirány elérési pontjánál, és a repülőtér közelében addig a pontig tart, ahonnan a leszállás végrehajtható, vagy a megszakított megközelítési eljárást megkezdik (Final approach).
- (2) Az e rendeletben nem meghatározott fogalmakat a SERA rendeletben meghatározottak szerint kell alkalmazni.

## MÁSODIK RÉSZ ÁLTALÁNOS REPÜLÉSI SZABÁLYOK

### I. FEJEZET SZEMÉLY- ÉS VAGYONVÉDELEM

#### 3. Utazómagasságok

- 4. §** (1) Budapest FIR-ben az átváltási magasság 10 000 láb AMSL, az e magasságon vagy ez alatt végrehajtott – repülőtér forgalmi körét vagy légtérét elhagyó – repülések során a légi járműnek a függőleges helyzetét a Budapesti QNH értékhez viszonyítva kell kifejeznie.
- (2) CTR-ben és TIZ-ben a légi járműnek a függőleges helyzetét a helyi QNH értékhez viszonyítva kell kifejeznie.

#### 4. Tárgyak szórása és üzemanyag-kibocsátás

- 5. §** (1) Légi járműből repülés közben tárgyat kidobni a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben (a továbbiakban: Lt.) foglalt engedéllyel, és
- a) ellenőrzött légtérben az illetékes légiforgalmi irányító egység engedélye alapján vagy
- b) nem ellenőrzött légtérben az illetékes repüléstájékoztató egység tájékoztatásával lehet.
- (2) Ha egy légi jármű kényszerhelyzetben vagy egyéb sürgős intézkedést kívánó helyzetben, a biztonságos leszállás érdekében tömegének a legnagyobb leszállási tömegre történő csökkentése céljából üzemanyag-kibocsátásra kényszerül, azt lehetőség szerint 10 000 láb (3050 m) tengerszint feletti magasságon, egyenes vonalú repüléssel,
- a) ellenőrzött légtérben az illetékes légiforgalmi irányító egység engedélye alapján,
- b) nem ellenőrzött légtérben az illetékes repüléstájékoztató egység tájékoztatásával kell végeznie.
- (3) 10 000 láb (3050 m) tengerszint feletti magasság alatt történő kibocsátás esetén sem végezhető üzemanyag-kibocsátás téli időszakban 8000 láb (2450 m), nyári időszakban 6000 láb (1850 m) tengerszint feletti magasság alatt.

#### 5. Vontatás

- 6. §** A légi jármű más légi járművet vagy tárgyat – az Lt.-ben foglalt feltételek mellett – az alábbiak szerint vontathat:
- a) ellenőrzött légtérben történő vontatáshoz az illetékes légiforgalmi irányító egység engedélye szükséges,
- b) nem ellenőrzött légtérben az ATS egységgel rádióösszeköttetést tartó légi járműnek tájékoztatnia kell az érintett ATS egységet a vontatásról.

#### 6. Ejtőernyős ugrás

- 7. §** (1) Ejtőernyős ugrás hajtható végre:
- a) azon a kijelölt légtérrel rendelkező repülőtéren, ahol a repülőtérrend megengedi,
- b) olyan MCTR-ben, TRA-ban vagy veszélyes légtérben, amelynek alsó magassága megegyezik a földfelszínnel vagy
- c) külön erre a célra kijelölt légterekben.
- (2) Ejtőernyős ugrás az Lt.-ben foglalt feltételek betartása mellett – kényszerhelyzet vagy a magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I. 16.) Korm. rendeletben meghatározott eseti légtérben végrehajtott ugrás kivételével – ellenőrzött légtérben az illetékes légiforgalmi irányító egység előzetes engedélye alapján, nem ellenőrzött légtérben az illetékes ATS egység előzetes tájékoztatásával hajtható végre.

- (3) Az előzetes engedélyezéstől vagy tájékoztatástól függetlenül minden ejtőernyős ugrás vagy ugrássorozat tényleges megkezdése és végrehajtása
  - a) ellenőrzött légtérben
    - aa) a (3) bekezdés a) és b) alpontja esetében,
    - ab) a Drop Zone légtérben végrehajtott ejtőernyős ugrások esetében az illetékes légiforgalmi irányító egységgel megkötött együttműködési megállapodásban meghatározott esetben az illetékes légiforgalmi irányító egység engedélye,
  - b) nem ellenőrzött légtérben a (3) bekezdés a) alpontjában meghatározott esetben az illetékes repüléstájékoztató egység tájékoztatása alapján hajtható végre.
- (4) IFR szerint működő légijármű által végzett megközelítés, leszállás vagy indulás végrehajtásakor az ellenőrzött vagy AFIS egységgel rendelkező repülőtéren ejtőernyős ugrás nem hajtható végre.
- (5) Az illetékes ATS egységet tájékoztatni kell az ejtőernyős ugrás vagy ugrássorozat tényleges befejezéséről.

## 7. Műrepülés

- 8. §**
- (1) Műrepülés hajtható végre:
    - a) azon a kijelölt légtérrel rendelkező repülőtéren, ahol a repülőtérrend megengedi,
    - b) időszakosan korlátozott légtérben,
    - c) külön erre a célra kijelölt légtérben.
  - (2) A műrepülés tervezéséhez és végrehajtásához az Lt.-ben foglalt feltételek betartása mellett – az erre a célra kijelölt légtérben végrehajtott műrepülés kivételével – ellenőrzött légtérben az illetékes légiforgalmi irányító egység előzetes engedélye, nem ellenőrzött légtérben az illetékes repüléstájékoztató egység tájékoztatása szükséges.
  - (3) Ha a (1) bekezdés c) pontjában meghatározott légtérben műrepülést hajtanak végre, a feladatot végrehajtó légijármű kivételével egyéb légijármű nem repülhet be.
  - (4) A (1) bekezdés c) pontjában meghatározott légtérben műrepülést az adott légtérre vonatkozó szabályok szerint lehet végrehajtani.

## 8. Kötelékrepülés

- 9. §** Olyan légtérben, ahol RVSM-et alkalmaznak, polgári légijárművel nem hajtható végre kötelékrepülés.

## 9. Helikopterrel végrehajtott speciális feladatok

- 10. §**
- (1) Helikopterrel végrehajtott csörlőzés során személyt vagy terhet csörlőkötéllel fedélzetre emelni vagy leengedni csak rendszeresített és ellenőrzött emelőszerkezettel, és különösen a légijármű technikai adottságainak, az emelés környezetének, a feladat és a teher sajátosságainak figyelembevételével megválasztott biztonságos repülési és függési magasságon lehet.
  - (2) A függési magasság megválasztásakor úgy kell figyelembe venni az adott légijármű-típus technikai adottságait és az adott légköri, meteorológiai, domborzati viszonyok közötti teljesítménytartalékát, hogy azoknak biztosítaniuk kell a légpárna hatás zónáján kívüli függési magasság megtartását, a teher vagy személyek fedélzetre vételét követően is.
  - (3) Függeni úgy kell, hogy a személyek vagy a teher fedélzetre vételi magassága a terepakadályok magasságát legalább 5 m-rel meghaladja.
  - (4) A csörlőkötélet a felszínen tartózkodó személyektől olyan távolságban szabad leengedni, amely kizárja azok veszélyeztetését az elektrosztatikusan feltöltődött csörlőkötéltől szenvedett áramütés vagy a forgószárny keltette légáram által.
  - (5) Összefüggő vízfelület feletti vagy korlátozott méretű terület feletti csörlőzés során a térbeli helyzet, valamint a repülési magasság nehéz megítélése miatt személyzetet segítő személyt kell kijelölni.
- 11. §**
- (1) Helikopterrel vizet kiemelni, tűzoltóballonnal repülni, valamint tüzet oltani csak az erre a célra rendszeresített és a tűzoltási, műszaki mentési tevékenységhez kapcsolódó tűzvédelmi technika alkalmazhatóságáról szóló miniszteri rendelet szerint vizsgált eszközzel lehet, az adott légijármű légiüzemeltetési utasításában az összefüggő vízfelület feletti és a külső súllyal történő repülésre meghatározott szabályok szerint.

- (2) Vízkiemeléskor a 10. § (2) bekezdésében foglaltakon túl figyelembe kell venni a vízfelület hullámzásának mértékét és a vízmélységet is, valamint tekintetbe kell venni a ballon kiemelésekor jelentkező többletteljesítmény-szükségletet.
- (3) Tűzoltáskor vizet vagy más oltószert kiengedni csak a felszínen oltást végzőkkel való egyeztetést követően, tőlük biztonságos távolságban szabad. Az oltás helyének megközelítésekor és az oltás helye feletti repüléskor fokozottan figyelembe kell venni a szél irányát és sebességét, a forró légáram okozta teljesítménycsökkenést, valamint a füst okozta korlátozott látást.

- 12. §**
- (1) Helikopterrel terhet emelni csak a teher emelésében, szállításában részt vevőkkel, a teher tulajdonosával, kezelőjével vagy üzemeltetőjével és az emelés során érintett egyéb személyekkel folytatott egyeztetést, tervezést és felkészülést követően, a légi jármű üzemeltetőjének kijelölésével lehet.
  - (2) Az emelést úgy kell megszervezni, hogy az a lehetőségekhez képest ideális napszakban, időben, légköri és meteorológiai viszonyok között történjen, és ne zavarja az emelés körzetében élők biztonságát.
  - (3) Az emelést végző légi jármű üzemanyag-feltöltését és terhelését az emelési magasság, a teher és az adott légköri, meteorológiai, domborzati viszonyok figyelembevételével úgy kell kiszámítani, hogy a légi jármű – az emelési magasságot meghaladó, a légi jármű technikai adottságait, az emelés környezetét, a feladat és a teher sajátosságait figyelembe véve biztonságos magasságon – olyan teljesítménytartalékkal rendelkezzen, ami biztosítja a teherrel való biztonságos manőverezést és a feladat elvégzéséhez szükséges repülési időt.
  - (4) Ha a terhet az emelés helyére nagyobb távolságról, külső függesztményként szállítják, a repülés alatt a települések sűrűn lakott területeit, nagyobb embertömeget, rendezvényeket el kell kerülni, lakott terület felett a függesztett teherrel folytatott repülés során – a biztonság sérelme nélkül – a feladatot a lehető legrövidebb időn belül be kell fejezni.
  - (5) A terhet az emelés helyétől olyan távolságban és körülmények között kell függeszteni, amely lehetővé teszi a hajtómű-teljesítmény ellenőrzésére szolgáló biztonságos próbafüggést.
  - (6) Az emelés alatt rádióan és előre kidolgozott, egyeztetett kézjelekkel folyamatos kapcsolatot kell tartani a teher rögzítését végző felszínen tartózkodó személyekkel.
  - (7) Kényszerhelyzetben, ha a repülés a teherrel tovább nem folytatható, az adott légi jármű-típus légi üzemeltetési utasításában foglaltak szerint kell eljárni.

## 10. Személyzet nélküli szabad ballonok

- 13. §**
- (1) A könnyű kategóriájú ballonok rendszeres felbocsátásához a ballonok felbocsátójának felbocsátási tervet kell készíteni, és a felbocsátási tervet 10 nappal a felbocsátást megelőzően meg kell küldeni a légiközlekedési hatóságnak.
  - (2) A felbocsátási tervnek a következő adatokat kell tartalmaznia:
    - a) a felbocsátás helye, földrajzi koordinátája;
    - b) a felbocsátás ideje a napok és az időpontok Egyeztetett Világidőben (a továbbiakban: UTC) történő megjelölésével;
    - c) a ballon jellemzői a kategória, tömeg, szín és méret megjelölésével;
    - d) maximális üzemelési magasság.
  - (3) A SERA rendelet szerinti könnyűkategóriájú személyzet nélküli szabad ballonok rendszeres felbocsátását az előzetes felbocsátási tervnek megfelelően kell végezni. Ha – különösen időjárási – körülmények indokolják, az előzetes felbocsátási tervben foglaltaktól el lehet térni.
  - (4) A felbocsátási terv nemzetközi közzétételéről a légiközlekedési hatóság gondoskodik.
  - (5) A felbocsátási tervben foglalt körülmények változása esetén módosított felbocsátási tervet kell készíteni, és azt a módosítások alkalmazását megelőzően meg kell küldeni a légiközlekedési hatóságnak.

- 14. §** A közepes és nehéz kategóriájú, személyzet nélküli szabad ballonok felbocsátásának engedélyezésére vonatkozó szabályokat a SERA rendelet mellékletének 2. függeléke tartalmazza.

- 15. §** A SERA rendelet melléklet 2. függelék 3. pont 3.4. pont a) alpontjában a másodlagos SSR-jeladó működtetésére előírt kód a magyar légtérben 0000.



## 11. Fényképezés céljából végzett légi munkavégzés és műszaki berepülés

- 16. §** Fényképezés céljából végzett légi munkavégzést és műszaki berepülést ellenőrzött légtérben az illetékes légiforgalmi irányító egységgel történt előzetes egyeztetés alapján, a légiforgalmi szolgáltató által az AIP-ben közzétett feltételek szerint lehet végrehajtani. A fényképezés céljából végzett légi munkavégzést és a műszaki berepülést az illetékes légiforgalmi egység a forgalomtól függően korlátozhatja.

### II. FEJEZET

#### A MUNKATERÜLETEN LÉVŐ LÉGIJÁRMŰ HELYZETÉVEL KAPCSOLATOS BIZONYTALANSÁG

- 17. §** (1) Amennyiben a légijármű nem tudja megállapítani a pontos helyzetét a munkaterületen, – a (2) bekezdésben meghatározottak kivételével – azonnal meg kell állnia, és ezzel egyidejűleg tájékoztatnia kell az illetékes ATS egységet a körülményekről, beleértve az utolsó ismert helyzetét is.
- (2) Ha a légijármű nem tudja megállapítani a pontos helyzetét a munkaterületen, de felismeri, hogy futópályán tartózkodik, azonnal
- tájékoztatnia kell az illetékes ATS egységet a körülményekről, beleértve az utolsó ismert helyzetét is,
  - ha képes, meg kell határoznia a hozzá legközelebb lévő alkalmas gurulóutat, és – az ATS egység egyéb utasítása hiányában – a lehető leghamarabb el kell hagynia a futópályát, és
  - ezután meg kell állnia.
- (3) A CTR-ekben üzemeltetett légijármű köteles a kijelölt rádiófrekvencián állandóan figyelni és szükség esetén rádióösszeköttetést létesíteni a TWR-ral. Ha ez nem lehetséges, figyelnie kell a látjelek útján adott utasításokat.

### III. FEJEZET

#### A REPÜLÉSI TERV

## 12. A repülési terv benyújtásának általános szabályai

- 18. §** (1) A repülési terv a légijárműnek repülés végrehajtására vonatkozó szándékát tartalmazza, olyan részletességgel, amely a nyújtott légiforgalmi szolgáltatások szempontjából szükséges.
- (2) A légijármű számára a légijármű kényszerhelyzete, eltűnése esetén szükséges intézkedések megtételét, valamint a kutatás-mentés kellő időben történő megindítását magában foglaló légiforgalmi szolgáltatást akkor nyújtanak, ha a légijármű a repülési tervet az ATS egységhez előzetesen benyújtotta.
- (3) A repülési terv nem tartalmazza az – AIP-ben szereplő repülőtér esetén – AIP-ben közzétett azon információkat, amelyek a rendeltetési repülőtér igénybevételéhez szükségesek, ideértve a földi kiszolgálás, vám- és határforgalom-ellenőrzés igénylését. Ha a repülőtér nem szerepel az AIP-ben, a kiszolgálásban érintett szolgálatok igénybevételét a repülőtérrel előzetesen egyeztetni kell.
- 19. §** (1) A SERA rendelet melléklet 4. Fejezet 4. szakasz SERA.4001 pont b) alpontjában meghatározottakon túl Budapest FIR-ben repülési tervet kell benyújtani:
- állami légijárművel MCTR-en, MTMA-n és TRA-n kívül – a légvédelmi készenléti repülés kivételével – végrehajtott repülésre;
  - vitórlázó felhőrepülésre;
  - CTR-rel rendelkező polgári repülőtér légterét érintő repülésekre, a repülőtéri légiforgalmi irányító szolgálat AIP-ben közzétett működési idején kívüli időszakban;
  - a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendeletben az MCTR-ek üzemidején kívüli polgári repülésre.
- (2) A repülési tervben perc pontosságú időadatokat kell használni.
- (3) Külön repülési terveket kell benyújtani:
- több leszállással tervezett repülés esetén minden egyes repülési szakaszra;
  - ugyanazon repülési útvonal többszöri lerepüléséhez, a le- és felszállásokat végrehajtott gyakorlórepülések kivételével;
  - minden egyes tervezett légijáratra.

- (4) Nem lehet repülési tervet benyújtani:
- ugyanazon légitársaságra ugyanazon indulási és rendeltetési repülőtérre azonos tervezett indulási idővel, de eltérő útvonal megadásával,
  - ugyanazon légitársasággal, azonos tervezett indulási idővel, de különböző rendeltetési repülőtérre, valamint
  - IFR szerint működő légitársaságra – az indulási és rendeltetési repülőterektől függetlenül – olyan időtartamú repülésre, amelynek terv szerinti kezdési időpontjában a légitársaság az előző repülési terve alapján még levegőben tartózkodik.
- (5) A SERA rendelet melléklet 4. szakasz SERA.4001 pont b) pont 6. alpontjában meghatározott, a repülőtér közvetlen környezete, ha egyéb előírás eltérően nem szabályozza, a repülőtér kijelölt légtere, ennek hiányában a repülőtér forgalmi köre.
- (6) A SERA rendelet melléklet 4. szakasz SERA.4001 pont d) alpontjában meghatározottak biztosítása érdekében nemzetközi repülés esetén, ha a repülési tervet a levegőből nyújtják be, azt az államhatár keresztezésének számított időpontja előtt legalább 60 perccel kell benyújtani.

### 13. RPL-ek benyújtása

- 20. §**
- Budapest FIR-ben vagy az IFPS illetékességi területén tervezett repülések RPL-jeit e-mailen az EUROCONTROL RPL Team részére kell benyújtani.
  - A formátumnak meg kell felelnie az EUROCONTROL IFPS Users Manual dokumentum előírásainak.
  - Az RPL-eket külön erre a célra tervezett RPL lista nyomtatványon vagy más, elektronikus adatfeldolgozás céljaira is megfelelő formában lehet benyújtani.

### 14. AFIL-ek benyújtása

- 21. §**
- AFIL közlésekor a légitársaságnak először a repülési terv benyújtási szándékot kell jelezni az ATS egység részére. A fogadás jelzését követően a következő adatokat kell megadni:
- hívójel és SSR kód;
  - repülési szabályok;
  - a légitársaság típusa;
  - indulási repülőtér;
  - útvonal;
  - rendeltetési repülőtér;
  - helyzet;
  - következő útvonalpont elérésének számított ideje;
  - magasság;
  - egyéb, az ATS egység vagy a légitársaság által szükségesnek ítélt kiegészítő adatok, vagy azok elérhetősége.

### 15. FPL-ek benyújtása

- 22. §**
- Az FPL-t a légitársaság személyzete vagy üzemeltetője nyújtja be a következő egységeken keresztül a Légiforgalmi Szolgálatok Bejelentő Irodájához:
    - az egységes európai égbolton a felszállás előtti szakaszban a repülési tervek alkalmazandó eljárások követelményeiről szóló 2006. július 4-i 1033/2006/EK bizottsági rendeletben meghatározott IFPS;
    - az indulási repülőtérre kiszolgáló légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája; vagy
    - ha az indulási repülőtéren a forgalom sűrűsége nem indokolja a külön repülésbejelentő létesítését:
      - más ATS egység, vagy
      - az adott körzetet kiszolgáló, más repülőtéren lévő regionális repülésbejelentő iroda.
  - Ha a repülési tervet nem a légitársaság személyzete nyújtja be, az üzemeltetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a légitársaság személyzete a benyújtott és elfogadott repülési terv tartalmát részletesen megismerje.
  - Az FPL az FPL átvételére kijelölt szervezet által meghatározottak – illetve az AIP-ben közzétettek – szerint benyújtható:
    - személyesen az 1. melléklet szerinti FPL űrlap kitöltésével,
    - telefonon,
    - AFTN-en,

- d) e-mailen,
  - e) az erre a célra kialakított elektronikus alkalmazáson keresztül,
  - f) egyéb távközlési csatornán keresztül, vagy
  - g) faxon.
- (4) A repülési terveket az átvevő egység FPL közlemény formájában továbbítja az érintettek számára.

- 23. §**
- (1) Minden olyan légi jármű üzemeltető, amely a technikai és szakmai feltételeknek megfelel, IFR/GAT, valamint vegyes – IFR/VFR, VFR/IFR, GAT/OAT – repüléseiről szóló FPL-jeit közvetlenül továbbíthatja az IFPS számára AFTN, SITA rendszer vagy egyéb távközlési eszköz segítségével.
  - (2) A magyar üzemeltetőnek írásban tájékoztatnia kell a légiközlekedési hatóságot arról, hogy a repülési terveit az IFPS-hez közvetlenül nyújtja be.
  - (3) Írásban történő benyújtás esetén az 1. mellékletben meghatározott formanyomtatványt kell használni.
  - (4) Az FPL űrlap 19. rovatát – az (5) bekezdésben meghatározott eltéréssel – minden esetben ki kell tölteni.
  - (5) AFIL benyújtása esetén az FPL űrlap 19. rovatának kitöltése akkor kötelező, ha az ATS egységek kérik. A légi jármű vezetője azonban minden más esetben is megadhatja, ha azt szükségesnek tartja.

- 24. §**
- (1) Ha különleges körülmények nem indokolják, – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – az FPL-t legkorábban 20 órával, legkésőbb 60 perccel az EOBT előtt kell benyújtani, az ATFM intézkedések hatálya alá eső repülések esetén EOBT előtt legkésőbb 3 órával.
  - (2) Nem ellenőrzött légtérben végrehajtott belföldi VFR és állami légi járművel végrehajtott valamennyi belföldi repülés esetén az FPL-t legkésőbb EOBT előtt 30 perccel kell benyújtani.
  - (3) ATFM korlátozás nemzetközi IFR/GAT vagy vegyes – IFR/VFR, VFR/IFR, GAT/OAT – repülésekre vonatkozhat. A repülés előtt a légi jármű személyzete ellenőrzi, hogy repülésére ATFM intézkedések vonatkoznak-e.
  - (4) Különleges körülmények esetén az FPL-t legkorábban a repülést megelőző 5 nappal lehet benyújtani.
  - (5) Ha a repülési tervet az EOBT előtt több mint 24 órával nyújtják be, a repülési terv 18. rovatában fel kell tüntetni a repülés dátumát.

### 16. Az FPL elfogadása

- 25. §**
- (1) Ha az IFR repülésről szóló FPL-t nem közvetlenül az IFPS-hez nyújtják be, a Légiforgalmi Szolgálatok Bejelentő Irodájának feladata
    - a) a tartalmi és formai ellenőrzés;
    - b) a benyújtó figyelmének felhívása az észlelt hibákra, és segítségnyújtás az FPL helyes kitöltésében;
    - c) a tervezett repülés adminisztratív végrehajthatóságának ellenőrzése;
    - d) az FPL elfogadásának jelzése a feladó számára; valamint
    - e) a repülési terv előírás szerinti továbbítása, szétosztása az érintettek számára.
  - (2) Ha a repülési tervet a Légiforgalmi Szolgálatok Bejelentő Irodáján keresztül az IFPS számára továbbítják, a repülési terv feladójának tájékozódni kell a repülési terv elfogadásáról.
  - (3) A repülési terv elfogadása nem mentesíti a légi jármű vezetőjét az ellenőrzött légtérekben, valamint ellenőrzött repülőtereken történő üzemeltetéshez szükséges légiforgalmi irányítói engedély beszerzésének kötelezettsége, és a SERA rendelet melléklet 2. Szakasz SERA.2010 pont b) alpontja szerinti, repülésre történő felkészülés alól.

### 17. FPL törlése, módosítása

- 26. §**
- (1) A repülési terv benyújtójának kérnie kell a repülési terv törlését annál az egységnél, amelyhez eredetileg benyújtotta, ha
    - a) a légi jármű nem közlekedik,
    - b) a repülését a benyújtott repülési tervben közölt indulási idő előtt szándékozik megkezdni,
    - c) az indulási vagy rendeltetési repülőteret, a légi jármű azonosító jelét, vagy a repülés dátumát megváltoztatni szándékozik, vagy
    - d) a repülési tervet felfüggesztették, és módosítására nem került sor.
  - (2) Az (1) bekezdés b) és c) pontban meghatározott esetekben a megváltozott adatokkal új repülési tervet kell benyújtani.

- (3) Ha valamely repülésre RPL-t vagy egyedi repülési tervet nyújtottak be, és az EOBT-t megelőző 4 órán belül úgy határoznak, hogy az indulási és rendeltetési repülőtér között az eredetitől eltérő útvonalat választanak:
  - a) a korábbi repülési terv közlemény valamennyi címzettje számára „DD” sürgősségi jellel CNL közleményt kell továbbítani, ezt követően
  - b) alternatív repülési tervet (replacement flight plan, a továbbiakban: RFP) kell továbbítani, ugyanazt a légi jármű azonosító jelet tartalmazó FPL közlemény formájában, a CNL közleményt követően, de nem korábban, minthogy a CNL közleményre az IFPS-től a közlemény elfogadását jelző válaszközlemény – azaz Acknowledge, ACK – megérkezett.
- (4) A (3) bekezdésben meghatározott esetben az RFP egyéb tájékoztatások (18.) rovatának első elemeként az „RFP/Qn” rövidítést kell feltüntetni, ahol az RFP az alternatív repülési tervet jelzi, az „n” pedig az alternatív repülési terv sorszámát.
- (5) Az utolsó RFP-t az EOBT előtt legalább 30 perccel kell feladni.
- (6) Ha egy induló légi járműről az EOBT-t követő 2 óra múlva sem érkezik mozgásra vonatkozó tájékoztatás, az ATS egységek a repülési tervet automatikusan törlik.

- 27. §**
- (1) A repülési tervet benyújtónak tájékoztatnia kell azt az egységet, ahova repülési tervét eredetileg benyújtotta, ha
    - a) a felszállás várhatóan legalább 30 percet – IFPS zónát érintő repülések esetén legalább 15 percet – késik,
    - b) a korábban benyújtott repülési terv egyéb adatait (például típus, utazósebesség, utazómagasság, 8,33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülékkel való felszereltség) módosítani kívánják, vagy
    - c) a tervezett indulási időt a résidő tűréshatárának figyelembevételével sem lehet betartani.
  - (2) Amennyiben kizárólag az utazómagasság módosítására kerül sor, ez a módosítás az ATS egységekkel rádióösszeköttetés során is közölhető.
  - (3) Minden esetben módosító közleményt kell továbbítani a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltségben beállított változás esetén.
  - (4) Ha valamely korábban feladott repülési terv 18. vagy 19. rovatában szereplő információkat törölni kívánják, az IFPS részére CHG közleményt kell továbbítani, és a törlendő kulcsrövidítés után a NIL-t kell belefoglalni. STS/NIL esetén az FPL-ből valamennyi STS/információ törlésre kerül – az STS/PROTECTED kivételével –, vagy RMK/NIL esetén az összes korábbi szöveg helyett RMK/NIL lesz látható.
- 28. §**
- (1) A törlésre vagy módosításra vonatkozó tájékoztatást legkorábban 20 órával az EOBT-t megelőzően lehet megtenni.
  - (2) A törlésekről és módosításokról a 27. § (1) bekezdésében meghatározott egységnek értesítenie kell mindazon egységeket, amelyek számára az eredeti FPL-t továbbította.

### 18. Közbenső leszállásokkal végrehajtott repülések és visszaúti repülések tervei

- 29. §**
- Ha a légi jármű személyzete az IFPS-hez nem továbbítandó, közbenső útvonalra vagy visszaútra vonatkozó FPL-t nyújt be a Légiforgalmi Szolgáltatások Bejelentő Irodáján, a repülés további szakaszaira, valamint a visszaútra vonatkozó FPL-t el kell juttatni a további indulási repülőterek repülésbejelentő irodái számára, amelyek a kapott FPL-t úgy kezelik, mintha azt náluk nyújtották volna be.

### 19. FPL címzése

- 30. §**
- (1) A repülési tervet a (3) bekezdésben meghatározott érintett egységek számára történő továbbítás érdekében meg kell címezni, és a rendelkezésre álló távközlési eszközök segítségével a címzettek számára el kell juttatni.
  - (2) A címzési eljárásokra a repülés során érintett államok AIP-iben közzétetteket kell figyelembe venni.
  - (3) Érintett egységeknek az indulási, valamint a rendeltetési repülőterek ATS egységei, valamint a repülés tervezett útvonalán légiforgalmi szolgáltatásokat nyújtó ATS egységek és a légiforgalom áramlását szervező egységek minősülnek.
  - (4) Az illetékes ATS egységek, a légi jármű üzemeltetők vagy a repülőterek kéri a repülési tervek továbbítását egyéb címzettek részére is.
  - (5) IFPS zónát érintő repülés során az FPL címzésekor az EUROCONTROL IFPS Manualban meghatározottak szerint kell eljárni, és az abban meghatározott FIR elnevezéseket kell használni.

- (6) A repülési terveket szétosztó egységek által AFTN vagy SITA rendszereken továbbított repülési terv közlemények helyes címzéséért
- a) az IFPS-hez közvetlenül benyújtott FPL esetében a légi jármű üzemeltetője;
  - b) az a) pontban meghatározott eseteken kívül a repülési tervet szétosztó egység; vagy
  - c) ha a repülés jellegétől függően az illetékes külföldi ATS egység, a légi jármű üzemeltetője vagy a repülőtér a repülési terv továbbítását egyéb címzettek számára is előírja, a repülési terv benyújtója felelős.

## 20. FPL összegyűjtése és szétosztása Budapest FIR-ben

- 31. §** (1) A Légiforgalmi Szolgálatok Bejelentő Irodája a hozzá benyújtott repülési tervek esetén gondoskodik az FPL eljuttatásáról az érintett egységek számára.
- (2) Az AFIS egységgel rendelkező repülőtéren benyújtott repülési tervet az AFIS-nak, ha a feladó AFIS egységnél AFTN terminál rendelkezésre áll,
- a) a belföldi VFR repülés FPL-jét
    - aa) a Budapest ATS Központ (LHCCZIX),
    - ab) az útvonalon érintett egyéb, AFTN terminállal rendelkező AFIS egységek, ha azok illetékességi légtérét a légi jármű várhatóan átrepüli,
    - ac) a Magyar Honvédség légiforgalmi tájékoztató szolgáltatását biztosító szervezeti egysége (LHCCYWYX),
    - ad) a rendeltetési repülőtér, ha AFTN terminál rendelkezésre áll,
    - ae) a rendeltetési repülőtér által előírt vagy a légi jármű vezetője által meghatározott egyéb címzettek,
  - b) nemzetközi, IFR vagy vegyes (IFR/VFR, VFR/IFR) repülés FPL-jét a Légiforgalmi Szolgálatok Bejelentő Irodája (LHBPZPZX) számára kell továbbítania.
- (3) Az AFIS egységgel rendelkező repülőtéren benyújtott repülési tervet az AFIS-nak, ha a feladó AFIS egységnél AFTN terminál nem áll rendelkezésre, a repülési tervet elsődlegesen elektronikus formában, ennek hiányában telefonon:
- a) belföldi VFR repülés esetén a Budapest ATS Központ,
  - b) nemzetközi, IFR vagy vegyes (IFR/VFR, VFR/IFR) repülés esetén a Légiforgalmi Szolgálatok Bejelentő Irodája számára kell továbbítania.
- (4) Ha a rendeltetési repülőtéren ATS egység nincs, a légi jármű vezetőjének a repülőteret:
- a) ha az indulási és a rendeltetési repülőtéren rendelkezésre áll AFTN terminál, AFTN-en, vagy
  - b) ha az indulási vagy a rendeltetési repülőtéren nem áll rendelkezésre AFTN terminál, telefonon kell tájékoztatnia.

## 21. Elérhetőségek közzététele

- 32. §** A HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt. az AIP-ben és honlapján közzéteszi a következő telefon- és telefonszámokat, elektronikus elérhetőségeit:
- a) Budapest ATS Központ Supervisor,
  - b) FIC,
    - ba) Kelet tájékoztató,
    - bb) Nyugat tájékoztató,
    - bc) Észak tájékoztató,
  - c) ATFM-mel foglalkozó egység,
  - d) Légiforgalmi Szolgálatok Bejelentő Irodája.

## 22. Repülési tervek aktiválása, felfüggesztése és lezárása

- 33. §** (1) Az ATS egység vagy annak automatizált rendszere a repülési tervet a repülés megkezdéséről kapott információt követően „aktív” állapotúra állítja. A levegőből benyújtott repülési terv azonnal „aktív” állapotú.
- (2) Ha a repülési tervet benyújtott légi jármű ATS egység nélküli repülőtéren hajtja végre a felszállást, a repülési tervet a repülés megkezdésének FIC-hez rádióon vagy telefonon keresztül történő bejelentésével aktiválja. A felszállás tényét a légi jármű vezetője által megbízott földi személy is jelentheti.

- 34. §** A repülési tervet a légiforgalomáramlás-szervezésre vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 255/2010/EU bizottsági rendelet 7. cikk (4) bekezdésében meghatározottak szerint fel kell függeszteni, ha
- az indulást a résidő túréhatárának figyelembevételével sem lehet betartani és
  - újabb fékoldási idő nem áll rendelkezésre.
- 35. §**
- A repülés befejezésével vagy a légi járműnek zárásra vonatkozó jelentésével a repülési terv „lezárt” állapotba kerül.
  - Azokon a repülőtereken, ahol ATS egység működik, a repülési tervet a repülőtéri ATS egység vagy annak automatizált rendszere a légi jármű leszállásakor lezárja.
  - Ha a repülési terv lezárására más módon nincs lehetőség – különösen, ha a légi jármű nincs rádióberendezéssel felszerelve, vagy a rádióösszeköttetés megszakadt –, az érkezési jelentést a légi jármű vezetőjének telefonon vagy az erre a célra kialakított elektronikus alkalmazáson kell haladéktalanul, de legkésőbb a tervezett érkezési időt követő 30 percen belül továbbítani Budapest ATS Központ számára.
  - Ha egy aktív állapotú repülési terv zárása információ hiányában az adott helyzetben elvárható időn túl elmarad, az ATS egységek intézkedéseket tesznek a kutatás-mentés megkezdésére.

### 23. Különleges műveletekre vonatkozó mentességek igénylése

- 36. §**
- A légi jármű különleges műveletekre vonatkozó mentességet a légiforgalmi szolgáltatóktól elsőbbség biztosítása és ATFCM intézkedések alóli felmentés tekintetében a kényszerhelyzetben lévő légi járműveken túl
    - a humanitárius célú,
    - a betegszállítással és életmentéssel – beleértve az átültetendő szervek, vérplazma és gyógyszerek szállítását – kapcsolatos,
    - a kutató-mentő,
    - a hivatalos úton lévő állam- és kormányfők szállítását szolgáló és
    - a rendvédelmi célú repülés végrehajtásakor igényelhet.
  - A megfigyelés vagy bemutatás céljából – a szállítást végző repülések kivételével – nemzetközi egyezmény alapján végrehajtott Nyitott Égbolt (Open Sky) repülések mentesülnek az ATFM intézkedések alól.
  - Különleges műveletekre vonatkozó mentességet kell igényelni az ATS-től az EUR RVSM légtérben GAT-ként működő állami légi járművekből álló kötelékrepülések üzembentartóinak, valamint a nem RVSM-engedélyezett állami légi járművek üzembentartóinak, ha a kért repülési szintjük FL290 vagy fölötti.
  - A légi járműnek a légiforgalmi szolgáltatóktól különleges kezelésre vonatkozó igényét a 18. rovatban kell feltüntetnie az 1. melléklet 10. pontjában megadott kulcsszavak használatával.

## IV. FEJEZET

### LÉGI FORGALMI IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLAT

#### 24. Légiforgalmi irányítói engedélyek

- 37. §**
- Figyelembe kell venni, hogy a légiforgalmi irányítói engedélyek a forgalmi és repülőtéri körülményekre vonatkoznak, és nem mentesítik a légi járművezetőt az egyéb szabályok és rendelkezések megsértésével kapcsolatos felelőssége alól.
  - A légi járműnek az AIP-ben közzétett ATS útvonalakra meghatározott feltételeket – beleértve a SID, a STAR és a TRANSITION eljárásokban szereplő magassági és sebességi előírásokat is – be kell tartania, ha a légiforgalmi irányító ezektől eltérő utasítást nem ad.
  - Ha a légi jármű a felszállást CTR oldalhatárain belül, terepről tervezi végrehajtani, a felszállás végrehajtásához még a földön légiforgalmi irányítói engedélyt kell beszerezni. Ha rádióösszeköttetés hiánya miatt ez nem lehetséges, akkor az engedélyt telefonon kell kérni az illetékes TWR-től.
  - Ha az engedély beszerzésére a földön sem rádió, sem telefonon nincs lehetőség, a légi jármű a repülőtérről vonatkozó pontjától számított 10 km sugarú körön kívül – e rendelet eltérő rendelkezése hiányában – emelkedhet fel, legfeljebb 50 m földfelszín feletti magasságig a légiforgalmi irányítói engedély beszerzése érdekében.
  - Ellenőrzött légtérben hajtómű nélküli légi jármű repüléséhez az illetékes ATC egység előzetes engedélye szükséges.

## 25. TRA, MCTR és MTMA légterek átrepülésének szabályai

- 38. §**
- (1) A polgári repüléseket lehetőség szerint a működő TRA légterek elkerülésével kell tervezni.
  - (2) A TRA, MCTR és MTMA légterekbe történő berepüléshez – a (3) és (4) bekezdésben foglaltak szerint – az illetékes katonai repülésirányító egység engedélye szükséges.
  - (3) Az engedélyt az ellenőrzött légtéren kívül VFR szerint működő légi járműnek közvetlenül az érintett katonai légtérben illetékes légiforgalmi irányító vagy légvédelmi irányító szolgálati egységtől kell beszereznie.
  - (4) Az engedélyt az ellenőrzött légtérben működő valamennyi légi jármű, valamint az ellenőrzött légtéren kívül IFR szerint működő légi járművek számára az illetékes polgári ATS egység szerzi be.
  - (5) Az időszakosan korlátozott légtereket engedéllyel átrepülő légi járművek elkülönítésének mértékére a légiforgalmi szolgálati rendeletben, valamint az állami repülések céljára kijelölt légterekben végrehajtott repülések szabályairól szóló miniszteri rendeletben foglaltakat kell alkalmazni.
  - (6) A légi jármű üzemtartójának és a légi jármű vezetőjének a TRA, MCTR és MTMA légterek átrepülése során be kell tartania az ATFCM-mel kapcsolatos
    - a) repülési terv benyújtási és egyéb közleményváltási szabályokat,
    - b) stratégiai áramlásszervezési intézkedéseket, és
    - c) áramlásszervezéssel összefüggő tárgynapi előírásokat.

## 26. Veszélyes légterekbe történő berepülés és átrepülés különös szabályai

- 39. §**
- (1) A veszélyes légtérbe annak közzétett üzemideje alatt polgári légi járművel történő berepülés és átrepülés, csak a betegszállítással és az élet mentésével kapcsolatos repülések végrehajtásakor engedélyezett.
  - (2) A veszélyes légterekbe történő berepüléshez – a (3) és (4) bekezdésben foglaltak szerint – a lövészetű tevékenység esetén az illetékes lövészetvezető, lőtéri repülésvezető, más tevékenység tekintetében a repülésvezető, vagy a légtérben folyó tevékenység koordinációjáért felelős személy engedélye szükséges.
  - (3) A veszélyes légtérbe berepülő polgári légi járműnek az engedélyt a veszélyes légtérbe történő berepülés vagy átrepülés előtt legalább 5 perccel kell beszerezni az illetékes polgári ATS egységtől.
  - (4) A polgári légi járművek számára az illetékes polgári ATS egység lövészetű tevékenység esetén az illetékes lövészetvezetőtől, lőtéri repülésvezetőtől, más tevékenység tekintetében a repülésvezetőtől, valamint a légtérben folyó tevékenység koordinációjáért felelős személytől szerzi be.
  - (5) A polgári légi jármű a veszélyes légtér elhagyásakor az illetékes ATS egységen keresztül tájékoztatja a (2) bekezdésben meghatározott illetékes személyt a veszélyes légtér elhagyásának helyéről és idejéről.

## 27. Helyzetjelentések

- 40. §**
- (1) Az ellenőrzött légtérbe történő berepülést követő azonosítás után a légi jármű a további helyzetjelentési kötelezettség alól mentesül.
  - (2) Az (1) bekezdésben meghatározottaktól függetlenül a repülési magasságra vonatkozó információt a rádióösszeköttetési csatorna- vagy frekvenciaváltást követően az első összeköttetésbe bele kell foglalni.
  - (3) A légi járműnek a helyzetjelentések adását akkor kell folytatnia, ha
    - a) arra az ATC utasítást ad;
    - b) a légi jármű a FIR határt átrepüli; vagy
    - c) tájékoztatást kapott arról, hogy az ATS felderítő szolgáltatás befejeződött vagy a radarkapcsolat elveszett.
  - (4) A helyzetjelentésnek a következőket kell tartalmaznia:
    - a) a légi jármű azonosító jele,
    - b) a légi jármű helyzete,
    - c) a légi jármű magassága,
    - d) a jelentőpont átrepülésének tényleges időpontja.
  - (5) Ha a légi jármű számára kijelölt sebesség tartását írták elő, a légi járműnek a helyzetjelentésekbe a kijelölt sebességet is bele kell foglalnia. A kijelölt sebességet, valamint a nehéz turbulencia kategóriába tartozó légi jármű esetén a „Heavy” szót a rádió összeköttetési csatorna- vagy frekvenciaváltást követően az ATC egységnek szóló első jelentésbe is bele kell foglalni.
  - (6) A beszédüzemű helyzetjelentések tartalmát a légiforgalmi szolgálati rendeletben meghatározottak szerint kell összeállítani.

- (7) Az ellenőrzött légtéren belül a légi járműnek helyzetét fontos ponthoz, földi navigációs berendezéshez vagy repülőtérről viszonyítva kell jelentenie.

## 28. Az RNAV útvonalon történő üzemeltetés

- 41. §**
- (1) Az RNAV útvonalon vagy a szabad útvonalon történő üzemeltetésnek meg kell felelnie a European Aviation Safety Agency AMC 20-4 B-RNAV-ra vonatkozó előírásainak.
  - (2) Az RNAV vagy a szabad útvonalon történő repülés megkezdése előtt és az azokon történő üzemeltetés során a légi jármű vezetőnek meg kell bizonyosodnia a légi jármű RNAV rendszerének megfelelő működéséről. Ez magában foglalja annak ellenőrzését, hogy:
    - a) a repülési útvonal megfelel-e a légiforgalmi irányítói engedélynek, és
    - b) a légi jármű navigációs képessége legalább B-RNAV-nak megfelelő-e.
  - (3) Ha a navigációs képesség nem felel meg a B-RNAV követelményeknek, és ezért a légi jármű nem képes repülését az RNAV útvonalon megkezdni, vagy nem tud az érvényes légiforgalmi irányítói engedély szerint tovább repülni, amint lehetséges, a légi járműnek módosított engedélyt kell kérnie.
  - (4) Az ATC módosított engedélyre vonatkozó eljárását a jelentett meghibásodás és a forgalmi helyzet határozza meg.
  - (5) Ha nem lehetséges a légi jármű további üzemeltetése az érvényes ATC engedélynek megfelelően, ezt a tényt a légi járműnek jelentenie kell az ATC felé.
  - (6) A légiforgalmi irányító ebben az esetben radarvektorálást alkalmazhat vagy VOR/DME berendezések segítségével követhető útvonalat határoz meg.

## 29. Összeköttetések

- 42. §**
- (1) A légiforgalmi irányítás alatt álló légi jármű frekvenciaváltás utáni első hívásának a következőket kell tartalmaznia:
    - a) a hívott állomás megnevezése;
    - b) a légi jármű hívójele, és nehéz turbulencia kategóriába tartozó légi járművek esetén a „Heavy” kifejezés;
    - c) magasság, beleértve az éppen keresztezett és engedélyezett magasságot is, ha a légi jármű nem az engedélyezett magasságot tartja;
    - d) a légi jármű sebessége, ha az ATC sebesség szabályozást alkalmaz.
  - (2) Ha az összeköttetés megszakadása miatt lehetetlenné válik az (1) bekezdésben meghatározottak végrehajtása, a légi jármű vezetőnek a 30. alcímben a rádióösszeköttetés elvesztése esetére előírt eljárásokat és a (3) és (4) bekezdésben meghatározott megfelelő eljárást kell végrehajtania, valamint ha a légi jármű ellenőrzött repülőtérről forgalmában vesz részt, figyelnie kell a látjelek útján is adható utasításokra.
  - (3) VMC esetén a légi járműnek:
    - a) a transzponderét 7600 kódra kell állítania,
    - b) folytatnia kell repülését VMC között,
    - c) le kell szállnia a legközelebbi alkalmas repülőtéren,
    - d) jelentenie kell a leszállást a leggyorsabb módon az illetékes légiforgalmi irányító egységnek,
    - e) ha a légi jármű úgy ítéli meg, akkor be kell fejeznie az IFR repülést az (4) bekezdésben meghatározottnak megfelelően.
  - (4) Műszeres meteorológiai körülmények esetén, valamint ha az IFR légi jármű úgy ítéli meg, hogy nem célszerű a (3) bekezdés b)–d) pontjában leírtakat végrehajtani, a légi járműnek:
    - a) abban a légtérben, ahol eljárás elkülönítést alkalmaznak, és a légi jármű az összeköttetés megszakadásának észlelését követően nem tudja a kötelező jelentőpont átrepülését jelenteni, 20 percig tartania kell az utoljára kiadott sebességet és magasságot, vagy – ha az magasabb – a minimális repülési magasságot, ezt követően folytatnia kell repülését a benyújtott repülési tervben szereplő magasságon és sebességgel;
    - b) abban a légtérben, ahol ATS felderítő rendszert használnak az ATC nyújtásakor, 7 percig tartania kell az utoljára kiadott sebességet és magasságot, vagy – ha az magasabb – a minimális repülési magasságot, és ezt követően folytatnia kell repülését a benyújtott repülési tervben szereplő magasságon és sebességgel;
    - c) a vektorálás alatt álló vagy engedélyhatár megjelölés nélkül, párhuzamos kitéréssel RNAV szerint üzemeltett légi járműnek, a minimális repülési magasság figyelembevételével, a lehető legrövidebb úton – de nem később, mint a következő fontos pontnál – vissza kell térnie az érvényes repülési tervben szereplő útvonalára;



- d) ha a rendeltetési repülőterre közzétett STAR, TRANSITION vagy valamely műszer szerinti megközelítési eljárás végrehajtására utasították, a légi járműnek – nyugtázást követően – folytatnia kell az eljárást annak magassági profilját követve, majd végre kell hajtania a végső megközelítést a használatos futópályára;
  - e) ha a d) pontban meghatározott utasítást nem kapott, vagy azt nem nyugtázta, folytatnia kell repülését az érvényes repülési terv szerint a rendeltetési repülőteret kiszolgáló navigációs berendezésig, pontig, vagy kijelölt várakozási pontig, és – ha a g) pontban előírtak érdekében erre szükség van – várakoznia kell a süllyedés megkezdéséig;
  - f) az e) pontban megadott navigációs berendezés vagy pont felett meg kell kezdenie a süllyedést a korábban vett és nyugtázott várható bevezetési időben – ha ilyet kapott – vagy az érvényes repülési tervből számított érkezési időben;
  - g) végre kell hajtania a navigációs berendezésre vagy pontra előírt SID-et; és
  - h) le kell szállnia – ha lehetséges – az f) pontban megadott várható bevezetési időtől vagy a számított érkezési időtől számított 30 percen belül, attól függően, hogy melyik a későbbi.
- (5) A (4) bekezdés b) pontja szerinti 7 perc akkor kezdődik – attól függően, hogy melyik esemény következik be később –:
- a) amikor a légi jármű olyan utasítást vett, hogy hagyja el a helyzetjelentések adását, vagy kötelező jelentőponttal nem kijelölt útvonalon üzemel, és
    - aa) az utoljára kijelölt magasságot vagy minimális repülési magasságot elérte, vagy
    - ab) transzponderét 7600 kódra állította,
  - vagy
  - b) ha kötelező jelentőpontokkal kijelölt útvonalon üzemel és a helyzetjelentések elhagyására szóló utasítást nem kapott, és
    - ba) az utoljára kijelölt magasságot vagy minimális repülési magasságot elérte, vagy
    - bb) amikor az általa előzőleg a következő kötelező jelentőpontra jelentett számított időponttól, vagy
    - bc) a kötelező jelentőpont feletti helyzetjelentés kimaradásának időpontjától.

### 30. Rádióösszeköttetés elvesztése esetén követendő eljárások

- 43. §** (1) Ha egy légi jármű nem képes összeköttetést létesíteni az illetékes ATS egységgel a kijelölt frekvencián, ellenőriznie kell a beállított frekvenciát, valamint a rádióberendezés megfelelő működését. A vevőkészülék működése az egyéb rádió-közleményváltások vagy folyamatos rádióadások (VOLMET, ATIS) figyelésével ellenőrizhető.
- (2) Ha a rádiókészülék adó és vevő egységei megfelelően működnek, de az összeköttetés felvétele akadályba ütközik (pl. földrajzi viszonyok miatt), a légi járműnek az érintett frekvencián működő egyéb légi járműveket fel kell kérnie a közvetítésre a légi jármű és az illetékes ATS egység között. Ha az eljárás sikertelen, a légi járműnek meg kell próbálnia összeköttetést létesíteni az ATS más egysége által használt frekvencián és azt fel kell kérnie a közlemény továbbítására. Ha a kísérlet eredménytelen, a légi járműnek meg kell próbálnia a rádióösszeköttetés felvételét egyéb ATS egységgel.
- (3) Ha a fedélzeti rádióvevő vagy adóberendezés meghibásodott és a légi jármű transzponderrel rendelkezik, 7600 kód beállításával kell jeleznie a rádióhibát.
- 44. §** Ha egy légi jármű állomás vevőkészülék hiba miatt nem tud összeköttetést létesíteni, a „VAKADÁS VEVŐKÉSZÜLÉK HIBA MIATT”(„TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE”) kifejezést követően jelentéseket kell továbbítani a használatos frekvencián a tervezett időpontokban vagy földrajzi helyeken. A közlemény leadása után azt teljes terjedelmében meg kell ismételni, és közölni kell a következő adás tervezett időpontját.

### V. FEJEZET

#### LÉGI FORGALMI TANÁCSADÓ ÉS REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLATOK

- 45. §** (1) A légiforgalmi tanácsadó szolgálat valamint a repüléstájékoztató szolgálat felelősségét a légiforgalmi szolgálati rendelet 43. §-a határozza meg.
- (2) A kizárólag légiforgalmi tanácsadó szolgáltatásban részesített légi jármű esetében a légi jármű parancsnoka felelős a repülési terv bármilyen javasolt változtatásával összefüggő döntés meghozataláért.
- (3) A légiforgalmi tanácsadó szolgáltatásban részesülő légi jármű jogosult eldönteni, hogy a javasolt változtatást végrehajtja-e. Az elhatározásról haladéktalanul tájékoztatnia kell az érintett ATS egységet.

- (4) A légiforgalmi tanácsadói légtérben üzemeltetett légi jármű repülési profilját az illetékes ATS egység hozzájárulása nélkül is megváltoztathatja, de a megváltoztatás előtt erről tájékoztatnia kell az illetékes ATS egységet, és meg kell várnia a tájékoztatás nyugtázását, vagy az ezzel kapcsolatos esetleges tanácsot.
- (5) Ellenőrzött légtéren kívüli repülés esetén a repülési terv benyújtása a repüléstájékoztató szolgáltatás biztosítására vonatkozó kérésnek minősül.
- (6) Az ellenőrzött légtéren kívül üzemeltetett, repülési tervet be nem nyújtott légi jármű repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot nem vehet igénybe, és tájékoztatást csak külön kérésre kaphat, továbbá az ATS egységek a légi járművet nem tekintik ismert forgalomnak.
- (7) A kért tájékoztatás nem helyettesíti a SERA rendelet melléklet 2. szakasz 2010. pont b) alpontjában meghatározott, repülésre történő megfelelő földi felkészülést.
- (8) Ellenőrzött légtéren kívül VFR szerint működő légi járműnek ATS felderítő berendezésen alapuló forgalmi tájékoztatást vagy tanácsadást – repülési terv benyújtásától függetlenül – külön kell kérnie.
- (9) A repülési tervet be nem nyújtott légi járműnek kijelölt egyedi SSR kód nem jelenti azt, hogy az ATS egységek a légi járművet nyomon követik.
- (10) Az ellenőrzött légtéren kívül, VFR szerint működő légi jármű csak a felderítő berendezések által észlelt légi járműről kaphat ATS felderítő berendezésen alapuló forgalmi tájékoztatást.

## VI. FEJEZET

### LÉGIJÁRMŰ ÜZEMELTETÉSE NEM ELLENŐRZÖTT REPÜLŐTÉREN ÉS NEM ELLENŐRZÖTT LÉGTÉRBEN

- 46. §**
- (1) Ha a nem ellenőrzött repülőtéren nincs AFIS egység, a megközelítést és leszállást a SERA rendelet melléklet 3. szakaszában meghatározott általános szabályok szerint kell végrehajtani.
  - (2) A repülési tervet benyújtott és FIC-cel rádióösszeköttetést tartó légi járműnek tájékoztatnia kell a FIC-et:
    - a) ha a légi jármű a repülési tervben közölt útvonalától 5 km-nél nagyobb távolságra eltérni szándékozik;
    - b) ha a FIR-határra számított idő 5 perccel, vagy több mint 5 perccel eltér attól, amit a FIC részére korábban közöltek;
    - c) a felszállásról, ha az indulási repülőtéren AFIS-t nem nyújtanak; és
    - d) ha ilyenre sor kerül, a repülési terv levegőből történő lezárásáról.
  - (3) A repülés végrehajtásakor különös gonddal kell megközelíteni a helyi ATS egységgel nem rendelkező repülőteret és a vitorlázó légtér.
  - (4) Azon a nem ellenőrzött repülőtéren, ahol AFIS-t nem nyújtanak, a repülőter működésére vonatkozó információt a repülőter által közzétett frekvencián vagy más közzétett elérhetőségen kell kérni.
  - (5) Azon a nem ellenőrzött repülőtéren, ahol AFIS-t nem nyújtanak és Drop Zone légtér van kijelölve, a légtér határánál a koordinációs szervezet javaslatára a légi járműnek várakoznia kell, ha a várakoztatás a gyakorló ejtőernyős dobás vagy gyakorló műrepülés biztonságos végrehajtása érdekében szükséges.
  - (6) A (4) bekezdésben meghatározott repülőtéren történő leszálláskor a SERA rendelet melléklet SERA.4020 pont d) alpontjában meghatározott eset kivételével, a tényleges leszállást követően, az érkezési jelentést a SERA rendelet melléklet SERA.4020 pont a) alpontjában meghatározott módokon kívül telefonon vagy az erre a célra kialakított elektronikus alkalmazással közölni kell a FIC-cel.
  - (7) Rádióval fel nem szerelt VFR légi járműnek útvonalrepülés végrehajtása során el kell kerülnie a TIZ-eket.
  - (8) Ballonrepülések, mezőgazdasági repülések, vitorlázó repülések körzeti összeköttetései, valamint levegő-föld rádióösszeköttetési célokra az AIP-ben vagy a VFR Manualben közzétett, vagy az ilyen közzététel hiányában a repülőter üzemeltetője által megadott frekvenciák használhatók.
  - (9) AFIS egységgel rendelkező repülőtéren történő üzemeltetés és az AFIS szolgáltatás részletes szabályait az Ötödik Rész határozza meg.

## VII. FEJEZET

### JOGELLENES BEAVATKOZÁS

- 47. §**
- (1) Ha a jogellenes beavatkozás alatt álló légi jármű az ATS-t nem tudja értesíteni, lehetőségei szerint végre kell hajtania a következőket:
    - a) ha a légi jármű nem tudja folytatni útját a közös repülési szabályok és a SERA rendelet melléklet 11. szakasz SERA.11001 pontjának b) alpontjában leírtak szerinti repülőterre, meg kell kísérelnie a kijelölt útirány és magasság tartását, amíg ATS egységet nem tud értesíteni vagy radar fedésterületre nem ér; vagy

- b) ha a légi járműnek a kijelölt útvonaltól vagy magasságtól el kell térnie, és erről ATS egységet nem tud tájékoztatni, a légi járműnek, amint lehetséges:
  - ba) meg kell kísérelnie figyelmeztető adás leadását a használt VHF csatornán, vagy a VHF kényszerhelyzeti frekvencián (121,5 MHz), vagy más megfelelő csatornán, egyéb berendezéseket is – úgymint transzponder, adatkapcsolatok – használhat, ha a körülmények lehetővé teszik, kivéve, ha a fedélzeten lévő körülmények másra kényszerítik; és
  - bb) az IFR repülések részére rendes körülmények között használt utazómagasságoktól FL410 felett 1000 lábbal (300 m) eltérő magasságon, vagy FL410-en és alatta 500 lábbal (150 m) eltérő magasságon kell repülnie.
- (2) A transzponderrel felszerelt, jogellenes beavatkozás alatt álló légi jármű által követendő eljárást az 5. melléklet és a légiforgalmi szolgálati rendelet, valamint a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (International Civil Aviation Organisation, a továbbiakban: ICAO) PANS-OPS (Doc 8168) kiadványa határozza meg.

### VIII. FEJEZET

#### JELENTÉSI KÖTELEZETTSÉGEK

#### 31. Kényszerhelyzet

- 48. §**
- (1) A kényszerhelyzetbe került légi járműnek a kényszerhelyzetet jelentenie kell a repülés során használt rádióösszeköttetési csatornán.
  - (2) Ha a jelentés megtételére nincs mód, a kényszerhelyzetről szóló jelentés a 121,5 MHz nemzetközi kényszerhelyzeti frekvencián is továbbítható vagy a kényszerhelyzet jelzésére a transzponder is felhasználható.
  - (3) A légi járműnek a kényszerhelyzet megszűnését azonnal jelentenie kell.
  - (4) Ha egy ellenőrzött repülést végrehajtó légi jármű hirtelen dekompreszió vagy egyéb meghibásodás következtében kényszersüllyedést hajt végre, a légi járműnek – ha lehetőség van rá – a következők szerint kell eljárnia:
    - a) a kényszersüllyedést megelőzően olyan fordulót kell végrehajtania, amely a számára kijelölt útvonaltól/útiránytól eltér;
    - b) a lehető legkorábbi időpontban tájékoztatnia kell a megfelelő ATC egységet a kényszersüllyedésről;
    - c) a transzpondert a 7700-as kódra kell állítania, és ha CPDLC rendszerrel rendelkezik, ki kell választani a kényszerhelyzeti módot;
    - d) be kell kapcsolnia a légi jármű külső fényeit;
    - e) látással és – ha rendelkezik – ACAS-szal figyelnie kell az összeütközési veszélyt jelentő forgalmat;
    - f) szándékairól egyeztetnie kell az illetékes ATC egységgel.
  - (5) A légi jármű nem süllyedhet azon közzétett minimális magasság alá, amely még biztosítja az 1000 láb (300 m), vagy hegyvidéken 2000 láb (600 m) függőleges távolságot az adott területen lévő valamennyi akadály fölött.

#### 32. Repülésre veszélyes meteorológiai jelenségek

- 49. §**
- (1) A SERA rendelet melléklet 12. szakasz 12005. pontja szerinti jelentést különleges légi jelentés formájában kell továbbítani, amelynek tartalmi elemeire a SERA rendelet melléklet 5. függelék 1.1.1 pontjában meghatározottakat kell alkalmazni.
  - (2) A vulkáni tevékenységnek, vulkáni hamunak esetlegesen kitett útvonalakon üzemeltetett légi járműveket a 2. mellékletben szereplő „Vulkáni tevékenységről szóló különleges légi jelentés” úrlappal kell ellátni.
  - (3) A szélnyírást a légiforgalmi szolgálati rendeletben foglaltak szerint kell jelezni.
  - (4) Ha az ellenőrzött légi jármű olyan kedvezőtlen időjárási körülmények közé kerül, amelyek várhatóan arra kényszerítik, hogy kitérést kezdeményezzen az előírt útvonaltartás határain kívülre, ezt kellő időben jelentenie kell az ATC-nek az esetlegesen szükséges koordináció érdekében. A légi járműnek a kitérés szándékát a lehető leghamarabb jelentenie kell azon pont fölé érkezése előtt, amelynél a légi jármű várhatóan eltér majd a kijelölt repülési pályától, megadva a kívánt forduló irányát, valamint a légi útvonal tengelyétől vagy az előírt útiránytól való eltérés számított távolságát.

### 33. Magasságtartási képesség elvesztése az EUR RVSM légtérben

- 50. §**
- (1) A légi járműnek a lehető leghamarabb jelentenie kell az ATC-nek, ha az EUR RVSM légtérre előírt magasságtartási képessége nem tartható. Ebben az esetben a légi járműnek módosított ATC engedélyt kell beszereznie, lehetőség szerint még azelőtt, hogy eltér a számára engedélyezett útvonalától, magasságtól. Ha az eltérés előtt módosított ATC engedély beszerzésére nincs mód, azt a légi járműnek az eltérést követően a lehető leghamarabb be kell szereznie.
  - (2) A légiforgalmi irányítónak figyelembe kell vennie, hogy az EUR RVSM légtéren belül valamely repülés közbeni váratlan esemény – különösen a légi jármű magasságtartó berendezésének meghibásodása, vagy turbulens légköri viszonyok – közvetlenül befolyásolhatja egy adott vagy több más légi jármű EUR RVSM légtéren belül megkövetelt magasságtartási pontosságát.
  - (3) Az EUR RVSM légtérben üzemeltetett, RVSM engedélyezett légi járműnek jelentenie kell, ha a légi jármű a továbbiakban nem elégíti ki az EUR RVSM légtérre előírt RVSM MASPS-t, amelyet az ATC a továbbiakban nem tekinthet RVSM képességűnek.
  - (4) A légi járműnek a lehető leghamarabb tájékoztatnia kell az ATC-t az RVSM MASPS-nak megfelelő működést biztosító berendezés ismételt helyes működéséről.
  - (5) A légi járműnek tájékoztatnia kell az ATC-t, ha az EUR RVSM légtérben üzemeltetett légi jármű időjárás vagy más légi jármű keltette erős turbulenciát tapasztal, és megítélése szerint az hatással lesz a légi jármű számára engedélyezett magasságtartásra.

### 34. Légiforgalmi esemény jelentése

- 51. §**
- (1) A légi járműnek a légiforgalmi eseményt jelentenie kell az érintett ATS egység részére a légiforgalmi szolgálatok ellátásával kapcsolatos különleges események – különösen légi járművek meg nem engedett közelsége, akadály a futópályán, futópálya-sértés, hibás eljárások, be nem tartott eljárások vagy a földi berendezések üzemzavara által okozott, a légi járműre veszélyt jelentő egyéb komoly nehézségek – észlelése esetén.
  - (2) A légiforgalmi eseményről – futópálya-sértéssel vagy futópályán lévő akadállyal kapcsolatos esemény kivételével – a 3. mellékletben meghatározott „Légiforgalmi Esemény Jelentés Űrlapot” kell kitölteni.
  - (3) A (2) bekezdés szerinti űrlapon AIRPROX jelentés jelölése esetén a jelentést azonnal le kell adni rádión.
  - (4) Az ACAS elkerülési javaslata alapján végrehajtott manőverek esetén az ellenőrzött légi járműnek jelentenie kell a kiadott ATC engedélytől történő eltérést, valamint hogy ezt ACAS javaslatra hajtotta végre.
  - (5) A légi járműnek jelentenie kell, ha ismételt visszater a korábbi ATC engedélyben foglaltakhoz, vagy ha az ACAS javaslatra végrehajtott manővert követően kiadott módosított ATC engedélyt nem tudja végrehajtani egy másik ACAS elkerülési javaslat miatt.

### 35. Madárral történő ütközés

- 52. §**
- (1) A légi járműnek jelentenie kell az illetékes repülőtéren ATS egység számára, ha a le- vagy felszállás során madárral ütközött.
  - (2) Leszálló légi jármű esetén a jelentést a Légiforgalmi Szolgálatok Bejelentő Irodájában rendelkezésre álló madárütközést bejelentő formanyomtatvány (Bird Strike Reporting Form, a továbbiakban: BSRF) kitöltésével írásban is meg kell tenni, lehetőség szerint közvetlenül a leszállást követően.
  - (3) Ha az esemény felszállás után következik be és a légi jármű nem tartja szükségesnek a repülés megszakítását, rádióan értesítenie kell az illetékes repülőtéren ATS egységet, majd a rendeltetési repülőtéren ki kell töltenie a BSRF-t. A légi jármű üzemeltetőjének biztosítania kell a kitöltött BSRF-nek az indulási repülőtér üzemeltetőjéhez történő továbbítását.
  - (4) Ha a légi jármű nem le- vagy felszállás során ütközik madárral, az eseményt – az ütközés helyének megjelölésével – a rendeltetési repülőtéren kell jelentenie az illetékes repülőtéren ATS egység számára.

## *IX. FEJEZET*

### *HELYI ELŐÍRÁSOK*

#### **36. Nyelvhasználat**

- 53. §** (1) Ellenőrzött légtéren belül a légi járműnek a polgári ATS egységekkel a rádióösszeköttetést elsősorban angol nyelven kell tartania, a magyar nyelv használata megengedett. Ellenőrzött légtéren kívül a légi jármű a rádióösszeköttetést az ATS egységgel mindkét nyelven egyformán tarthatja. ATS egységgel nem rendelkező repülőtéren a magyar nyelv használata elsődleges, illetve amennyiben a repülőtér közzétette, a rádióösszeköttetés angol nyelven tartható.
- (2) A közleményváltási eljárásokat az ICAO Annex 10. II. kötete szerint kell végrehajtani, a rádióösszeköttetés során a légiforgalmi szolgálati rendeletben meghatározott kifejezéseket kell alkalmazni.

#### **37. Mértékegységek**

- 54. §** (1) A repülések végrehajtása és a légiforgalmi szolgálatok ellátása során a 4. mellékletben meghatározott mértékegység-rendszert kell használni.
- (2) Az ATS egységek a kétoldalú rádióösszeköttetés során a 4. melléklet „C” oszlopában szereplő mértékegységeket kizárólag a légi jármű kezdeményezésére alkalmazhatják.

#### **38. Időjárási minimumok**

- 55. §** A légi jármű parancsnoka felelős a repülőtéren történő le- és felszállás során az azzal összefüggésben előírt összes időjárási minimum betartásáért.

#### **39. Az államhatár átrepülése**

- 56. §** (1) A légi járműnek Magyarország államhatárának átrepülését Budapest FIR közzétett ki- és belépő pontjára kell terveznie, és – időjárási, kényszerhelyzeti körülmény vagy eltérő ATC engedély kivételével – ennek megfelelően kell végrehajtania.
- (2) A légi jármű parancsnokának a repülés tervezése során figyelembe kell vennie az adott légtérre, és államhatár átrepülése esetén az érintett szomszédos ország FIR-határ keresztezésére vonatkozó rendelkezéseit.
- (3) Budapest FIR-be belépő VFR szerint működő légi járműnek legkésőbb 10 perccel a FIR-határ keresztezése előtt az illetékes ATS egységet tájékoztatnia kell a berepülés körülményeiről.

#### **40. Terepre szállás**

- 57. §** A terepre szállást a légiközlekedésről szóló törvény végrehajtásáról szóló kormányrendeletben a repülőtéren vagy leszállóhelyen kívül történő fel- és leszállás szabályai szerint kell végrehajtani.

## *X. FEJEZET*

### *KATONAI LÉGIFOLYOSÓ*

#### **41. A katonai légifolyosó működési ideje**

- 58. §** (1) Állami légi jármű a katonai légifolyosókban a közzétett működési időszakban repülhet.
- (2) A közzétett működési időszakon belüli tényleges működési időszakról a Magyar Honvédség tájékoztatja Budapest ATS Központot a végrehajtást megelőző nap helyi idő szerint 16.00 óráig.
- (3) A tényleges működési időszakban minden egyes légifolyosó szakasz aktív vagy nem aktív működési állapotáról a Magyar Honvédség tájékoztatja Budapest ATS Központot.
- (4) A katonai légifolyosókat, valamint azok közzétett működési időszakait az AIP határozza meg.

#### 42. A katonai légifolyosó GAT szabályok szerint működő légi járművel történő átrepülése

- 59. §**
- (1) A légi jármű vezetője a repülést megelőzően köteles előzetesen tájékozódni a tervezett repülési útvonal által érintett katonai légifolyosó és légifolyosó szakasz vagy szakaszok tényleges működési időszakairól. Tájékoztatást a Budapest ATS Központtól kérhet.
  - (2) A légi járműnek a katonai légifolyosóba történő belépés előtt legalább 5 perccel be kell szereznie a FIC illetékes egységétől a katonai légifolyosó és légifolyosó szakasz vagy szakaszok aktív vagy nem aktív működési állapotára vonatkozó tájékoztatást. A tájékoztatás kérésekor a légi járműnek közölnie kell a repülés során érintett katonai légifolyosó, és légifolyosó szakasz azonosítóját és az átrepülés tervezett be- és kilépésének időpontját.
  - (3) A ténylegesen működő katonai légifolyosó valamely légifolyosó-szakaszát a légi jármű kizárólag abban az esetben repülheti át, ha egyértelmű tájékoztatást kapott arról, hogy az átrepülni kívánt légifolyosó szakasz nem aktív működési állapotú, és a légi járművezető számítása szerint az átrepülés a nem aktív működési időszakon belül végrehajtható.
  - (4) Aktív működési állapotú katonai légifolyosó szakaszba a feladatban részt vevő légi járművek és a (8) bekezdésben említettek kivételével tilos berepülni.
  - (5) A katonai légifolyosó szakasz átrepülése során a légi járműnek kétoldalú rádióösszeköttetést kell tartania a FIC illetékes egységével, és a katonai légifolyosó szakasz átrepülésének megkezdését és befejezését jelenteni kell a FIC illetékes egységének. A katonai légifolyosó szakasz átrepülését a legrövidebb időn belül és a legrövidebb útvonalon kell végrehajtani.
  - (6) A kétoldalú rádióösszeköttetés megszakadása esetén a légi járműnek a lehető legrövidebb időn belül a katonai légifolyosó szakaszt el kell hagynia, valamint erről a FIC illetékes egységét értesítenie kell.
  - (7) A rádióösszeköttetés megszakadásának tényét a FIC-nek haladéktalanul jeleznie kell a katonai légvédelmi irányító szolgálatnak.
  - (8) A légvédelmi irányító szolgálat biztosítja a betegszállítással és az élet mentésével kapcsolatos repülések, a kutató-mentő, a közrendet és a közbiztonságot súlyosan sértő cselekmények felszámolására irányuló rendészeti célú repüléseket, valamint a kényszerhelyzetben lévő légi jármű biztonságos átrepülését a katonai légifolyosókban.

#### 43. Együttműködés a katonai légvédelmi irányító szolgálat és a Budapest ATS Központ között

- 60. §** A katonai légvédelmi irányító szolgálat és Budapest ATS Központ a katonai légifolyosók igénybevételeinek tényleges idejére vonatkozó tájékoztatások módját és eljárásait együttműködési megállapodásban rögzítik.

### HARMADIK RÉSZ KÜLÖNLEGES REPÜLÉSI SZABÁLYOK

#### XI. FEJEZET LÁTVAREPÜLÉSI SZABÁLYOK

#### 44. A VMC értékei

- 61. §**
- (1) A magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló rendelet szerinti F és G osztályú légtérben legfeljebb 900 m (3000 láb) AMSL vagy 300 m-rel (1000 láb) a terep felett, a magasabb érték betartásával, felhőkön kívül, a felszín látásával kizárólag helikopterrepülések hajthatók végre.
  - (2) Az (1) bekezdésben meghatározott repülések a következő feltételekkel hajthatók végre:
    - a) legfeljebb 800 m-re csökkent látótávolság mellett üzemeltethetők helikopterek, ha a repülést olyan sebességgel hajtják végre, amely lehetővé teszi az egyéb forgalom vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését;
    - b) 800 m alatti látótávolság mellett csak különleges esetekben hajthatók végre repülések, így különösen légi kutató-mentő, a betegszállítással és életmentéssel kapcsolatos – beleértve az átültetendő szervek, vérplazma és gyógyszerek szállítását – repülések, légi tűzoltás vagy az állami légi járművel végrehajtott OAT szabályok szerinti repülések.

#### 45. Éjszakai VFR repülések

- 62. §** A SERA rendelet melléklet 5. szakasz SERA.5005 pont c) alpontjában meghatározott feltételek teljesülése esetén éjszakai VFR repülés végrehajtható.

#### 46. Repülési magasságok

- 63. §** A SERA rendelet melléklet 5. szakasz SERA.5005. pont f) alpontját nem kell alkalmazni a munkarepülésekre, az állami légitársaságok OAT szabályok szerinti repülési feladatot végrehajtó, valamint a betegszállítással és életmentéssel kapcsolatos repülésekre.

#### 47. Ellenőrzött légtérben végrehajtott VFR repülésekre vonatkozó rendelkezések

- 64. §** (1) FL195 (5950 m STD) felett tervezett VFR repülések tekintetében:
- kényszerhelyzetet kivéve, valamint ha az érintett ATC egység eltérően engedélyezi, az FL195 (5950 m STD) feletti VFR repüléseket a Budapest ATS központ előzetes engedélyében meghatározott földrajzi körzeten és magasságtartományon belül kell végrehajtani,
  - ha egy légitársaság elveszti a kétoldalú rádióösszeköttetést az illetékes ATC egységgel, követnie kell a 30. alcímben leírtakat, valamint ha nem sikerül a kétoldalú rádióösszeköttetés létrehozása az illetékes vagy a szomszédos ATC egységekkel, a rádióösszeköttetés megszakadásának észlelését követően késedelem nélkül le kell szállni az engedélyében szereplő földrajzi körzeten belül és el kell hagynia az ellenőrzött légtérrel, valamint a 42. § (3) bekezdésében leírtak szerint kell eljárnia,
  - ha FL195 (5950 m STD) felett, ellenőrzött légtérben VFR szerint működő légitársaság a meteorológiai körülmények romlása miatt nem képes VMC között tovább működni, akkor a SERA rendelet Melléklet 8. szakasz 8020 pontjának d) alpontjában meghatározottak szerint kell eljárnia.
- (2) A SERA rendelet melléklet 5. szakasz SERA.5010. pontjában meghatározott különleges VFR repülés éjszaka is végrehajtható.

#### 48. Rádióberendezésre és transzponderre vonatkozó felszereltségi követelmények

- 65. §** (1) A 117,975–137,000 MHz frekvenciasávban működő, az egységes európai égbolton belüli beszédüzemű kommunikáció csatornatávolságára vonatkozó követelmények megállapításáról szóló, 2012. november 16-i 1079/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet szerinti csatornaosztású rádiótávbeszélő üzemmódú rádióberendezéssel kell felszerelni a (2) bekezdésben foglalt eltéréssel
- az ellenőrzött légtérben üzemeltetett,
  - az éjszakai VFR repülést végző,
  - az államhatárt keresztező légitársaságokat.
- (2) C osztályú légtérben 9500 láb AMSL fölött üzemelő légitársaságot 8,33 kHz csatornaosztású rádiótávbeszélő üzemmódú rádióberendezéssel kell felszerelni.
- (3) Az (5) bekezdésben meghatározottak figyelembevételével – a (4) bekezdésben meghatározott kivétellel – legalább az ICAO Annex 10. IV. kötet 1.2.1. pontja szerinti „A” módú, 4096 kódbeállítási lehetőséggel rendelkező transzponderrel kell felszerelni azt a légitársaságot, amely VFR szerint az államhatárt keresztező repülést hajt végre.
- (4) A transzpondert a repülés végrehajtása során folyamatosan működtetni kell.
- (5) Nem kell „A” módú 4096 kódbeállítási lehetőséggel rendelkező transzponderrel felszerelni az államhatárt keresztező, a légiközlekedési hatóság által engedélyezett versenyen, rendezvényen részt vevő légitársaságokat.
- (6) A (7) bekezdésben meghatározott kivétellel az ellenőrzött légtérben vagy a nem ellenőrzött légtérben 4000 láb (1200 m) AMSL felett VFR szerint működő légitársaságot nyomásmagasság továbbítási képességgel rendelkező transzponderrel kell felszerelni és azt működtetni kell.
- (7) Nem kell nyomásmagasság továbbítási képességgel rendelkező transzponderrel felszerelni a TIZ-ben, a vitorlázó légtérben üzemeltetett légitársaságot, valamint a FIC-et előzetesen tájékoztató, az indulási repülőter forgalmi körét, légtérét és a vitorlázó légtérrel elhagyó hajtómű nélküli légitársaságot.
- (8) A VFR szerint működő légitársaságnak – az állami légitársasággal OAT repülési szabályok szerinti repüléseket, valamint a betegszállítással és életmentéssel kapcsolatos repülések vagy eltérő előzetes ATC engedély kivételével – legalább

a fedélzeti adatokat sugározni képes, alapvető funkciókkal rendelkező „S” módú transzponderrel kell rendelkeznie és azt működtetnie kell, ha olyan ellenőrzött repülőtéren üzemel, ahol az ATC „S” módon alapuló földi ellenőrző rendszert – például A-SMGCS-t – alkalmaz.

- (9) A (8) bekezdésben említett előzetes ATC engedélyt a légi járműnek az illetékes repülőtéri irányító szolgálattól telefonon vagy rádióan a felszállást megelőzően kell beszereznie.
- (10) A transzpondereket az 5. mellékletben meghatározottak szerint kell működtetni.

#### **49. Rádióösszeköttetési követelmények ellenőrzött légtéren kívüli üzemeltetésekor**

- 66. §**
- (1) A repülési tervet benyújtott és rádióberendezéssel felszerelt, VFR szerint működő légi járműnek a nem ellenőrzött légtérben történő repülése során – ha a FIC eltérően nem kéri – a repülési terv lezárásáig rádióösszeköttetést kell fenntartania a FIC-cel.
  - (2) Ha a FIC eltérően nem kéri, a légi jármű legalább 15 percnként köteles bejelentkezni.
  - (3) Ha a légi jármű a rádióösszeköttetési csatornán folyamatosan nem tud figyelni, jeleznie kell a figyelés átmeneti felfüggesztését.
  - (4) Meghatározott időnkénti bejelentkezés esetén a bejelentkezéskor meg kell adni a működés körülményeit, normál működés esetén „Operations normal”, vagyis „Eseménytelen repülés” jelölés megadásával.
  - (5) A repülőtér forgalmi körét elhagyó és működőképes rádióberendezéssel felszerelt, VFR szerint működő légi járműnek 4000 láb AMSL fölött a FIC-cel fel kell vennie a rádiókapcsolatot.
  - (6) Az ellenőrzött légtéren kívül, VFR szerint működő légi járműnek a helyzetét kijelölt jelentőpontokhoz, repülőterekhez, vagy ha az nem lehetséges, az ICAO 1:500 000 léptékű légiforgalmi térképen feltüntetett településekhez vagy földrajzi pontokhoz viszonyítva kell jelentenie.

#### *XII. FEJEZET* *IFR SZABÁLYOK*

#### **50. Minimális repülési magasság**

- 67. §** Nem ellenőrzött légtérben a SERA rendelet melléklet 5. szakasz SERA.5015. pont b) alpontja alapján az IFR repülésekre megállapított minimális repülési magasság 4000 láb (1200 m) AMSL.

#### **51. IFR szerint üzemelő légi járműveknek a légiforgalmi szolgáltatás nyújtásával összefüggő felszereltségi követelményei**

- 68. §**
- (1) Az IFR szerint működő légi járműnek rendelkeznie kell a repülési feladatnak megfelelő, a légi járművek üzemeltetéséről szóló miniszteri rendeletben előírt műszerekkel és navigációs berendezésekkel.
  - (2) A magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló rendeletben „F”, „D” és „C” osztályúként meghatározott légtérben 9500 láb AMSL-en és alatta IFR szerint működő polgári vagy GAT-ként üzemeltetett állami légi járműnek legalább nyomásmagasság továbbítási képességgel rendelkező transzponderrel kell rendelkeznie és azt működtetnie kell.
  - (3) F, D és C osztályú légtérben az IFR szerint működő polgári vagy GAT-ként üzemeltetett állami légi járműnek legalább a fedélzeti adatokat sugározni képes, alapvető funkciókkal rendelkező „S” módú transzponderrel kell rendelkeznie és azt működtetnie kell, ha:
    - a) 9500 láb AMSL fölött vagy
    - b) olyan ellenőrzött repülőtéren üzemel, ahol az ATC „S” módon alapuló földi ellenőrző rendszert – például A-SMGCS-t – alkalmaz.
  - (4) A (3) bekezdésben meghatározott rendelkezéseket nem kell alkalmazni azon állami légi járművek esetében, amelyek alkalmoszerűen, azaz évente 30 órát meg nem haladó időtartamban végeznek IFR GAT repülést, és nyomásmagasság továbbítási képességű transzponderrel rendelkeznek.
  - (5) Budapest CTA-ban a szabad és a kijelölt ATS útvonalakon IFR szerint működő légi járművet – az állami légi jármű kivételével – legalább B-RNAV berendezéssel kell felszerelni. A B-RNAV útvonalon üzemeltetett légi járműnek rendelkeznie kell a B-RNAV követelmények teljesítéséhez szükséges, a légi járműre meghatározott felszereltséggel.
  - (6) Közelkörzeti RNAV eljárást IFR légi jármű akkor hajthat végre, ha az adott eljárásához előírt teljesítményű, működő RNAV – B-RNAV, P-RNAV, GNSS alapú RNAV – berendezéssel rendelkezik.



- (7) Budapest FIR-ben üzemeltetett polgári merev szárnyú gázturbinás hajtóművel rendelkező légi járművet, amelynek maximális felszálló tömege meghaladja az 5700 kg-ot, vagy maximális engedélyezett utas férőhely kapacitása több mint 19, összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszerrel, a levegőben történő ütközések elhárítását szolgáló közös légtérhasználati követelmények és üzemeltetési eljárások meghatározásáról szóló 1332/2011/EU bizottsági rendeletben meghatározott ACAS II-vel kell felszerelni és üzemeltetni.
- (8) Az RVSM légtérben üzemeltetett légi járműnek – az állami légi jármű kivételével – a lajstromozó állam légiközlekedési hatósága által kiadott RVSM engedéllyel kell rendelkeznie. Az RVSM engedély megszerzése érdekében a légi jármű üzemeltetőjének biztosítania kell a légiközlekedési hatóságot arról, hogy:
- a légi jármű, amelyre az RVSM engedélyt kérik, az RVSM üzemeltetéséhez megfelelő, a MASPS ismérveiben előírt függőleges navigációs képességgel rendelkezik,
  - folyamatos légialkalmassági – karbantartási és javítási – gyakorlattal és programokkal rendelkezik, továbbá
  - a hajózó személyzet továbbképzésben részesült az EUR RVSM légtéren belüli működésre vonatkozóan.
- (9) A légi jármű üzemeltetőjének biztosítania kell, hogy ahol RCP típust írtak elő, a légi jármű a megfelelő RCP engedéllyel rendelkezzen.

## NEGYEDIK RÉSZ POLGÁRI LÉGIJÁRMŰVEK ELFOGÁSÁNAK SZABÁLYAI

### 52. Általános intézkedések

- 69. §**
- Elfogás végrehajtása során a rádióösszeköttetés felvételekor a 6. mellékletben szereplő hívőjeleket kell használni.
  - Magyarország elfogást irányító katonai szervezeteinek minden körülmények között tekintettel kell lenniük az elfogott légi jármű biztonságának biztosítására.
  - A polgári légi jármű részére szükséges utasításokat és intézkedéseket elsősorban az illetékes ATS egységek útján kell kiadni.
  - Az elfogást irányító szolgálatok és az illetékes ATS egység között azonnali, megbízható összeköttetést kell létrehozni, valamint biztosítani kell a polgári légi jármű repülésének tényleges adataira vonatkozó információk azonnali kicserélésének lehetőségét.
  - Az elfogást végrehajtó légi járműnek ismernie kell az elfogott polgári légi jármű általános teljesítményadatait és figyelembe kell vennie azt, hogy az elfogott polgári légi jármű műszaki hiba vagy jogellenes beavatkozás miatt veszélyhelyzetben is lehet.

### 53. Elfogási manőverek

- 70. §**
- Az elfogó légi jármű manőverezéséhez a SERA rendelet melléklet 11. szakasz SERA.11015 pontjában meghatározott standard módszereket kell alkalmazni, hogy az elfogott légi jármű veszélyeztetettsége csökkenjen.
  - Az elfogott légi jármű útját nem szabad oly módon keresztezni, hogy abból veszélyes turbulencia származhasson.
  - SSR transzponderrel felszerelt, elfogást végző légi járműveknek ki kell kapcsolni a nyomás magasság kijelzés adását – a C módú válaszokat, vagy az S módú AC közlemény elemeket – az elfogás alatt lévő légi jármű legalább 20 NM-es (37 km) körzetében annak érdekében, hogy az ACAS-szal felszerelt, elfogás alatt lévő légi jármű az elfogó légi járművet ne érzékelje fenyegető összeütközésként, és az ACAS elkerülési javaslata – azaz az RA – alapján ne kezdjen kitérő manővert.

### 54. Látással történő azonosítási manőverek

- 71. §**
- Az elfogó légi jármű manőverezéséhez és a polgári légi jármű azonosításához a következő módszert kell alkalmazni. Az elfogás I. szakaszában az elfogó légi jármű az elfogott légi járművet annak hátsó része felől közelíti meg. Az elfogó kötelék vezére – vagy az elfogó légi jármű – az elfogott légi járműtől balra, kissé felette és előtte helyezkedik el az elfogott légi járműtől kezdetben legalább 300 m távolságra, az elfogott légi jármű vezetőjének látóterén belül. Bármely más, az elfogásban részt vevő légi jármű biztonságos távolságban marad, lehetőleg az elfogott légi jármű felett és mögött. Ha az elfogott légi járműhöz viszonyított megfelelő sebességet és repülési helyzetet felvették, az elfogó légi jármű szükség szerint végrehajtja a (2) bekezdésben előírtakat.
  - Az elfogás II. szakaszában az elfogó kötelék vezére – vagy az elfogó légi jármű – azonos magasságon repülve megkezdheti az elfogott légi jármű óvatos megközelítését. Az elfogó légi jármű nem repülhet az elfogott légi járműhöz

közelebb, mint ahogy az a szükséges adatok megszerzése céljából feltétlenül szükséges. Az elfogó kötelék vezérének – vagy az elfogó légi járműnek – óvatosnak kell lennie, nehogy megijessze az elfogott légi jármű személyzetét vagy utasait. Az elfogó légi járműnek figyelembe kell vennie azt a tényt, hogy azok a manőverek, amelyek elfogó légi járművek számára természetesen, veszélyesek lehetnek a polgári légi járművek személyzete vagy utasai számára. Az elfogásban részt vevő bármely más légi jármű az elfogott légi járműtől biztonságos távolságban marad. Az azonosítás befejezése után az elfogó légi jármű a (3) bekezdésben meghatározottak szerint eltávolodik az elfogott légi jármű közeléből.

- (3) Az elfogás III. szakaszában az elfogó kötelék vezére – vagy az elfogó légi jármű – óvatosan, enyhe süllyedő fordulóval elrepül az elfogott légi járműtől. Az elfogásban részt vevő bármely más légi jármű az elfogott légi járműtől biztonságos távolságban marad és csatlakozik a kötelék vezéréhez.

## 55. Navigációs vezetési manőverek

- 72. §**
- (1) Ha a 71. § (1) és (2) bekezdésében meghatározott azonosítási műveletek végrehajtása után az elfogó kötelék vezére – vagy az elfogó légi jármű – úgy ítéli meg, hogy az elfogott légi jármű repülési útvonalának megváltoztatása szükséges, az elfogó kötelék vezérének – vagy az elfogó légi járműnek – rendszerint az elfogott légi jármű bal oldalán, kissé felette és előtte kell elhelyezkedni, hogy annak parancsnoka láthassa a leadott látjeleket.
  - (2) Az elfogó légi jármű parancsnokának meg kell győződnie arról, hogy az elfogott légi jármű parancsnoka az elfogást észlelte és nyugtázza a jelzéseket. Ha a jelzések ismétlésével sem sikerül az elfogott légi jármű parancsnokának figyelmét felhívni, más jelzési módszerek is használhatók e célra, beleértve utolsó eszközként az utánégető keltette fényhatást, feltéve, ha ennek használata az elfogott légi járműre nem jelent veszélyt.
  - (3) Ha az időjárási körülmények vagy a domborzati viszonyok szükségessé teszik, megengedett, hogy az elfogó kötelék vezére – vagy az elfogó légi jármű – az elfogott légi jármű jobb oldalán, kissé felette és előtte helyezkedjen el. Ilyen esetben az elfogó légi jármű parancsnokának biztosítani kell, hogy légi járművét az elfogott légi jármű parancsnoka folyamatosan, világosan láthassa.

## 56. Az elfogott légi jármű vezetése

- 73. §**
- (1) Ha az elfogott légi járművel rádióösszeköttetés létesíthető, a navigációs segítséget és a szükséges információkat rádiótávbeszélőn kell megadni az elfogott légi jármű számára.
  - (2) Ha navigációs vezetést adnak egy elfogott légi jármű számára, úgy az elfogott légi jármű nem vezethető olyan körülmények közé, ahol a látástávolság a repülés látási körülmények közötti lebonyolításához szükséges minimum alá csökkenhet.
  - (3) Az elfogó légi jármű és az elfogott légi jármű köteléket alkot, amelynek parancsnoka az az elfogó légi jármű, amelytől az elfogott légi jármű az utasításokat kapja.
  - (4) Az elfogott légi járművektől megkövetelt manőverek nem növelhetik az elfogott légi járműre háruló, már meglévő veszélyeket abban az esetben, ha a légi jármű működési jellemzői korlátozottak.
  - (5) Ha az elfogott légi járművet az átrepült területen le kell szállítani, biztosítani kell, hogy
    - a) a kijelölt repülőter alkalmas legyen az érintett légi jármű típus biztonságos leszállítására, különösen akkor, ha a repülőteret rendes körülmények között polgári légi jármű forgalom céljaira nem használják,
    - b) a repülőteret körülvevő terep alkalmas legyen a körözés, megközelítés, valamint a megszakított megközelítés végrehajtására,
    - c) az elfogott légi járműnek elegendő üzemanyaga legyen a repülőtér elérésére,
    - d) ha az elfogott légi jármű polgári szállító légi jármű, a kijelölt repülőtér olyan futópályával rendelkezzen, amelynek hosszúsága megfelel egy közepes tengerszinten lévő, 2500 m hosszú pálya hosszának, és hogy a pálya teherbírása elegendő legyen a légi jármű súlyának megtartására,
    - e) lehetőség szerint a kijelölt repülőtér olyan legyen, amelynek részletes leírása a légiforgalmi tájékoztató kiadványban szerepel.
  - (6) Ha polgári légi járművet ismeretlen repülőtéren való leszállásra utasítanak, elegendő időt kell adni arra, hogy a polgári légi jármű előkészülhessen a leszállás végrehajtására, figyelembe véve, hogy egyedül a polgári légi jármű parancsnoka tudja megítélni azt, hogy adott időben a futópálya hosszát és a légi jármű pillanatnyi tömegét figyelembe véve a leszállási manőver biztonságosan végrehajtható-e.
  - (7) Rádióon kell megadni az elfogott légi jármű részére a biztonságos megközelítés és leszállás végrehajtásához szükséges összes tájékoztatást.

## 57. Levegőben alkalmazott látjelek

- 74. §** (1) Az elfogó és elfogott légi járműnek pontosan kell alkalmaznia a SERA rendelet melléklet 11. szakasz SERA.11015 pontjának S11-1. táblázatában meghatározott látjeleket, és tudnia kell helyesen értelmezni a másik légi jármű által alkalmazott jelzéseket.
- (2) Az elfogó légi járműnek figyelnie kell minden, az elfogott légi jármű által adott olyan jelzést, amely azt jelzi, hogy az elfogott légi jármű veszélyben van vagy segítségre szorul.

### ÖTÖDIK RÉSZ

## AFIS EGYSÉGGEL RENDELKEZŐ REPÜLŐTÉREN TÖRTÉNŐ ÜZEMELTETÉS ÉS AFIS SZOLGÁLTATÁS

### XIII. FEJEZET

#### A REPÜLŐTÉREN TÖRTÉNŐ ÜZEMELTETÉS

## 58. Általános eljárások

- 75. §** (1) Ha a rendeltetési repülőtéren AFIS egység működik, a TIZ határának keresztezése előtt legalább 5 perccel a rádióval felszerelt VFR légi járműnek fel kell vennie a rádióösszeköttetést az AFIS egységgel.
- (2) A légi járműnek a repülőtér megközelítését, a leszállást és az indulást az AFIS egység tájékoztatásait figyelembe véve kell végrehajtani.
- (3) Ha rádióval fel nem szerelt VFR légi jármű AFIS egységgel rendelkező repülőtérre kíván repülni, repülését a felszállás előtt egyeztetnie kell az AFIS egységgel.
- (4) Az AFIS repülőterek légterében üzemeltetett légi járműnek a repülést a repülőtér helyi tényleges QNH értéke szerint kell végrehajtania.
- (5) Annak érdekében, hogy az AFIS egységek a repülőtéri forgalom, valamint a repülőtér légterét átrepülő légi jármű számára megfelelő forgalmi tájékoztatást tudjanak nyújtani, a repülési tervet be nem nyújtott induló légi járműnek a következő eljárásokat kell követnie:
- a repülőtér munkaterületén történő üzemeltetés megkezdéséről, illetve a felszállás végrehajtásáról a légi járműnek az Ötödik Részben meghatározott módon – rádión – kell tájékoztatnia az AFIS egységet. A rádióval fel nem szerelt légi járműnek a működés megkezdését az AFIS egységgel szóban kell egyeztetnie,
  - a repülőtér közelében, valamint kijelölt légterében egyedi légi járművel végrehajtott helyi repülés esetén közölni kell a légi jármű hívójelét, típusát, a tervezett indulási és leszállási időt, valamint a feladat jellegét is, valamint
  - a több légi járművel tervezett azonos repülési feladatot végrehajtó sorozatos helyi repülések esetén az AFIS egység számára meg kell adni a feladat jellegét, valamint a működés tervezett/tényleges kezdési és befejezési időpontjait.
- 76. §** A TIZ határánál, vagy felszállásra várakozó légi jármű esetén a földön az AFIS egység javaslatára várakoznia kell:
- a VFR légi járműnek azokon a repülőtereken, ahol műszer szerinti megközelítési eljárások végrehajtása is lehetséges, ha a várakoztatás egy műszer szerinti megközelítést végrehajtó IFR légi jármű biztonsága érdekében szükséges,
  - a légi járműnek azokon a repülőtereken, ahol Drop Zone légtér van kijelölve, ha a várakoztatás a gyakorló ejtőernyős dobás vagy gyakorló műrepülés biztonságos végrehajtása érdekében szükséges.

## 59. Induló és érkező légi jármű jelentési kötelezettsége

- 77. §** (1) A légi járműnek a (2) és (3) bekezdésekben meghatározottaknak megfelelően be kell jelentenie szándékait és repülési manővereit annak érdekében, hogy az AFIS egység folyamatosan ismerje a forgalmi helyzetet, valamint hogy megfelelő tájékoztatást tudjon adni a légi járművek számára.
- (2) Induló légi jármű esetében be kell jelenteni:
- hajtómű indítási szándékot,
  - felszálláshoz történő gurulási szándékot,
  - használandó futópályát,
  - felszállás utáni útvonalat,
  - felszállásra kész jelentést,

- f) a futópályára történő kigurulást és
  - g) bármely egyéb szándékot vagy manővert, amely egyéb légi járművek forgalmát befolyásolhatja.
- (3) Érkező légi jármű esetében be kell jelenteni:
- a) az érkező légi jármű helyzetét, magasságát és érkezésének számított időpontját a kijelölt belépő pontra vagy a repülőtérré;
  - b) IFR repülés esetén a kért futópályát és a megközelítési eljárást;
  - c) jobb forgalmi körbe történő belépési szándékot, ha a repülési szabályok szerint bal iskolakörrel kellene a megközelítést és leszállást végrehajtani;
  - d) várakozás megkezdését vagy befejezését;
  - e) műszer szerinti megközelítési eljárás megkezdését, vagy belépést a forgalmi körbe;
  - f) fontos pontok keresztezését, különösen a távoli irányadó átrepülését a műszer szerinti megközelítés során;
  - g) alapfalra, vagy végső egyenesre történő fordulást;
  - h) az előtérré vagy a parkolóhelyre gurulást a leszállás után;
  - i) megszakított megközelítést; és
  - j) egyéb szándékot vagy manővert, amely más légi járművek működését befolyásolhatja.

### 60. A repülőtér légterét átrepülő légi jármű

- 78. §** (1) Annak a légi járműnek, amely a TIZ-t leszállási szándék nélkül kíván átrepülni, tájékoztatnia kell a repülőtéri AFIS egységet
- a) a légtér határának átrepülése előtt
    - aa) a helyzetéről és magasságáról,
    - ab) az útvonalról, valamint a légtér átrepülésének szándékáról,
    - ac) a számított belépési időről,
    - ad) a számított kilépési időről, és
    - ae) ha alkalmazható, a repülőtér vagy kijelölt navigációs berendezés feletti átrepülés számított időpontjáról,
  - b) ha alkalmazható, a repülőtér vagy kijelölt navigációs berendezés feletti átrepülés tényleges időpontjáról, valamint
  - c) a TIZ elhagyásának tényleges időpontjáról.
- (2) Az érintett légtér átrepülése során a bejelentett magasságot vagy útvonalat megváltoztatni az AFIS egység előzetes tájékoztatása és annak nyugtázása után lehet.

### 61. Légi jármű gurulása

- 79. §** Ha a légi jármű a repülőtér területén felszálláshoz vagy leszálláshoz nem kapcsolódó gurulást kíván végrehajtani, szándékát be kell jelentenie az AFIS egységnek, amely szükség szerint tájékoztatást ad a lényeges helyi forgalomról.

### 62. Várakozás kigurulás előtt

- 80. §** A futópályára történő kigurulás előtti várakozást a kijelölt váróhelyen kell végrehajtani, ha ilyet kijelöltek. Ha kijelölt váróhely nincs, az AFIS egységtől információt kell kérni a várakozás helyére vonatkozóan.

#### XIV. FEJEZET

#### REPÜLŐTÉRI REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT

### 63. A repülőtéri repüléstájékoztató szolgálattal kapcsolatos általános eljárások

- 81. §** (1) Az AFIS egység rádiótávbeszélő hívójele az AIP-ben vagy a VFR Manualben közzétett hívójel.
- (2) A nem ellenőrzött repülőtér AFIS egységének a repülőtéri forgalomra, meteorológiai viszonyokra és a repülőtér mozgási területére vonatkozó tájékoztatásokat kell adnia, valamint riasztó szolgálatot kell nyújtania a repülőtéri forgalomban részt vevő ismert forgalom számára.
- (3) Az AFIS egység légiforgalmi irányítói engedélyt nem adhat.
- (4) Az AFIS egység feladata az ATC engedélyek beszerzése, valamint ezek továbbítása az érintett légi járművek számára, ha az induló légi jármű felszállás után a repülőteret elhagyva, ellenőrzött légtérben tervezi repülését.

- (5) Azokon a repülőtereken, ahol műszer szerinti megközelítési eljárások végrehajtása is lehetséges, az AFIS egységnek a VFR légi járművet a TIZ határánál várakoztatnia kell, ha ez a műszer szerinti megközelítést végrehajtó IFR légi jármű biztonsága érdekében szükséges.
- (6) Az AFIS egység a feladatait a légiforgalmi szolgálati rendelet 2. melléklet 1. Függelékében meghatározottakkal összhangban köteles ellátni.

#### 64. Javasolt futópálya

- 82. §**
- (1) Az AFIS egység a fel- vagy leszállni készülő légi jármű számára meghatározott futópályát javasol.
  - (2) A „JAVASOLT FUTÓPÁLYA” – angol nyelven „SUGGESTED RUNWAY” – kifejezés azt a futópályát jelöli, amelyet az AFIS egység a legmegfelelőbbnek ítél az érintett légi jármű számára, figyelembe véve
    - a) a talajszelet,
    - b) a futópálya hosszát,
    - c) a rendelkezésre álló navigációs berendezéseket, és
    - d) a forgalmi helyzetet.
  - (3) Az AFIS egységnek elsősorban a széliránynak legjobban megfelelő futópályát kell javasolni. A forgalmi helyzet és a rendelkezésre álló megközelítési berendezések figyelembevételével, ettől eltérő pálya használata javasolható.
  - (4) A légi jármű vezetője felelős azért, hogy eldöntse, a javasolt futópálya minden vonatkozásban megfelel-e a biztonságos üzemeltetés követelményeinek, figyelembe véve légi járművének technikai jellemzőit.
  - (5) Ha az érintett légi jármű vezetője, a légi jármű jellemzői miatt a javasolt futópályát nem tudja elfogadni, erről tájékoztatnia kell az AFIS egységet.

#### 65. Induló légi jármű számára adott tájékoztatások

- 83. §**
- (1) Az AFIS egység az előtéren a javasolt futópályára, a talajszélre, a légnyomásra és a lényeges helyi forgalomra vonatkozó tájékoztatást ad.
  - (2) A futópálya váróhelyén a légi jármű „felszállásra kész” bejelentését követően a légi jármű „ISMERT FORGALOM NINCS” – angol nyelven „NO REPORTED TRAFFIC” – tájékoztatást vagy ismert forgalomra vonatkozó tájékoztatást kap az AFIS egységtől.
  - (3) Ha a korábban ismertetett okok miatt a légi jármű részére ATC engedély közvetítésére van szükség, az ATC engedélyt legkésőbb ennél a helynél továbbítják. Az ATC engedély továbbítására az „ATC ENGEDÉLYEZI ÖNNEK ...” – angol nyelven „ATC CLEARS YOU TO ...” – kifejezést használják.
  - (4) A futópályára történő kigurulásakor a „PÁLYA SZABAD” – angol nyelven „RUNWAY FREE” – kifejezéssel tájékoztatja az AFIS egység a légi járművet a felszállás végrehajthatóságáról, vagy ismert forgalomra vonatkozó tájékoztatást ad, ha ez korábban nem volt lehetséges.
  - (5) Az AFIS egység felszállás után tájékoztatja a légi járművet a szükséges frekvenciaváltásról.

#### 66. Az induló és leszálló légi jármű számára adott tájékoztatások

- 84. §**
- (1) A rádióösszeköttetés első ízben történő felvételekor meg kell adni a következőket:
    - a) javasolt futópálya,
    - b) forgalmi tájékoztatás,
    - c) meteorológiai tájékoztatás és
    - d) futópálya állapot.
  - (2) Az AFIS egység javasolhatja az érkező VFR légi járműnek – különösen abban az esetben, mikor IFR légi jármű műszer szerinti megközelítést hajt végre vagy a futópálya állapota nem megfelelő –, hogy kijelölt pont felett várakozzon.
  - (3) Az AFIS egység a hosszúfalon, alapfalon vagy végső egyenesen „PÁLYA SZABAD” – vagy „RUNWAY FREE” – tájékoztatást, vagy a futópályán vagy annak közelében mozgó egyéb légi járművekkel, akadályokkal kapcsolatos információkról ad tájékoztatást.
  - (4) Az AFIS egység a légi jármű leszállása után a futópályán, gurulással kapcsolatos információt adhat.
  - (5) Az AFIS egység begurulás közben parkolásra vonatkozó információkat adhat meg.

- 85. §** Az induló vagy leszálló légi jármű számára az AFIS akkor továbbítja a „PÁLYA SZABAD” – vagy „RUNWAY FREE” – kifejezést, ha nincs a futópályán légi jármű, egyéb jármű vagy akadály, és a futópálya szélétől számított 50 m

távolságon belül – vagy ha a futópálya hossza a 900 m-t nem haladja meg, 30 m távolságon belül – nincs várakozó vagy guruló légi jármű.

### **67. Átrepülő légi jármű számára adott tájékoztatások**

- 86. §** (1) Az átrepülő légi jármű számára az AFIS egység következő tájékoztatásokat nyújtja:
- helyi QNH,
  - forgalmi tájékoztatás, lényeges helyi forgalom,
  - bármely egyéb, a légi jármű számára fontosnak ítélt tájékoztatás.
- (2) Az átrepülés bejelentésével továbbított repülési tervadat alapján a légi jármű számára a rendeltetési repülőtéren történő leszállásig nem biztosítanak automatikusan riasztószolgálatot.

### **68. Légi járművek közötti közleményváltások**

- 87. §** Az AFIS egység felkérheti az érintett légi járműveket, hogy közvetlenül tájékoztassák egymást, valamint egymás között koordinálják repülési műveleteiket az összeütközések megelőzése érdekében. Ilyen közvetlen rádióösszeköttetést a légi járművek is kezdeményezhetnek.

### **69. Fény- és pirotechnikai jelzések**

- 88. §** (1) Az AFIS egység, ha egyéb módon nem lehetséges, egy légi jármű számára fény- vagy pirotechnikai eszközök segítségével is adhat tájékoztatást.
- (2) A szaggatott vörös fényjelek vagy vörös rakéta veszélyről történő figyelmeztetésül szolgálnak a légi járművek számára.
- (3) Az ilyen jelzések egyike sem jelent irányítói engedélyt vagy utasítást.

### **HATODIK RÉSZ**

### **VFR ELJÁRÁSOK BUDAPEST CTR-BEN ÉS BUDAPEST TMA-BAN**

### **70. Budapest CTR-ben végrehajtott VFR repülések általános eljárásai**

- 89. §** (1) Budapest CTR-ben hajtómű nélküli légi jármű nem hajthat végre repülést.
- (2) Budapest CTR végső megközelítési területére csak a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérről történő leszállás, vagy a (4) bekezdésben meghatározott speciális repülési feladat végrehajtása esetén lehet berepülni.
- (3) Budapest CTR végső megközelítési területének határait a 7. melléklet határozza meg.
- (4) Speciális repülési feladatnak minősül az állami légi járművel végrehajtott repülés, a kutatás-mentéssel, a betegszállítással és életmentéssel kapcsolatos repülés – beleértve az átvittetendő szervek, vérplazma és gyógyszerek szállítását –, a mező- és erdőgazdasági munkavégzés, közegészségügyi légi beavatkozás, teheremelés, légi fényképezési és légi megfigyelési feladatokat végző repülés.

### **71. VFR repülés végrehajtása Budapest CTR-ben**

- 90. §** (1) A nem ellenőrzött légtérből Budapest CTR-be belépni szándékozó légi járműnek fel kell vennie a rádióösszeköttetést Budapesti Repülőtéri Irányító Toronnyal a CTR-határ átrepülését megelőzően, engedélyt kell kérnie a berepülésre, és tájékoztatást kell adnia arról, ha a légi jármű helikopter.
- (2) A berepülést kijelölt belépő pontokon kell végrehajtani, kivéve, ha a Budapesti TWR eltérő utasítást ad.
- (3) Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérről érkező és induló légi jármű kizárólag a közzétett pontokon keresztül tervezheti a repülést.
- (4) A 37. § (3) bekezdése szerint Budapest CTR oldalhatárain belül, terepről tervezett felszállás esetén, ha a légi forgalmi irányítói engedély beszerzésére a földön sem rádióval, sem telefonon nincs lehetőség, akkor a légi jármű a végső megközelítési területen kívül emelkedhet fel legfeljebb 50 m földfelszín feletti magasságig a légi forgalmi irányítói engedély beszerzése érdekében.

### **72. Megközelítési eljárás a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren**

- 91. §** (1) A belépő pont engedélyezett átrepülése után a légi járműnek a TWR utasítása szerint várakoznia vagy közelednie kell, és ezt követően kell végrehajtania a megközelítést és leszállást.

- (2) A légitársaság maximum 1500 láb (450 m) tengerszint feletti magasságon várakozhat.
- (3) A légitársaságnak a leszállást a TWR által megadott futópályára vagy a kijelölt helikopter leszállóhelyre kell végrehajtania.
- (4) Rádióösszeköttetés megszakadásakor a légitársaságnak az ATC engedély szerint kell végrehajtania a megközelítést. Ha nem kapott leszállási engedélyt, a légitársaságnak a belézési pont felett kell várakoznia 5 percre, és ezt követően kell végrehajtania a leszállást a futópályára.
- (5) Rádióösszeköttetés megszakadása esetén a TWR megkísérli az engedélyek és utasítások továbbítását a SERA rendelet Melléklet 1. Függelékében meghatározott fényjelek segítségével.
- (6) A légitársaságnak a gurulást a „FOLLOW ME” felvezető gépkocsi utasítása szerint kell végrehajtania, kivéve, ha a TWR eltérő utasítást ad.

### 73. Induló légitársaság

- 92. §**
- (1) Induló légitársaságnak a felszállást a TWR által megadott futópályáról vagy kijelölt helikopter leszállóhelyről kell végrehajtania.
  - (2) A légitársaságnak a Budapest CTR-t a TWR által adott útvonalengedély szerint kell elhagynia.
  - (3) Rádióösszeköttetés megszakadása esetén:
    - a) ha a felszállás előtt szakad meg a rádióösszeköttetés, a légitársaság a felszállást nem hajthatja végre; vagy
    - b) ha felszállás után szakad meg a rádióösszeköttetés, a légitársaságnak folytatnia kell a repülést és azt a 42. § (4) bekezdésében meghatározott, a rádióösszeköttetés elvesztése esetén követendő standard eljárások szerint kell végrehajtania.

### 74. VFR eljárások Budapest TMA-ban

- 93. §** A Budapest CTR-be belépő vagy onnan induló, 120 csomó vagy annál kevesebb műszer szerinti sebességgel repülő VFR légitársaságnak el kell kerülnie Budapest TMA légtérét, és repülését Budapest TMA alatt kell terveznie.

## HETEDIK RÉSZ ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

- 94. §** Ez a rendelet a kihirdetését követő 30. napon lép hatályba.

- 95. §** Ez a rendelet
- a) az egységes európai égbolton a felszállás előtti szakaszban a repülési tervek alkalmazandó eljárások követelményeiről szóló 2006. július 4-i 1033/2006/EK bizottsági rendelet;
  - b) a légiforgalmi áramlás-szervezésre vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 2010. március 25-i 255/2010/EU bizottsági rendelet;
  - c) a levegőben történő ütközések elhárítását szolgáló közös légtérhasználati követelmények és üzemeltetési eljárások meghatározásáról szóló 2011. december 16-i 1332/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelet;
  - d) a közös repülési szabályok és a léginnavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról szóló 2012. szeptember 26-i 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet;
  - e) az egységes európai égbolton belüli beszédüzemű kommunikáció csatornatávolságára vonatkozó követelmények megállapításáról szóló 2012. november 16-i 1079/2012/EU bizottsági rendelet; és
  - f) az egységes európai égbolton belüli beszédüzemű kommunikáció csatornatávolságára vonatkozó követelmények megállapításáról szóló 1079/2012/EU végrehajtási rendelet módosításáról szóló, 2013. július 10-i 657/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapít meg.

- 96. §** Hatályát veszti a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet.

1. melléklet az 56/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

## **A REPÜLÉSI TERV ŰRLAP KITÖLTÉSE**

### **1. Az FPL űrlap**

1.1. Az egyedi repülési tervek írásban történő benyújtására szolgáló FPL űrlap három részből áll:

1.1.1. A címzettek és a feladással kapcsolatos adatok feltüntetésére szolgáló fejrész. Ezt a részt az FPL-t átvevő egység tölti ki. Az FPL benyújtója által külön kért egyéb címzetteket itt kell feltüntetni.

1.1.2. Az alapvető repülési tervadatokat tartalmazó középső rész, amelyet valamennyi címzetthez továbbítanak.

1.1.3. Kiegészítő tájékoztatások feltüntetésére szolgáló rész. Ez a rész általában nem kerül továbbításra a címzettek számára, az itt közölt információk az esetlegesen szükséges kutatás és mentés szempontjából bírnak fontossággal, és ezeket csak külön kérésre továbbítják. Többszakaszos vagy visszaúti FPL esetén továbbítani kell az indulási repülőteret kiszolgáló légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának vagy az illetékes ATS egységének.

1.2. Az űrlapon az egyes repülési adatok beírására rovatok szolgálnak, egy rovat több elemből is állhat. Az egyes rovatok és elemek neve két nyelven (angol-magyar) van megadva.

Az egyes rovatok számozottak (nem egymást követő számozással), a számozás és az írásjelek csak a repülési terv AFTN-en történő továbbítása és a rendeltetési oldalon történő feldolgozás szempontjából fontosak.

### **2. Az FPL űrlap kitöltésére vonatkozó általános előírások**

2.1. Ha az egyes mezők viszonylatában külön jelezve nincs, valamennyi mezőt ki kell tölteni.

2.2. Az adatokat az első rendelkezésre álló karakterhelytől kezdve kell beírni, a fennmaradó helyeket üresen kell hagyni.

2.3. Az óra-időket 24 órás időrendszert használva, 4 számjeggyel (órák és percek), UTC-ben kell beírni.

2.4. A számított repülési időt 4 számjeggyel (órák és percek) kell beírni.

2.5. A repülési tervben használt „repülőter” kifejezés olyan területet is jelenthet, amely nem kiépített repülőter, de meghatározott típusú légi járművek (pl. helikopterek, ballonok) is használhatják.

2.6. Az űrlapot jól olvasható nyomtatott nagybetűkkel kell kitölteni, faxon történő továbbítás esetén a kitöltéshez fekete színű írőeszközt (vagy írógépet) kell használni.

### **3. FPL űrlap 7. rovat: LÉGIJÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELE**

3.1. **Be kell írni** min. 2, max. 7 alfanumerikus karakterrel:

3.1.1. kereskedelmi repülés esetén a járatszámot, ha ilyen van, pl. KLM511 vagy

3.1.2. a légi jármű felségjelét, vagy közös jelét és a lajstromjelét, pl. HAANB

3.2. Kötőjelet vagy szimbólumot használni nem lehet.

3.3. A későbbi rádióösszeköttetések során a beírt azonosító jelet kell használni.

3.4. A légi jármű felségjelére vagy közös jelére és a lajstromjelére vonatkozó standardokat az ICAO Annex 7. határozza meg.

3.5. Az egyes járatok rádiótávbeszélő hívójeleit az ICAO Designators for aircraft operating agencies, aeronautical authorities and services (Doc 8585) kiadványa tartalmazza.

3.6. Kötelékrepülés esetén a vezérgép vagy az ATS-sel rádióösszeköttetést tartó légi jármű azonosító jelét kell feltüntetni és a 18. rovatban REG/jelölést használva kell megadni a kísérő légi járművek lajstromjelét.

3.7. A Nyitott Égbolt keretén belül végrehajtott repülések esetén az OSY hívójel használandó. Az ilyen repülések három csoportba tartozhatnak, a csoportjelölést az alábbiak szerint kell megadni a hívójel utolsó betűjeként:

3.7.1. **F:** Felderítő célú repülés, a 18. rovatban az STS/ATFMX feltüntetésével és egy arra vonatkozó megjegyzéssel, hogy a repülés útvonala az érintett nemzeti hatóságokkal egyeztetésre került,

3.7.2. **D:** Bemutató célú repülés, a 18. rovatban fel kell tüntetni az STS/ATFMX-t és belefoglalni a megjegyzést, hogy a repülés útvonala az érintett nemzeti hatóságokkal egyeztetésre került, vagy

3.7.3. **T:** Szállítás céljából végzett repülés. A repülést normál repülésként kezelik, a 18. rovatban semmit sem kell feltüntetni.



#### 4. FPL űrlap 8. rovat: REPÜLÉSI SZABÁLYOK ÉS A REPÜLÉS TÍPUSA

##### 4.1. Repülési szabályok (1 karakter)

4.1.1. **Be kell írni** a repülési szabályokat az alábbiak szerint:

4.1.1.1. **I** ha a repülés teljes időtartama alatt IFR-ként üzemel

4.1.1.2. **V** ha a repülés teljes időtartama alatt VFR-ként üzemel

4.1.1.3. **Y** ha a repülés kezdeti szakaszában IFR-ként üzemel, majd egy vagy több alkalommal változnak a repülési szabályok (VFR/IFR/VFR) vagy

4.1.1.4. **Z** ha a repülés kezdeti szakaszában VFR-ként üzemel majd, egy vagy több alkalommal változnak a repülési szabályok (IFR/VFR/IFR)

4.1.2. **Y és Z** használata esetén a 15. rovatban fel kell tüntetni azt a pontot/pontokat, ahol a repülési szabályok megváltoztatását tervezik.

##### 4.2. Repülés típusa (1 karakter)

4.2.1. **Be kell írni** a repülés típusát az alábbiak szerint:

4.2.1.1. **S** menetrend szerinti kereskedelmi repülés,

4.2.1.2. **N** nem-menetrend szerinti repülés,

4.2.1.3. **M** katonai repülés,

4.2.1.4. **G** általános célú repülés, beleértve a sport, magán és taxi repüléseket,

4.2.1.5. **X** egyéb, beleértve a VIP, mentő-, rendőrségi, tűzoltó, kalibráló, gyakorló-, munkarepüléseket stb.

4.2.2. Katonai repülések esetén:

4.2.2.1. Teljes egészében OAT repülések esetén 18. rovatban STS/jelölést követően fel kell tüntetni a repülés jellegét.

4.2.2.2. Vegyes repülés esetén a 15. rovatban fel kell tüntetni azt a pontot/pontokat, ahol a katonai repülés jellegének (GAT vagy OAT) megváltoztatását tervezik.

4.2.3. **X** használata esetén STS/, RMK/, vagy STAYINFOn/ jelölést használva meg kell adni a repülés jellegét.

#### 5. FPL űrlap 9. rovat: LÉGIJÁRMŰVEK SZÁMA, TÍPUSA ÉS TURBULENCIA KATEGÓRIÁJA

##### 5.1. Légijárművek száma (1 vagy 2 karakter):

5.1.1. **Be kell írni** a légijárművek számát, ha az egynél több, tehát csak kötelékrepülés esetén kell kitölteni.

##### 5.2. Légijármű típusa (2-4 karakter):

5.2.1. **Be kell írni** a légijármű típusát az ICAO Aircraft Type Designators (Doc 8643) című kiadványban megadottak szerint.

5.2.2. A vitorlázó-repülőgépekre a „GLID”, a ballonokra a „BALL”, a léghajóra a „SHIP” és az ultrakönnnyű légijárművekre az „ULAC” jelöléseket kell használni.

5.2.3. Ha a légijármű(vek) típusa(i) részére ilyen jelölést nem osztottak ki a **ZZZZ**-t kell beírni.

5.2.4. Egyedi légijármű esetén a 18. rovatban TYP/-t követően nyílt szöveggel adja meg a légijármű típusát.

5.2.5. Több típusból álló kötelék esetén:

5.2.5.1. ha a légijárművek típusa nem ismert, a 9. rovatban a légijárművek darabszámát követően a légijármű típust **ZZZZ**-vel kell megadni, és a 18. rovatban a légijármű típusokat a TYP/-t és RMK/-t követően kell beírni úgy, hogy a TYP/ után a legkisebb teljesítményű típust kell beírni, az RMK/ után pedig az egyéb típusokat kell felsorolni,

pl. 9. rovat: 2ZZZZ/M, 18. rovat: TYP/D9FF RMK/SECOND AC TYPE D7FF

5.2.5.2. ha a légijárművek típusa ismert, a 9. rovatban a légijárművek darabszámát követően a legkisebb teljesítményű légijármű típus jelölését kell beírni, az egyéb légijárművek típusait pedig a 18. rovatban TYP/ után kell felsorolni,

pl. 9. rovat: 2BE20/M 18. rovat:

Azonos ismert típusból álló köteléknél 9. rovatban pl. 02BE20/L és a 18. rovatban nem kell megadni semmit.

Azonos ismeretlen típusból álló köteléknél 9. rovatban pl. 02ZZZZ/L és a 18. rovatban TYP/az azonos ismeretlen típus.

Különböző ismert típusból álló köteléknél 9. rovatban pl. 03ZZZZ/L és a 18. rovatban TYP/02BE20 BE9L.

Különböző ismeretlen típusból álló köteléknél 9. rovatban pl. 03ZZZZ/L és a 18. rovatban TYP/darabszámok és ismeretlen típusokat kell megadni.

**5.3. Turbulencia kategória** (1 karakter):

5.3.1. **Be kell írni** a törtvonás után a következő betűk valamelyikét a légi jármű turbulencia kategóriájának jelzésére:

5.3.1.1. **H (Heavy)** ha az engedélyezett maximális felszálló tömeg (MTOW) 136 000 kg vagy több,

5.3.1.2. **M (Medium)** ha az MTOW kisebb mint 136 000 kg, de több mint 7000 kg,

5.3.1.3. **L (Light)** ha az MTOW 7000 kg, vagy kisebb.

**6. FPL úrlap 10. rovat: BERENDEZÉSEK (kommunikációs, navigációs és megközelítési) és KÉPESSÉGEK****6.1. Képességek**

6.1.1. A képességeket az alábbi elemek alkotják:

6.1.1.1. a lényeges működőképes berendezések a légi jármű fedélzetén,

6.1.1.2. a személyzet képesítésének megfelelő berendezések és képességek, és

6.1.1.3. ahol alkalmazható, az illetékes hatóság engedélye.

6.1.2. **Be kell írni** a mező első részébe (max. 64 karakter) egy karaktert a következők szerint:

6.1.2.1. **S** ha az útvonal lerepüléséhez és a megközelítés végrehajtásához szükséges alapvető kommunikációs (VHF RTF) és navigációs (VOR és ILS) berendezések rendelkezésre állnak és működőképesek, vagy

6.1.2.2. **N** ha az útvonal lerepüléséhez és a megközelítés végrehajtásához a szükséges kommunikációs és navigációs berendezések nem állnak rendelkezésre, vagy üzemképtelenek, vagy a légi jármű vezetője nincs feljogosítva a légi járműbe szerelt alapvető navigációs berendezések használatára,

6.1.3. Ha szükséges, **be kell írni** az alábbi betűkből egyet vagy többet a rendelkezésre álló és működő berendezések és képességek jelzésére:

**A** GBAS leszállító rendszer

**B** LPV (APV SBAS-sal)

**C** LORAN C

**D** DME

**E1** FMC WPR ACARS

**E2** D-FIS ACARS

**E3** PDC ACARS

**F** ADF

**G** GNSS

**H** HF RTF

**I** Inertial Navigation

**J1** CPDLC ATN VDL Mode 2

**J2** CPDLC FANS 1/A HFDL

**J3** CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4

**J4** CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2

**J5** CPDLCFANS 1/A SATCOM (INMARSAT)

**J6** CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)

**J7** CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)

**K** MLS

**L** ILS

**M1** ATC RTF SATCOM (INMARSAT)

**M2** ATC RTF (MTSAT)

**M3** ATC RTF (Iridium)

**O** VOR

**P1-P9** RCP részére fenntartva

**R** PBN engedélyezett

**T** TACAN

**U** UHF RTF

**V** VHF RTF

**W** RVSM engedélyezett

**X** MNPS engedélyezett

**Y** VHF 8,33 kHz csatornaosztású képességű rádióberendezéssel

**Z** Egyéb berendezések, vagy egyéb képességek

6.1.3.1. A **G** jelölést a külső GNSS teljesítmény növelő berendezés esetén alkalmazzák, amelyet a 18-as rovatban NAV/ után egy betűközzel kell feltüntetni

6.1.3.2. A **J1** használatkor figyelembe kell venni az adatkapcsolat szolgáltatókra, ATC engedélyre és tájékoztatásokra/ATC összeköttetések szervezésre/ATC mikrofon próbára vonatkozó RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard DO-280B/ED-110B) kiadványban leírtakat.

6.1.3.4. Az **R** a PBN szintek jelzésére szolgál, melyeket a 18-as rovatban a **PBN/** jelölésben kell feltüntetni. Egy kijelölt útvonalra vagy légtérre a PBN használatára vonatkozó útmutató anyagot az ICAO Performance-Based Navigation Manual (Doc 9613) határozza meg.

6.1.3.5. RNAV képességgel nem rendelkező állami légi jármű EUR körzeten belül történő repülés során az S vagy R jelöléseket nem használhatja. Ezt a 10. rovatban **Z**-vel, a 18. rovatban NAV/NONRNAV jelöléssel kell feltüntetni.

6.1.3.6. Ha meghibásodás vagy egyéb ok miatt a légi jármű indulás előtt nem képes megfelelni a B-RNAV követelményeknek, akkor nem használhatja az S, vagy R jelölést a repülési terv 10. rovatában. Mivel ebben az esetben a légi jármű az ATC részéről különleges kezelést igényel, a repülési terv 10. rovatában **Z**-t, a 18. rovatában NAV/RNAVINOP jelölést kell alkalmazni. Ha a repülési terv benyújtása már megtörtént, akkor törölni kell azt és új repülési tervet kell benyújtani. Ha a repülésre RPL került benyújtásra, akkor az RPL-t törölni kell és új repülési tervet kell benyújtani.

6.1.3.7. Az RVSM képességet a kért repülési szinttől függetlenül **W** beírásával jelezni kell a 10. rovatban. Kötelékrepülést végrehajtó állami légi járműveknek azonban - függetlenül RVSM engedélyezési státusuktól - nem szabad beírniuk a W betűt.

6.1.3.8. A **Z** használata esetén a 18. rovatban **COM/**, **NAV/** vagy **DAT/** jelölést használva fel kell tüntetni az egyéb berendezéseket, vagy egyéb képességeket.

6.1.3.9. **Y**-nal kell külön jelezni a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel történő felszereltséget:

6.1.3.9.1. **S** használata esetén is; és

6.1.3.9.2. akkor is, ha a tervezett repülési magasság nem indokolja a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezés meglétét, azonban az adott légi jármű képes olyan légtérben működni, ahol a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltséget előírták.

6.1.3.9.3. Ha a légi jármű ilyen rádiókészülékkel nincs felszerelve, az **Y**-t értelemszerűen nem kell beírni.

6.1.3.9.4. Ha a légi jármű számára a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel történő felszereltségi követelmény nem vonatkozik, a felmentést a 18. rovatban **STS/-t** követően kell jelezni.

## 6.2. Berendezések

6.2.1. A mezőben található törtvonalat követően a fedélzeti felderítő berendezésekre, vagy képességekre vonatkozó információkat egy vagy több jelöléssel, legfeljebb 20 karakterrel kell megadni, az alábbiak szerint:

6.2.1.1. **N** nincs felderítő berendezés, vagy üzemképtelen, vagy

6.2.1.2. SSR „A” és „C” mód esetén:

6.2.1.2.1. **A** „A” mód 4096 kód beállítási lehetőségű transzponder,

6.2.1.2.2. **C** „A” és „C” mód 4096 kód beállítási lehetőségű transzponder.

6.2.1.3. SSR „S” mód esetén:

6.2.1.3.1. **E** „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság, valamint ADS-B képesség,

6.2.1.3.2. **H** „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság, valamint bővített felderítő berendezés képesség,

6.2.1.3.3. **I** „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel továbbítással, de nyomásmagasság képesség nélkül,

6.2.1.3.4. **L** „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság, bővített ADS-B és felderítő berendezés képesség,

6.2.1.3.5. **P** „S” módú transzponder nyomásmagasság, de légi jármű azonosító jel képesség nélkül,

6.2.1.3.6. **S** „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság képesség,

6.2.1.3.7. **X** „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel vagy nyomásmagasság továbbítás nélkül.

6.2.1.3.8. A bővített felderítő berendezés képesség a légi jármű azon képessége, mellyel az S módú transzponderen keresztül légi járműtől származó adatokat továbbít.

6.2.1.4. ADS-B esetén:

6.2.1.4.1. **B1** 1090 MHz-en működő ADS-B „adási” képességgel

6.2.1.4.2. **B2** 1090 MHz-en működő ADS-B „adási” és „vételi” képességgel

6.2.1.4.3. **U1** ADS-B „adási” képességgel UAT használatával

6.2.1.4.4. **U2** ADS-B „adási” és „vételi” képességgel UAT használatával

6.2.1.4.5. **V1** ADS-B „adási” képességgel VDL 4-es mód használatával

6.2.1.4.6. **V2** ADS-B „adási” és „vételi” képességgel VDL 4-es mód használatával

6.2.1.5. ADS-C esetén:

6.2.1.5.1. **D1** ADS-C FANS 1/A képességekkel

6.2.1.5.2. **G1** ADS-C ATN képességekkel

Példa: ADE3RV/HB2U2V2G1

6.2.2. A további felderítő berendezéseket a 18. rovatban a **SUR/** után kell feltüntetni.

6.3. A navigációs képességre vonatkozó tájékoztatást az ATC részére továbbítani kell az engedély és útvonal beszerzése céljából.

### 7. FPL űrlap 13. rovat: INDULÁSI REPÜLŐTÉR ÉS IDŐ

7.1. **Indulási repülőtér** (4 karakter):

7.1.1. **Be kell írni** az indulási repülőtér négybetűs ICAO helységjelölését az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, pl. LHBP, EGKK.

7.1.2. Ha az indulási repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést, vagy a légi jármű terepről hajtja végre a felszállást, **ZZZZ**-t kell beírni, és a 18. rovatban **DEP/** jelölést használva meg kell adni az indulás helyét.

7.1.3. Budapest FIR-ből történő indulás esetén az indulás helyét földrajzi koordinátákkal vagy az ahhoz legközelebb eső – a magyar AIP mellékletét képező ICAO 1:500 000 léptékű Légiforgalmi Térképen feltüntetett – település, vagy navigációs berendezés nevével kell megadni.

7.2. **Idő** (4 karakter):

7.2.1. **Be kell írni** az EOBT-t UTC-ben, azaz azt az időpontot, amikor a forgalmi előtérrel a felszálláshoz történő elgurulást tervezik.

### 8. FPL űrlap 15. rovat: ÚTVONAL

8.1. **Utazósebesség** (max. 5 karakter)

8.1.1. **Be kell írni** a tényleges önsebességet (a légi jármű a környező levegőhöz viszonyított sebessége, True airspeed, TAS) a repülés első, vagy teljes szakaszára az alábbi mértékegységek és módok alkalmazásával:

8.1.1.1. csomókban történő megadás esetén **N** és négy számjegy, pl. N0355

8.1.1.2. kilométer/órában történő megadás esetén **K** és négy számjegy, pl. K0830

8.1.1.3. tényleges Mach számban történő megadás esetén **M** és három számjegy, pl. 0,82 Mach = M082

8.2. **Utazómagasság** (max. 5 karakter)

8.2.1. **Be kell írni** a tervezett utazómagasságot a repülés első, vagy teljes szakaszára a következő mértékegységek alkalmazásával:

8.2.1.1. *repülési szintben* történő megadás esetén **F** és három számjegy, pl. F330,

8.2.1.2. *lábban* kifejezett tengerszint feletti magasság szerinti megadás esetén **A** és három számjegy (100 lábas egységek), pl. A045 (4500 láb QNH magasság),

8.2.1.3. *méter standard-ben* történő megadás esetén **S** és négy számjegy (10 méteres egységek), pl. S 1130 (11 300 méter standard),

8.2.1.4. *méterben* kifejezett tengerszint feletti magasság szerinti megadás esetén **M** és négy számjegy (10 méteres egységek), pl. M0060 (600 méter QNH magasság),

8.2.1.5. ellenőrzött légtéren kívül végrehajtott VFR repülések esetén ebbe a mezőbe **VFR** betűket is lehet írni.

8.2.2. Amennyiben nemzetközi repülés során olyan FIR határt terveznek keresztezni, ahonnan a korábbitól eltérő mértékegységrendszert kell használni, az útvonalmezőben meg kell adni azt a pontot, ahonnan az új mértékegységrendszert használják, az új mértékegységrendszerben kifejezett adatokkal együtt (az eljárás megegyezik a sebesség/magasság megváltoztatás módjával).

8.2.7. Budapest FIR-ben az utazómagasságokat:

8.2.7.1. az átváltási szinten, vagy felette tervezett repülések esetén: repülési szintek szerint, pl. F110

8.2.7.2. az átváltási magasságon, vagy alatta tervezett repülések esetén pedig: lábban vagy méterben kifejezett tengerszint feletti magasságban (pl. A025 vagy M0075) kell megadni.

8.3. **Útvonal** (karakterszám nem meghatározott):

8.3.1. Az útvonalmező csak meghatározott elemeket tartalmazhat. Az útvonal leírás egyes elemeit szóközzel kell elválasztani. Az egyes elemek a következők lehetnek:

8.3.1.1. *útvonal kódjelölés (2-7 karakter)*: az útvonalra, vagy útvonalszakaszra kiosztott kód jelölés, beleértve az ATS útvonalak kódjelölését, a SID-eket és STAR-okat ahol ezek alkalmazhatók (pl. A4, UW42, H26, KODAP2A), és egyéb egyeztetett kódjelöléseket (pl. OAT repülési útvonal kódjelölése).

8.3.1.2. *fontos pont jelölése*, ami lehet:

8.3.1.2.1. a pont számára kiosztott kódjelölés (2-5 karakter), pl. MN, TPS, BALVA,

8.3.1.2.2. csak fokokat tartalmazó földrajzi koordináta (7 karakter), pl. 47N021E, 23S037W,

8.3.1.2.3. fokokat és percekét tartalmazó földrajzi koordináta (11 karakter) pl. 4712N02135E, 3612S04512W,

8.3.1.2.4. irányszög és távolság valamely vonatkozási ponttól (8 vagy 9 karakter): a vonatkozási pont elnevezése, amelyet szóköz nélkül, a mágneses irányt és a tengeri mérföldben mért távolságot jelző 3-3 számjegy követ, pl. BUG-tól 90 fokra és 30 NM-re lévő pont jelölése: BUG090030,

8.3.1.2.5. az ICAO 1:500 000 léptékű Légiforgalmi Térképen feltüntetett település neve (csak ellenőrzött légtéren kívül tervezett VFR repülési szakasz leírásához).

8.3.1.2.6. A számjegyek előírt számát nulla beiktatásával kell kialakítani, ha szükséges.

8.3.1.3. *utazósebesség és/vagy utazómagasság változtatás helye* (max. 21 karakter):

az a pont, ahol az utazósebesség, és/vagy utazómagasság megváltoztatását tervezik, amit egy törtvonás és az utazósebesség, valamint az utazómagasság értékei követnek, még akkor is, ha csak az egyik érték változik. Szóközt használni nem lehet.

Pl. MN/N0420F350, OBETA/N0435F330,

4602N02135E/N0450F330, BUG120025/N0250F130

8.3.1.4. *repülés jellegének megváltoztatási helye* (max. 20 karakter):

az a pont, ahol a repülés jellegének (GAT - polgári szabályok szerint végzett repülések, OAT - speciális katonai repülések) megváltoztatását tervezik, amit egy szóköz és az új repülési jelleg megadása követ.

Pl. BUG OAT, NORAH/N0350F110 GAT

8.3.1.5. *repülési szabályok megváltoztatása* (3 karakter):

- a pont nevének, vagy helyének megadását követően egy szóköz után:

8.3.1.5.1. VFR betűk, ha a változtatás IFR-ről VFR-re és

8.3.1.5.2. IFR betűk, ha a változtatás VFR-ről IFR-re történik.

Pl. BUG VFR, TPS/N0200F120 IFR, NORAH/N0180A025 GAT VFR

8.3.1.6. *utazóemelkedés jelzése* (max. 28 karakter):

8.3.1.6.1. C betűt követő törtvonás után az utazóemelkedés megkezdésének pontja, majd ismét törtvonás, utána az utazóemelkedés közbeni sebesség, az utazóemelkedési réteg két szélső magassága, vagy az a magasság, amely felett az utazóemelkedést tervezik és utána a PLUS betűk. Szóközt használni nem lehet.

Pl. C/48N050W/M082F290F350, C/48N050W/MO82F290PLUS

8.3.1.6.2. Budapest FIR-en belüli repülési szakaszokra utazóemelkedést nem lehet jelezni.

8.3.1.7. *útvonali várakozás jelzése* (STAY karaktersorozat, körzet és várakozási idő):

8.3.1.7.1. Az eljárás csak útvonalon tervezett speciális várakozások jelzésére használható, pl. VOR berepülés, üzemanyag felvétel, légi fényképezés stb.

8.3.1.7.2. A légtérbe történő belépés pontja után szóközzel be kell írni **STAY** karaktersorozatot és szóköz nélkül a várakozási légtér sorszámát 1-9-ig (kötelező elem, akkor is beírandó, ha csak egy légtérben hajtanak végre speciális repülést), törtvonás, utána négy karakterrel óra-percben a tervezett várakozási idő, és ezt követően szóközzel be kell írni a légtérből történő kilépés tervezett pontját (mely azonos lehet a belépési ponttal).

Pl. SVR STAY1/0030 SVR, ... SVR STAY1/0045 SVR BUG STAY2/0100 BUG...

8.3.2. A 18. *egyéb tájékoztatások rovatban* ezen túlmenően meg kell adni az egyes légtérekben tervezett feladatokat.

### 8.3.3. A repülési útvonal leírásának általános szabályai

*Nemzetközi repülések esetén*, ha indulás előtt a légi jármű személyzete arra számít, hogy a repülés végrehajtási körülményeitől függően (pl. üzemanyag-mennyiség) repülés közben dönti el, hogy a repülést egy módosított rendeltetési repülőtérig folytatja, a repülési tervet az eredeti rendeltetési repülőtérig terjedő szakaszra kell kitölteni, és a 18. egyéb tájékoztatások rovatban kell jelezni a módosított rendeltetési repülőtérrel és ha lehet, az oda vezető útvonalat.

### 8.3.4. Szabad útvonalú légtérben történő repülések

8.3.4.1. A szabad útvonal megadásához be kell írni:

8.3.4.1.1. annak a fontos pontnak a kódjelölését, ahol a SID befejeződik vagy a szabad útvonalú légtérbe belép, azt követően a DCT (direkt) betűket és a következő fontos pont kódjelölését pl. TORNO DCT NATEX ..., BUDOP DCT BEGLA...;

8.3.4.1.2. a DCT betűket és a következő fontos pont kódjelölését, ha az indulási repülőtéren SID-ek nincsenek kijelölve, pl. LHBC DCT DODAR;

8.3.4.1.3. a földi telepítésű navigációs berendezések kódjelölését, ha a fedélzeti rendszer nem teszi lehetővé az RNAV5-nek megfelelő üzemelést, pl. BUDOP DCT BKS DCT BUG DCT PTB DCT GYR DCT BEGLA;

8.3.4.2. Ezt követően be kell írni minden olyan fontos pontot, ahol az útvonal, az utazósebesség vagy utazómagasság, a repülési szabályok, vagy a repülés jellegének megváltoztatását tervezik.

### 8.3.5. Kijelölt ATS útvonalakon történő repülések

8.3.5.1. Az **útvonal kezdetének** megadásához **be kell írni**:

8.3.5.1.1. annak a fontos pontnak a kódjelölését, ahol a SID befejeződik és az azt követő ATS útvonal jelölését, pl. TORNO UY52..., SUI UR232...; vagy

8.3.5.1.2. ha az indulási repülőtéren SID-k nincsenek kijelölve, a DCT (direkt) betűket, az első ATS útvonalhoz való csatlakozás pontját és az ATS útvonal jelölését.

8.3.5.2. Ezt követően **be kell írni** minden olyan pontot, ahol az útvonal, az utazósebesség vagy utazómagasság, a repülési szabályok, vagy a repülés jellegének **megváltoztatását** tervezik.

8.3.5.2.1. Az ATS útvonal alacsonylégtéri és magaslégtéri átmenetének pontját nem kell külön jelezni. A megadott utazómagasságnak megfelelően az ATS útvonal alacsony- vagy magaslégtéri kód jelölését kell feltüntetni.

8.3.5.2.2. Utazósebesség vagy utazómagasság alatt a repülés jelentős szakaszán tartott sebességet vagy magasságot kell érteni. Az utazósebességre történő gyorsítást, a leszálláshoz történő lassítást, az utazómagasságra történő emelkedést vagy süllyedésváltozásokat nem kell feltüntetni.

8.3.5.2.3. Utazósebesség változtatás az 5%-ot elérő sebességváltoztatás.

8.3.5.3. Ezután minden esetben **be kell írni**:

8.3.5.3.1. a **következő** ATS útvonalszakasz jelölését, még akkor is, ha ez megegyezik az előzővel, vagy

8.3.5.3.2. a DCT betűket, ha a következő pontra történő repülés nem kijelölt ATS útvonalon történik.

8.3.5.3.3. DCT betűket kell használni az azonosító jelölés nélküli ún. „ATS” útvonalat kijelölő két pont között.

8.3.5.3.4. Nem kell DCT-t használni:

8.3.5.3.4.1. földrajzi koordinátákkal vagy irányszöggel és távolsággal megadott pontok között és

8.3.5.3.4.2. belföldi VFR repülések esetén vagy belföldi VFR repülési szakaszokra.

8.3.5.4. Az **útvonal befejezésének** megadásához **be kell írni** az indulásnál leírtakhoz hasonlóan:

8.3.5.4.1. annak a fontos pontnak a kódjelölését, ahonnan a rendeltetési repülőtérre vezető STAR kezdődik, pl.... UG104 ALB, UG 18 LARKI, vagy

8.3.5.4.2. ha a rendeltetési repülőtéren STAR-ok nincsenek kijelölve, az utolsó ATS útvonal jelölése után az útvonal elhagyásának pontját, mely lehet pl. a TMA belépőpont, vagy a rendeltetési repülőtérrel kiszolgáló navigációs berendezés és a DCT betűket.

8.3.5.5. Példák az ATS útvonalon végrehajtott repülések útvonalának leírására:

DCT SUMIR UM985 MALUG UP978 VIW UP976 GRZ UY570 GOTAR Y58 VEBOS

TLL UM857 PODAN UZ200 DEMOP Z201 AGMAS DCT

DCT JAN G376 TABIN/N0270F210 G376 ANEXA

GERGA UM725 HDO UM748 KOPIT UL620 ROMIS UL601 PITOK UL867 NEPOT UN127 BLO DCT NORAH M986 SAG VFR DCT NCS DCT

### 8.3.6. Kijelölt ATS útvonalakon kívül végrehajtott repülések

8.3.6.1. Általában nem több, mint 30 perc repülési időnyi távolságra, vagy maximum 200 NM távolságra lévő pontokat kell beírni, beleértve azokat a pontokat is, ahol sebesség, utazómagasság, útirány, repülési jelleg, vagy a repülési szabályok megváltoztatását tervezik. Az egyes pontok közé be kell írni a DCT betűket, kivéve ha a két érintett pontot földrajzi koordinátákkal, vagy irányszöggel és távolsággal határozzák meg.

8.3.6.2. Példák az ATS útvonalakon kívül végrehajtott belföldi repülések útvonalának leírására:

Dunakeszi-Gödöllő:	DCT	(VFR vagy IFR repülés)
Budapest (Liszt Ferenc)-Nyíregyháza:	JBR SAG	(VFR repülés)
Szeged-Budaörs:	BUG OTSA SOROK	(VFR repülés)
Budaörs-Siófok:	DCT PUSTA DCT SVR	(IFR repülés)
	DCT	

Budapest (Liszt Ferenc) gyakorló repülés DCT TPS DCT (IFR):

### 8.3.7. Budapest FIR-re vonatkozó egyedi előírások

8.3.7.1. Budapest FIR határát keresztező repülés esetén a repülési tervben fel kell tüntetni a FIR határra vonatkozó teljes számított repülési időt.

8.3.7.2. A nem ellenőrzött légtérből ellenőrzött légtérbe történő belépés pontját az útvonal leírása során fel kell tüntetni.

### 8.3.8. OAT repülések útvonal leírása

Az OAT repülések útvonalát, vagy az OAT útvonalszakaszt az alábbiak szerint kell leírni:

8.3.8.1 a katonai és polgári szervezetek között egyeztetett kódjelölés használatával, vagy

8.3.8.2. földrajzi koordináták segítségével.

### 8.3.9. Vegyes jellegű repülések

8.3.9.1. Vegyes jellegű repülések esetén az OAT és GAT repülési szakaszok átmeneti pontjai csak nemzetközileg közzétett fontos pontok lehetnek, pl. BUG OAT, ROMKA GAT.

8.3.9.2. Az útvonalleírásnál lehetőség van több foglalt repülési magasság jelzésére, pl. levegőben történő tankolás esetén. Ekkor meg kell adni az érintett útvonalpontot, a hozzátartozó sebességet és B betűvel elválasztva a magasságtartományt.

Pl. BUG/N0430F250BF280. (Ez után a pont után OAT/GAT átmenetet is jelezni lehet.)

### 8.3.10. Speciális repülési feladatok útvonalleírása

8.3.10.1. *Helyi IFR GAT gyakorló repülések esetén* a repülés útvonalát az érintett navigációs berendezések megadásával lehet leírni. Pl. DCT TPS DCT.

8.3.10.2. *Gyakorló- és kalibráló repülések esetén* repülés típusjelző karakterként az X-et kell használni.

8.3.10.3. *A rendőrségi helikopterek közötti forgalom-ellenőrzése céljából végrehajtott repülései esetén* a Budapest területe fölötti repülést a **FOREL** szóval jelezzék a repülési terv útvonal rovatában, és a 18. rovatban, **RMK**-t követően lehet nyílt szöveggel megadni az ellenőrzés pontos helyét.

### 8.3.11. FL195 felett végrehajtott VFR repülések

8.3.11.1. FL195 (5950 m STD) felett, az ellenőrzött légtérben végrehajtandó VFR repülések esetén a 18. rovatba kell beírni a tervezett feladatot, valamint az útvonalmezőben minden esetben fel kell tüntetni azt a földrajzi vagy fontos pontot, amely felett keresztezni kívánják a FL195 (5950 m STD) magasságot.

8.3.11.2. A FL195 (5950 m STD) felett tervezett repülési szakaszra vonatkozó emelkedési területet a 18. rovatban kell feltüntetni egy olyan adottsugarú körrel, amelynek középpontja az útvonalmezőben a FL195 (5950 m STD) magasság keresztezésre megjelölt földrajzi vagy fontos pont.

Például: ... DCT NORAH/N0160A085 DCT 4702N02120E/N0140F240 DCT NORAH/N0170A035 (RMK/Ejtőernyős ugrás 4602N02120E R5NM).

### 8.3.12. RVSM-mel kapcsolatos előírások

Az RVSM-mel kapcsolatos előírásokat az EUROCONTROL IFPS Users Manual határozza meg.

### 8.3.13. Feltételes útvonalak (CDR) és egyéb megkötések (RAD)

8.3.13.1. A rugalmas légtérfelhasználásra vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 2150/2005/EK bizottsági rendelet szerinti Rugalmas Légtérfelhasználás (FUA) elveknek megfelelően a polgári forgalom által igénybe vett repülési útvonalak korlátozás alá kerülhetnek. Ezek az ún. feltételes útvonalak (conditional routes - CDR), melyek az alábbi kategóriákba sorolhatók:

8.3.13.1.1. *1. kategóriájú (CDR1)*: Ezek az útvonalak repülési tervben tervezhetők a nemzeti AIP-kben megadott időszakban. Az EUROCONTROL által naponta kiadott European Airspace Use Plan (EAUP) és az European Updated Airspace Use Plan (EUUP) tartalmazza az ilyen kategóriájú útvonalak zárását.

8.3.13.1.2. *2. kategóriájú (CDR2)*: Ezekre az útvonalakra repülési tervet csak a naponta kiadott EAUP és EUUP-nak megfelelően lehet benyújtani.

8.3.13.1.3. *3. kategóriájú (CDR3)*: Ezekre az útvonalakra repülési tervet nem lehet benyújtani, az ezeken történő repülésre az ATC egységek esetileg adnak engedélyt a pillanatnyi helyzet függvényében.

8.3.13.2. CDR2 és CDR3 útvonalakat RPL-ekben nem lehet tervezni. A CDR1 útvonalak vonatkozásában az útvonalak felhasználhatóságának megfelelően RPL-t szükség szerint külön kell benyújtani.

8.3.13.3. Az EUROCONTROL NMOC az egyes tagállamoknak az AIP-kben közzétett repülési útvonalakra vonatkozó egyéb megkötéseit egy Route Availability Document (RAD)-ban gyűjti.

8.3.13.4. A hozzá benyújtott repülési tervek esetében az IFPS ellenőrzi az útvonalak CDR és RAD szerinti használhatóságát.

## **9. FPL űrlap 16. rovat: RENDELTETÉSI REPÜLŐTÉR ÉS TELJES SZÁMÍTOTT REPÜLÉSI IDŐ, Rendeltetési KITÉRŐ REPÜLŐTÉR(EK)**

### **9.1. Rendeltetési repülőtér (4 karakter):**

9.1.1. **Be kell írni** a rendeltetési repülőtér négybetűs ICAO helységjelölését az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, pl. EDDF, LHBP.

9.1.2. Ha a rendeltetési repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést, vagy a légi jármű terepre tervezi a leszállás végrehajtását, írjon be **ZZZZ**-t, és a 18. rovatban **DEST**/ jelölést használva adja meg a rendeltetési repülőtér/leszállás helyét, valamint szóköz nélkül a teljes számított repülési időt.

Budapest FIR-ben történő leszállás esetén a leszállás helyét földrajzi koordinátákkal, vagy az ahhoz legközelebb eső - az ICAO 1:500 000 léptékű Légiforgalmi Térképen feltüntetett - település nevével kell megadni.

### **9.2. Teljes számított repülési idő (4 karakter):**

#### **9.2.1. Be kell írni:**

9.2.1.1. IFR repülések esetén azt a számított időtartamot, amely a felszállástól addig a navigációs berendezéssel meghatározott pontig szükséges, ahonnan a műszeres megközelítési eljárás megkezdését tervezik, vagy ha a rendeltetési repülőtérre ilyen navigációs berendezés nincs, akkor azt az időtartamot, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé érkezésig szükséges.

9.2.1.2. VFR repülések esetén azt a számított időtartamot, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé való érkezésig szükséges.

9.2.2. Le-felszállásokat gyakorló helyi repülések esetén az első felszállástól az utolsó leszállásig terjedő időt kell beírni.

9.2.3. AFIL esetén a teljes számított repülési időt az útvonal első pontjától addig a pontig kell számítani, ameddig a repülési terv érvényes.

### **9.3. Rendeltetési kitérő repülőtér(ek):**

9.3.1. **Be kell írni** a rendeltetési kitérő repülőtér vagy repülőterek négybetűs ICAO helységjelölését az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint. Legfeljebb két rendeltetési kitérő repülőtér adható meg szóközökkel.

9.3.2. Ha a rendeltetési kitérő repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést, **ZZZZ**-t kell beírni, és a 18. rovatban **ALTN**/ jelölést használva kell megadni a rendeltetési kitérő repülőtér helyét.

9.3.3. Az IFPS nem fogad el olyan FPL-t, ahol mindkét rendeltetési kitérő repülőtérként **ZZZZ** szerepel.

## **10. FPL űrlap 18. rovat: EGYÉB TÁJÉKOZTATÁSOK**

10.1. Kötőjelek és törtvonások csak az alábbiakban meghatározottak szerint írhatók be.

10.1.1. **Be kell írni** 0-t (nullát), ha nincs egyéb tájékoztatás.

10.1.2. A szükséges vagy szükségesnek ítélt egyéb tájékoztatásokat az alábbi elsőbbségi sorrendben és rövidítések használatával, törtvonalat követően kell megadni:

10.1.2.1. **STS**/ Különleges kezelés igénylése az ATS-től és ennek oka, az alábbiak szerint:

10.1.2.1.1. **ATFMX**: a nemzeti hatóságok által az ATFCM szabályozás alól kivont repülések, pl. a



- Nyitott Égbolt keretében végrehajtott felderítő vagy bemutató repülések
- 10.1.2.1.2. FFR: tűzoltási célú repülések
- 10.1.2.1.3. FLTCK: navigációs berendezéseket kalibráló repülések
- 10.1.2.1.4. HAZMAT: veszélyes anyagot szállító repülések
- 10.1.2.1.5. HEAD: államfőt, kormányfőt szállító repülések
- 10.1.2.1.6. HOSP: az egészségügyi hatóság által meghatározott mentőrepülések
- 10.1.2.1.7. HUM: humanitárius célú repülések
- 10.1.2.1.8. MARSA: katonai repülések, melyek elkülönítésének felelősségét egy katonai szervezet viseli
- 10.1.2.1.9. MEDEVAC: életmentés célú evakuáló mentőrepülések
- 10.1.2.1.10. NON RVSM: légtérben RVSM képesség nélkül üzemelő repülések
- 10.1.2.1.11. SAR: kutató-mentő repülések
- 10.1.2.1.12. STATE: katonai, vám vagy rendőrségi feladatokat végző repülések
- 10.1.2.1.13. Többszörös jelölés szintén alkalmazható. Ilyen esetben az egyes jelöléseket az STS után kell feltüntetni, azokat egymástól szóközzel elválasztva.
- 10.1.2.1.14. A teljes egészében OAT repülést **STS/OAT** feltüntetésével kell jelezni.
- 10.1.2.1.15. Ha a légijármű felmentést kapott a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltség alól, ezt **COM/EXM833**-vel kell jelezni.
- 10.1.2.2. **PBN/ RNAV**, vagy **RNP** képesség jelzése
- 10.1.2.2.1. **Be kell írni** a repülésre vonatkozóan az alábbi jelölések közül legfeljebb nyolc címszót, de nem többet, mint 16 karaktert.

	A	B
1	<b>Jelölés</b>	<b>RNAV leírása</b>
2	A1	RNAV 10 (RNP 10)
3	B1	RNAV 5 valamennyi engedélyezett érzékelő
4	B2	RNAV 5 GNSS
5	B3	RNAV 5 DME/DME
6	B4	RNAV 5 VOR/DME
7	B5	RNAV 5 INS vagy IRS
8	B6	RNAV 5 LORANC
9	C1	RNAV 2 valamennyi engedélyezett érzékelő
10	C2	RNAV 2 GNSS
11	C3	RNAV 2 DME/DME
12	C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
13	D1	RNAV 1 valamennyi engedélyezett érzékelő
14	D2	RNAV 1 GNSS
15	D3	RNAV 1 DME/DME
16	D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
17	<b>Jelölés</b>	<b>RNP leírása</b>
18	L1	RNP 4
19	O1	Basic RNP 1 valamennyi engedélyezett érzékelő
20	O2	Basic RNP 1 GNSS
21	O3	Basic RNP 1 DME/DME
22	O4	Basic RNP 1 DME/DME/IRU
23	S1	RNP APCH
24	S2	RNP APCH BARO-VNAV-val
25	T1	RNP AR APCH RF-fel (külön engedély szükséges)
26	T2	RNP AR APCH RF nélkül (külön engedély szükséges)

10.1.2.3. **TYP/** A légi jármű(vek) típusa(i), amelyet szükség esetén a légi járművek száma előz meg, ha a 9. rovatban ZZZZ-t használtak.

10.1.2.4. **NAV/** a PBN/-ben fel nem sorolt navigációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak. Itt kell továbbá feltüntetni a GNSS kiegészítő rendszereket, kettőnél több esetben szóközzel, pl. NAV/GBAS SBAS.

10.1.2.5. **COM/** kommunikációs berendezésekre és teljesítményekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak.

10.1.2.6. **DAT/** 10. rovat képességek részében fel nem sorolt adatok és képességek.

10.1.2.7. **SUR/** 10. rovat berendezések részében fel nem sorolt felderítő berendezések és képességek.

10.1.2.8. **DEP/** az indulási repülőtér neve és helye, ha a 13. rovatban ZZZZ-t használnak, vagy AFIL esetén azon ATS egység, ahonnan a kiegészítő repülési tervadatok beszerezhetők.

10.1.2.8.1. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén a repülőtér helyét az alábbiak szerint kell beírni:

10.1.2.8.1.1. 4 számjeggyel fokokban és tizedesekben, vagy fokokban és percekben kifejezve a földrajzi szélesség, melyet az **N**, vagy **S** betű követ. Ezt 5 számjeggyel fokokban és tizedesekben, vagy fokokban és percekben kifejezve a földrajzi hosszúság követ, mely után **E**, vagy **W** betűt kell írni. A pontosság érdekében, szükség szerint a számok elé nullá(ka)t kell írni. Pl. 47,58N019,32E, vagy 4620N07805W (11 karakter)

vagy

10.1.2.8.1.2. a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszög és távolság Pl.: DEP/BUG245020

vagy

10.1.2.8.1.3. az útvonal első pontja (neve, vagy földrajzi szélessége és hosszúsága), vagy földi rádió navigációs berendezés,

ha a légi jármű nem repülőtérről indult.

10.1.2.8.2. Budapest FIR-en belüli VFR repülés esetén a felszállás helye az ICAO 1:500 000 léptékű Légiforgalmi Térképen feltüntetett település nevével is beírható pl.: DEP/GYOMA.

10.1.2.9. **DEST/** A rendeltetési repülőtér neve és helye, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér helyét földrajzi szélességben és hosszúságban, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát, a DEP/-ben részletezettek szerint.

pl. DEST/4640N01857E, vagy DEST/BUG245020 vagy DEST/MADOCSA

10.1.2.10. **DOF/YYMMDD** A közlekedés dátuma, hat számjeggyel (YY=év MM=hónap DD=nap) jelöléssel, pl. DOF/941223. A közlekedés dátumának az EOBT dátuma minősül.

10.1.2.11. **REG/** A légi jármű felségjele, vagy közös jele, ha az eltér a 7. rovatban feltüntetett légi jármű azonosító jeltől, kötelékrepülés esetén a kísérő légi járművek lajstromjelei pl. REG/HAVAS, HASJR.

10.1.2.12. **EET/** Fontos pontok vagy FIR határ jelölések és az ezekre számított teljes repülési idők, ha az ATS hatóságok ezek megadását előírják, pl. EET/LITKU0220 vagy EET/LYBA0040 LHCC0 150 LOVV0215.

10.1.2.13. **SEL/ SELCAL** kód.

10.1.2.14. **TYP/** A légi jármű(vek) típusa(i), amelyet szükség esetén a légi járművek száma előz meg szóköz nélkül, és egy szóközzel, ha a 9. rovatban ZZZZ-t használtak.

10.1.2.15. **CODE/** A légi jármű adatkódja (hat hexadecimális karakterrel kifejezve), ha ennek feltüntetését valamely érintett FIR ATS hatósága külön előírta.

10.1.2.16. **DLE/** Útvonalon történő késés vagy várakozás, ide kell beírni azt a fontos pontot(kat) az útvonalon, ahol a késést tervezik végrehajtani, és négy számjeggyel, órában és percben (hhmm) feltüntetve a késés időtartamát pl. DLE/BUG0030.

10.1.2.17. **OPR/** Az üzemeltető neve, ha az a 7. rovatban megadott légi jármű azonosító jelből nem egyértelműen nyilvánvaló, pl. OPR/AIR SERVICE.

10.1.2.18. **ORGN/** A feladó 8 betűs AFTN címe, vagy a megfelelő elérhetőségi adatok, abban az esetben amikor a repülési terv feladóját nem lehet azonosítani, ahogy az illetékes ATS hatóság előírja.

10.1.2.19. **PER/** Légijármű teljesítmény adata, egyetlen betűvel jelölve, az ICAO Procedures for Air Navigation Service – Aircraft Operation (PANS-OPS, Doc 8168) Volume I – Flight Procedures-ben meghatározottak szerint, amennyiben az illetékes ATS hatóság ezt előírja.

10.1.2.20. **ALTN/** Rendeltetési kitérő repülőtér(ek) neve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér helyét földrajzi hosszúságban és szélességben, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát.

10.1.2.21. **RALT/** Útvonali kitérő repülőtér(ek) neve(i), az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint vagy amennyiben ilyen jelölést nem osztottak ki az útvonali kitérő repülőtér(ek) neve(i). Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér helyét földrajzi hosszúságban és szélességben, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát.

10.1.2.22. **TALT/** Felszállási kitérő repülőtér neve, az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint vagy amennyiben ilyen jelölést nem osztottak ki a felszállási kitérő repülőtér(ek) neve(i). Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér helyét földrajzi hosszúságban és szélességben, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát.

10.1.2.23. **RIF/** Módosított rendeltetési repülőtérre vezető útvonaladatok, amelyet a módosított rendeltetési repülőtér négybetűs ICAO jelölése követ (a módosított rendeltetési repülőtérre történő repülés külön útvonalengedély függvénye), pl. RIF/TPS UM986 LONLA UR22 OGRUS R22 UK UUEE.

10.1.2.24. **RMK/** Egyéb nyílt-szövegű megjegyzés. Itt lehet feltüntetni:

10.1.2.24.1. a repülés célját, pl. gyakorló repülés, műszaki berepülés, ejtőernyős ugratás, tűzoltás, fotózás, földi navigációs berendezések kalibrálása, transzparensvontatás,

10.1.2.24.2. a diplomáciai és speciális engedélyek meglétét,

10.1.2.24.3. a repülés végrehajtásával kapcsolatban kért speciális tájékoztatásokat, pl. leszállási közlemény továbbításának kérése megadott címre,

10.1.2.24.4. veszélyes anyagra vonatkozó információkat,

10.1.2.24.5. az illetékes ATS hatóság által kért egyéb kiegészítő tájékoztatásokat,

10.1.2.24.6. kötelékrepülés esetén szükség szerint a légijárművek típusait, valamint

10.1.2.24.7. a légijármű vezetője által hasznosnak ítélt bármely egyéb tájékoztatást.

10.1.2.25. **RVR/nnn** Minimálisan szükséges futópálya menti látástávolság a leszálláshoz. Ezt a tájékoztatást ATFCM célokra felhasználhatják.

10.1.2.26. **STAYINFO/ (n=1...9)** Tájékoztatás az útvonalon, az egyes légterekben tervezett speciális tevékenységekről, pl. STAYINFO1/CALIBRATION OF SVR VOR.

10.2. Nemzetközi repülések esetén a nyílt szövegű részekhez angol nyelvet kell használni, belföldi repülések esetén a magyar nyelv használata megengedett.

## 11. FPL űrlap 19. rovat: KIEGÉSZÍTŐ TÁJÉKOZTATÁSOK

### 11.1. Üzemanyag:

**E/** után be kell írni egy 4 számjegyből álló csoportot, amely az üzemanyag mennyiségét jelzi órákban és percekben kifejezve.

### 11.2. Személyek száma a fedélzeten:

**P/** után be kell írni a fedélzeten lévő személyek összlétszámát (utasok plusz személyzet).

### 11.3. Vész- és mentőfelszerelések:

#### 11.3.1. **R/** kényszerhelyzeti rádió:

**Törölni kell X-szel:**

11.3.1.1. az **U**-t, ha 243,0 MHz UHF,

11.3.1.2. a **V**-t, ha 121,5 MHz VHF

11.3.1.3. az **E**-t, ha kényszerhelyzeti helyjeladó (ELT) nem áll rendelkezésre.

#### 11.3.2. **S/** mentőfelszerelések:

**Törölni kell X-szel azokat,** amelyek nem állnak rendelkezésre az alábbi mentőfelszerelések közül:

11.3.2.1. **P** - sarki

11.3.2.2. **D** - sivatagi

11.3.2.3. **M** - tengeri

11.3.2.4. **J** - dzsungel

#### 11.3.3. **J/**mentőmellények:

11.3.3.1. **Törölni kell X-szel valamennyit,** ha mentőmellények nincsenek a fedélzeten.

Ha mentőmellények vannak:

11.3.3.2. **Törölni kell X-szel azokat** a jellemzőket, amelyekkel a mentőmellények nem rendelkeznek:

11.3.3.2.1. **L** - jelzőfény

11.3.3.2.2. **F** - fluoreszkáló anyag

11.3.3.2.3. **U** - UHF rádió

11.3.3.2.4. **V** - VHF rádió

11.3.4. **D/ csónakok:**

11.3.4.1. **Törölni kell X-szel a D és C jelöléseket**, ha mentőcsónakok nincsenek a fedélzeten.

11.3.4.2. Ha mentőcsónakok vannak:

11.3.4.2.1. **be kell írni** a mentőcsónakok számát, és

11.3.4.2.2. **be kell írni** a befogadóképesség mezőbe a mentőcsónakokban összesen szállítható személyek számát,

11.3.4.2.3. **törölni kell X-szel a C jelölést**, ha a mentőcsónakok nem fedettek,

11.3.4.2.4. **be kell írni** a mentőcsónakok színét.

11.4. **Légijármű színe és jelzései:**

11.4.1. **A/ Be kell írni** a légijármű színét és feltűnő jelöléseit (ha vannak ilyenek).

11.4.2. **N/ Törölni kell X-szel** az N jelölést, ha a mentőfelszerelésekre vonatkozóan egyéb megjegyzése nincs, vagy be kell írni a mentőfelszerelésre vonatkozó egyéb megjegyzéseit.

11.5. **Légijármű parancsnoka:**

**C/ Be kell írni** a légijármű parancsnokának nevét.

11.6. **Benyújtotta:**

**Be kell írni** a repülési tervet kitöltő szervezet vagy személy nevét és a feladó elérhetőségi telefonszámát.

12. Az FPL űrlap képe

FLIGHT PLAN REPÜLÉSI TERV			
PRIORITY Elsőbbség << FF >>	ADDRESSEE(S) Címzettek		
FILING TIME Benyújtás időpontja	ORIGINATOR Feladó		
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Címzett(ek) és/vagy a feladó teljes megnevezése			
3 MESSAGE TYPE Közleménytípus <<< (FPL)	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Légi jármű azonosító jel	8 FLIGHT RULES Repülési szabályok	TYPE OF FLIGHT Repülés típusa
9 NUMBER Szám	TYPE OF AIRCRAFT Légi jármű típusa	WAKE TURBULENCE CAT. Turbulencia kategória	10 EQUIPMENT Berendezések
13 DEPARTURE AERODROME Indulási repülőtér	TIME Idő		
15 CRUISING SPEED Ulatzósebesség	LEVEL Szint	ROUTE Útvonal	
16 DESTINATION AERODROME Rendeltetési repülőtér			
TOTAL EET Teljes számított repülési idő HR. MIN. Óra Perc			
18 OTHER INFORMATION Egyéb tájékoztatások			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Kiegészítő tájékoztatások (Az FLP közleményben nem továbbítandók)			
19 ENDURANCE Tüzelőanyag HR. MIN. Óra Perc	PERSONS ON BOARD Személyek száma a fedélzeten	EMERGENCY RADIO Kényszerhelyzeti rádió	
SURVIVAL EQUIPMENT/Mentőfelszerelések POLAR Sárkány DESERT Sivatagi MARITIME Tengeri JUNGLE Dzsungel	JACKETS/Mentőmellények LIGHT Világító	UHF VHF ELT	
DINGHIES/Csónak NUMBER Szám CAPACITY Befogadóképessége COVER Fedett COLOUR Színe	FLUORES Fluoreszkáló UHF VHF		
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Légi jármű színe és jelzései			
REMARKS Megjegyzések			
PILOT-IN-COMMAND Légi jármű parancsnoka			
FILED BY Benyújtotta	SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS További követelményekre fenntartott hely		

## 2. melléklet az 56/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

**VULKÁNI TEVÉKENYSÉGRŐL SZÓLÓ KÜLÖNLEGES LÉGI JELENTÉS (VAR) ŰRLAP****MODEL VAR: to be used for post-flight reporting****VOLCANIC ACTIVITY REPORT**

Air-reports are critically important in assessing the hazards which volcanic ash cloud presents to aircraft operations.

OPERATOR:		A/C IDENTIFICATION: (as indicated on flight plan)				
PILOT-IN-COMMAND:						
DEP FROM:	DATE:	TIME, UTC:	ARR AT:	DATE:	TIME, UTC:	
ADDRESSEE			AIREP SPECIAL			
Items 1-8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with.						
1) AIRCRAFT IDENTIFICATION			2) POSITION			
3) TIME			4) FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE			
5) VOLCANIC ACTIVITY OBSERVED AT (position or bearing and distance from aircraft)						
6) AIR TEMPERATURE			7) SPOT WIND			
8) SUPPLEMENTARY INFORMATION _____ (Brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud and, where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.) _____						
After landing complete items 9-16 then fax form to:						
9) DENSITY OF ASH CLOUD	<input type="checkbox"/>	(a) Wispy	<input type="checkbox"/>	(b) Moderate dense	<input type="checkbox"/>	(c) Very dense
10) COLOUR OF ASH CLOUD	<input type="checkbox"/>	(a) White	<input type="checkbox"/>	(b) Light grey	<input type="checkbox"/>	(c) Dark grey
	<input type="checkbox"/>	(d) Black	<input type="checkbox"/>	(e) Other _____		
11) ERUPTION	<input type="checkbox"/>	(a) Continuous	<input type="checkbox"/>	(b) Intermittent	<input type="checkbox"/>	(c) Not visible
12) POSITION OF ACTIVITY	<input type="checkbox"/>	(a) Summit	<input type="checkbox"/>	(b) Side	<input type="checkbox"/>	(c) Single
	<input type="checkbox"/>	(d) Multiple	<input type="checkbox"/>	(e) Not observed		
13) OTHER OBSERVED FEATURES OF ERUPTION	<input type="checkbox"/>	(a) Lightning	<input type="checkbox"/>	(b) Glow	<input type="checkbox"/>	(c) Large rocks
	<input type="checkbox"/>	(d) Ash fallout	<input type="checkbox"/>	(e) Mushroom cloud	<input type="checkbox"/>	(f) All
14) EFFECT ON AIRCRAFT	<input type="checkbox"/>	(a) Communication	<input type="checkbox"/>	(b) Navigation systems	<input type="checkbox"/>	(c) Engines
	<input type="checkbox"/>	(d) Pitot static	<input type="checkbox"/>	(e) Windscreen	<input type="checkbox"/>	(f) Windows
	<input type="checkbox"/>	(g) All				
15) OTHER EFFECTS	<input type="checkbox"/>	(a) Turbulence	<input type="checkbox"/>	(b) St. Elmo's Fire	<input type="checkbox"/>	(c) Fumes
	<input type="checkbox"/>	(d) Ash deposits				
16) OTHER INFORMATION (Any information considered useful.)						

## 3. melléklet az 56/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

**LÉGIFORGALMI ESEMÉNY JELENTÉS ŰRLAP**

## 1. Az űrlap képe

<b>Air Traffic Incident Report Form</b>		<u>Form A</u>
<i>(For use when submitting and receiving reports on air traffic incidents. In an initial report by radio, shaded items should be included.)</i>		
<b>A - AIRCRAFT IDENTIFICATION</b>	<b>B - TYPE OF INCIDENT</b>	
	AIRPROX / PROCEDURE / FACILITY *	(* Delete as appropriate)
<b>C - THE INCIDENT</b>		
<b>1. General</b>		
a ) Date / time of incident .....		UTC
b ) Position.....		
<b>2. Own aircraft</b>		
a ) Heading and route		
b ) True airspeed.....measured in ( ) kt..... ( ) km/h.....		
c ) Level and altimeter setting.....		
d ) Aircraft climbing or descending		
( ) Level flight	( ) Climbing	( ) Descending
e ) Aircraft bank angle		
( ) Wings level	( ) Slight bank	( ) Moderate bank
( ) Steep bank	( ) Inverted	( ) Unknown
f ) Aircraft direction of bank		
( ) Left	( ) Right	( ) Unknown
g ) Restrictions to visibility (select as many as required)		
( ) Sun glare	( ) Windscreen pillar	( ) Dirty windscreen
( ) Other cockpit structure	( ) None	
h ) Use of aircraft lighting (select as many as required)		
( ) Navigation lights	( ) Strobe lights	( ) Cabin lights
( ) Red anti-collision lights	( ) Landing / taxi lights	( ) Logo (tail fin) lights
( ) Other	( ) None	
i ) Traffic avoidance advice issued by ATS		
( ) Yes, based on radar	( ) Yes, based on visual sighting	( ) Yes, based on other information
( ) No		
j ) Traffic information issued		
( ) Yes, based on radar	( ) Yes, based on visual sighting	( ) Yes, based on other information
( ) No		
k ) Airborne collision avoidance system - ACAS		
( ) Not carried	( ) Type	( ) Traffic advisory issued
( ) Resolution advisory issued	( ) Traffic advisory or resolution advisory not issued	

l ) Radar identification		
<input type="checkbox"/> No radar available	<input type="checkbox"/> Radar identification	<input type="checkbox"/> No radar identification
m ) Other aircraft sighted		
<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Wrong aircraft sighted
n ) Avoidance action taken		
<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No	
o ) Type of flight plan                      IFR / VFR / None *                      (* Delete as appropriate)		
<b>3. Other aircraft</b>		
a ) Type and call sign / registration (if known).....		
b ) If a ) above not known, describe below		
<input type="checkbox"/> High wing	<input type="checkbox"/> Mid wing	<input type="checkbox"/> Low wing
<input type="checkbox"/> Rotorcraft		
<input type="checkbox"/> 1 engine	<input type="checkbox"/> 2 engines	<input type="checkbox"/> 3 engines
<input type="checkbox"/> 4 engines	<input type="checkbox"/> More than 4 engines	
Marking, colour or other available details.....		
.....		
c ) Aircraft climbing or descending		
<input type="checkbox"/> Level flight	<input type="checkbox"/> Climbing	<input type="checkbox"/> Descending
<input type="checkbox"/> Unknown		
d ) Aircraft bank angle		
<input type="checkbox"/> Wings level	<input type="checkbox"/> Slight bank	<input type="checkbox"/> Moderate bank
<input type="checkbox"/> Steep bank	<input type="checkbox"/> Inverted	<input type="checkbox"/> Unknown
e ) Aircraft direction of bank		
<input type="checkbox"/> Left	<input type="checkbox"/> Right	<input type="checkbox"/> Unknown
f ) Lights displayed		
<input type="checkbox"/> Navigation lights	<input type="checkbox"/> Strobe lights	<input type="checkbox"/> Cabin lights
<input type="checkbox"/> Red anti-collision lights	<input type="checkbox"/> Landing / taxi lights	<input type="checkbox"/> Logo (tail fin) lights
<input type="checkbox"/> Other	<input type="checkbox"/> None	<input type="checkbox"/> Unknown
g ) Traffic avoidance advice issued by ATS		
<input type="checkbox"/> Yes, based on radar	<input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting	<input type="checkbox"/> Yes, based on other information
<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Unknown	
h ) Traffic information issued		
<input type="checkbox"/> Yes, based on radar	<input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting	<input type="checkbox"/> Yes, based on other information
<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Unknown	
i ) Avoiding action taken		
<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Unknown

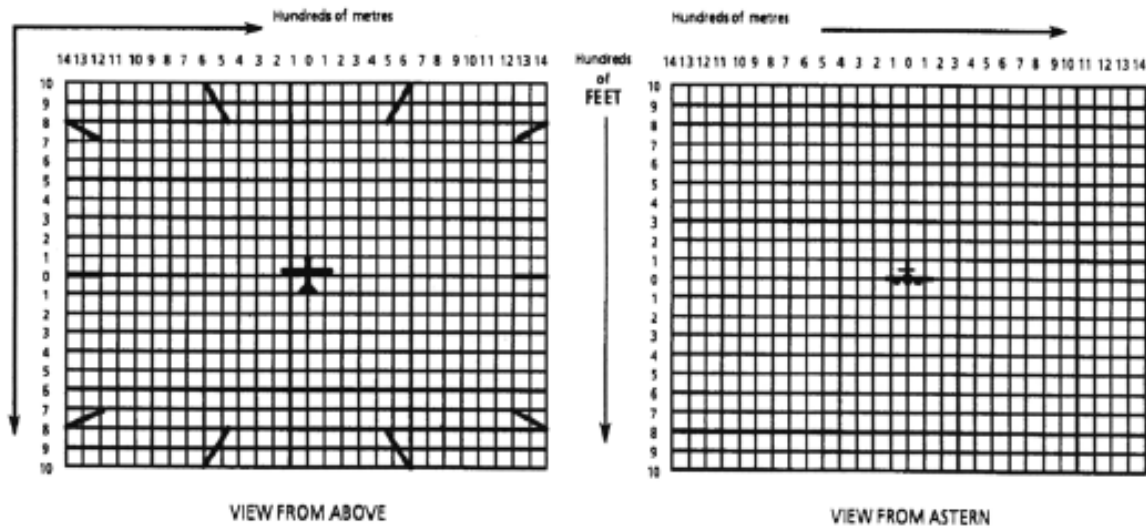


<b>4. Distance</b> a ) Closest horizontal distance..... b ) Closest vertical distance.....
<b>5. Flight weather conditions</b> a ) IMC / VMC * b ) Above / below * clouds / fog / haze or between layers * c ) Distance vertically from cloud.....m / ft * below .....m / ft * above d ) In cloud / rain / snow / sleet / fog / haze * e ) Flying into / out of * sun f ) Flight visibility.....m / km * (* Delete as appropriate)
<b>6. Any other information considered important by the pilot-in-command</b> ..... .....
<b>D - MISCELLANEOUS</b> <b>1. Information regarding reporting aircraft</b> a ) Aircraft registration..... b ) Aircraft type..... c ) Operator..... d ) Aerodrome of departure..... e ) Aerodrome of first landing.....destination..... f ) Reported by radio or other means to.....(name of ATS Unit) at time.....UTC g ) Date / time / place of completion of Form.....
<b>2. Function, address and signature of person submitting report</b> a ) Function..... b ) Address..... c ) Signature..... d ) Telephone number.....
<b>3. Function and signature of person receiving report</b> a ) Function..... b ) Signature.....

<p><b>E - SUPPLEMENTARY INFORMATION BY ATS UNIT CONCERNED</b></p> <p><b>1. Receipt of report</b></p> <p>a ) Report received via AFTN / radio / telephone / other (specify) *.....</p> <p>b ) Report received by.....(name of ATS Unit)</p> <p>(* Delete as appropriate)</p>
<p><b>2. Details of ATS action</b></p> <p>Clearance, incident seen (radar / visually, warning given, result of local enquiry, etc . . .)</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>

**DIAGRAMS OF AIRPROX**

Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming **YOU** are at the centre of each diagram. Include first sighting and passing distance.



## 2. A Légiforgalmi Esemény Jelentés Űrlap kitöltése

Az előzetesen rádióan leadott jelentésnek tartalmaznia kell a formanyomtatvány satírozott részeiben feltüntetett elemeket.

### 3. Rovatok

3.1. A - A jelentést tevő légi jármű azonosító jele.

3.2. B - Az esemény típusa.

AIRPROX jelentés esetén a rendelet 51. § (3) bekezdése szerint kell eljárni.

3.3. C - Az esemény leírása.

3.3.1. C1

3.3.1.1. Dátum/időpont (UTC-ben), és

3.3.1.2. helyzet (irányszög és távolság) valamely navigációs berendezéstől, vagy földrajzi szélesség/hosszúság.

3.3.2. C2 - A jelentést tevő légi járműre vonatkozó tájékoztatások leírása, pl. C2 c)-nél: FL350/1013 hPa, vagy 2500 ft/QNH 1007 hPa, vagy 1200 ft QFE 998 hPa, valamint a megfelelő rovatok kipipálása: (✓).

3.3.3. C3 - A másik, az eseményben érintett légi járműről szóló tájékoztatások leírása, valamint a megfelelő rovatok kipipálása: (✓).

3.3.4. C4 - A légi járművek közötti legkisebb vízszintes/függőleges távolság.

3.3.5. C5 - A repülés meteorológiai körülményei.

3.3.6. C6 - Bármely egyéb, a légi jármű parancsnoka által fontosnak ítélt tájékoztatás leírása. Szükség szerint további külön lapok használhatók az esemény leírására. A légi járművek helyzetének megjelöléséhez a mellékelt ábrák felhasználhatók.

3.4. D - Minden egyéb más tájékoztatás.

3.4.1. D1 - A jelentő légi járműre vonatkozó egyéb tájékoztatások pl. D1 f)-nél, az ATS egység állami hovatartozása, a dátum és az időpont UTC-ben. D1 g)-nél, a jelentés kitöltési dátuma, időpontja UTC-ben és helye.

3.4.2. D2 - A jelentést tevő személy beosztása, címe és aláírása.

3.4.3. D3 - A jelentést vevő személy beosztása és aláírása.

3.5. E - Az érintett ATS egység kiegészítő tájékoztatásai.

3.5.1. E1 - A jelentés vételének módja.

3.5.2. E2 - Az ATS egység tevékenységének leírása, beleértve a nyújtott szolgálatot, a rádiófrekvenciát, a kijelölt SSR kódok, magasságmérő beállítás és a kiadott engedély. Az eseményt ATS felderítő rendszeren/szabad szemmel észlelték, a légi jármű fedélzeti rendszere/ATS figyelmeztetést adott, és az erre történő érdeklődésre kapott magyarázat leírása.

3.6. A mellékelt ábrát kell használni a légi járművek helyzetének jelzésére és szükség szerint csatolhatók további lapok az esemény leírásához.

## 4. melléklet az 56/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

**MÉRTÉKEGYSÉGEK**

	A	B	C
1	Megnevezés	Mértékegység	
2		nemzetközi (ICAO)	Megengedett
3	Navigációs távolságban, helyzetjelentésben használt nagyobb távolság	tengeri mérföld és tized	kilométer és tized
4	Rövidebb távolság (pl. futópálya hosszúság)	méter	
5	Magasság	láb	méter
6	Vízszintes irányú sebesség	csomó, Mach-szám	kilométer/óra,
7	Függőleges irányú sebesség	láb/perc	méter/szekundum
8	Szélsébség	csomó	kilométer/óra
9	Szélirány (le- és felszálláshoz)	fok (mágneses É-től)	
10	Szélirány (általános)	fok (földrajzi É-től)	
11	Vízszintes látástávolság (beleértve a futópálya menti látástávolságot)	kilométer, méter	kilométer, méter
12	Magasságmérő beállítás	hektopascal	Hgmm
13	Hőmérséklet	fok (Celsius)	
14	Tömeg	tonna, kilogramm	

## 5. melléklet az 56/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

**FEDÉLZETI VÁLASZJELADÓ (TRANSPONDER) ÜZEMELTETÉSÉNEK SZABÁLYAI**

1. A nyomásmagasság továbbítási képességgel rendelkező („C”, „S” mód) transzponder minden esetben ilyen módon kell üzemeltetni, kivéve, ha az ATS egység egyéb utasítást ad.  
A repülőtér forgalmi körét elhagyó, működőképes transzponderrel felszerelt légi járműnek a transzponder nem ellenőrzött légtérben is üzemeltetnie kell.  
Azon az ellenőrzött repülőtéren, ahol az ATC „S” módon alapuló földi ellenőrző rendszert (pl. A-SMGCS) alkalmaz, a transzponder üzemeltetésére vonatkozó részletes eljárásokat a repülőtérrend határozza meg.
2. A magasságtájékoztató pontosságának ellenőrzését a légiforgalmi szolgálati rendelet 2. mellékletében meghatározottak szerint kell végrehajtani.
3. Az A/C módú transzponder a mód/kód beállítása után közvetlenül a felszállás előtt lehet bekapcsolt állapotba helyezni, kivéve ha az adott repülőtérre eltérő eljárás vonatkozik. A transzponder külön felszólítás nélkül ki kell kapcsolni vagy készenléti helyzetbe kell kapcsolni a leszállás végrehajtását követően.
4. A transzponderen az alábbi kódokat kell beállítani, kivéve ha az ATS a légi járművet egyedi kód beállítására utasítja:
  - 4.1. Ellenőrzött légtérben történő működés esetén: 2000-es kód.
  - 4.2. Ellenőrzött légtérben kívüli repülés esetén a légi jármű osztályba sorolásának megfelelően:

	A	B
1.	Légi jármű osztály	SSR kód
2.	repülőgépek	7000
3.	helikopterek	7001
4.	vitórlázó-repülőgépek	7002
5.	levegőnél könnyebb légi járművek	7003

## 5. Speciális kódok használata

- 5.1. A rádióhiba esetére beállítandó kódot a 43. § (3) bekezdés írja elő.
- 5.2. Kényszerhelyzet esetén, ha a légi jármű számára egyedi kódot jelöltek ki, meg kell tartani a kiosztott kódot mindaddig, amíg az ATC egyéb utasítást nem ad vagy a kényszerhelyzet jellegétől függően a légi jármű vezetője szükségesnek ítéli a 7700-as kódbeállítását. Bekapcsolt állapotban a 75-tel, 76-tal vagy 77-tel kezdődő kódokra történő átállítások a földi egységeknél riasztást okozhatnak.
- 5.3. „Nehéz”, személyzet nélküli szabad ballon esetén 0000 kódot kell beállítani.
6. Az SPI (speciális helyzetazonosítás) csak az ATS egységek utasítására kapcsolható ki.
7. Fedélzeti válaszjeladó repülés közbeni meghibásodása esetén a légi jármű vezetőnek tájékoztatnia kell a vele rádióösszeköttetésben lévő ATS egységet a meghibásodásról.

6. melléklet az 56/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

**A RÁDIÓÖSSZEKÖTTETÉS FELVÉTELEKOR HASZNÁLANDÓ HÍVÓJELEK**

	A	B	C
1	Kifejezés	Kiejtés	Jelentése
2	INTERCEPT CONTROL	INTERSZEPT KONTRÓL	ELFOGÁS IRÁNYÍTÓ
3	INTERCEPTOR (... hívójel)	INTERSZEPTOR	ELFOGÓ LÉGIJÁRMŰ
4	INTERCEPTED AIRCRAFT	INTERSZEPTID ERKRAFT	ELFOGOTT LÉGIJÁRMŰ

7. melléklet az 56/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

**BUDAPEST CTR VÉGSŐ MEGKÖZELÍTÉSI TERÜLETE**

1. Budapest CTR végső megközelítési területe a földfelszíntől 2000 láb (600m) AMSL magasságig tart, és az alábbi koordinátákat összekötő vonalak határolják:

473358 É 0191018 K - 472918 É 0191418 K

472528 É 0192012 K - 472204 É 0193042 K

471620 É 0192300 K - 472336 É 0191600 K

472624 É 0191145 K - 472941 É 0190336 K

473358 É 0191018 K

## A nemzeti fejlesztési miniszter 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelete a légiforgalmi szolgálatok ellátásának és eljárásainak szabályairól

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 74. § (2) bekezdés u) pontjában kapott felhatalmazás alapján, a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 152/2014. (VI. 6.) Korm. rendelet 109. § 13. pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva, a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 152/2014. (VI. 6.) Korm. rendelet 77. §-ában meghatározott feladatkörében eljáró honvédelmi miniszterrel egyetértésben a következőket rendelem el:

### ELSŐ RÉSZ ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

- 1. §** (1) E rendelet rendelkezéseit a katonai repülésirányító szolgálatoknak tevékenységük során az állami repülések céljára kijelölt légterekben végrehajtott repülések szabályairól szóló miniszteri rendeletben meghatározott eltérésekkel kell alkalmazni.
- (2) E rendelet rendelkezéseit nemzetközi szerződés alapján kell alkalmazni azokban a magyar államhatáron kívül eső légterekben, ahol a légiforgalmi szolgálatok ellátásának átruházása következtében a magyar légiforgalmi szolgálati (Air traffic service, a továbbiakban: ATS) egységek látják el a légiforgalmi szolgálatokat.
- (3) E rendeletet nem kell alkalmazni azokra a légiforgalmi szolgálatokat ellátó polgári és katonai egységekre, amelyek a magyar légtér meghatározott részében a légiforgalmi szolgálatok ellátását nemzetközi szerződés alapján végzik, kivéve, ha az erről szóló megállapodás ettől eltérően rendelkezik.
- 2. §** E rendelet rendelkezéseit a Magyarország légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló miniszteri rendelettel (a továbbiakban: repülési rendelet), valamint a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelettel (a továbbiakban: SERA rendelet) összhangban kell alkalmazni.

### 1. Értelmező rendelkezések

- 3. §** (1) E rendelet alkalmazásában:
- adatszabály*: adatkészlet értelmes közleménnyé összeállításának módszerét vagy sorrendjét meghatározó, egyeztetett szabályok csoportja (Data convention);
  - AFIL*: a légi jármű által repülés közben ATS egységnek rádióon leadott, levegőből benyújtott repülési terv (Air-filed flight plan);
  - AFIS*: repülőtéri forgalom részére nyújtott repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat (Aerodrome Flight Information Service);
  - AFTN*: Légiforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózat, közlemények, illetve digitális adatok azonos vagy összeegyeztethető távközlési jellemzőkkel rendelkező állandóhelyű légiforgalmi állomások közötti cseréjére szolgáló rendszer (Aeronautical Fixed Telecommunication Network);
  - AIS*: a légiközlekedés biztonsága, rendszeressége és hatékonysága szempontjából szükséges tájékoztatások nyújtása céljából létesített légiforgalmi tájékoztató szolgálat (Aeronautical information service);
  - AIS egység*: légiforgalmi tájékoztató szolgálat nyújtása céljából létrehozott szolgálati egység (Aeronautical information service unit, AIS unit);
  - alapforduló*: a légi jármű által a kezdeti megközelítés során, a kirepülési útirány vége és a közbenső vagy végső megközelítési útirány (amely a kirepülési útiránnyal nem reciprok útirány) kezdete között végrehajtott forduló (Base turn);
  - általános adás*: előre meg nem határozott állomásnak szóló léginavigációval kapcsolatos tájékoztató adás (Broadcast);
  - ANS szolgáltató*: az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és a tanácsi rendelet 2. cikk 5. pontjában meghatározott léginavigációs szolgáltató (Air Navigation Service Provider);
  - A-SMGCS*: fejlett, földi mozgást támogató és irányító rendszer, a légi járművek és földi járművek mozgását, útvonalvezetését és irányítását támogató, felderítési funkciókkal is rendelkező rendszer, amelynek célja az elfogadható minimális repülésbiztonsági szint megtartása mellett a földi mozgásokra közzétett kapacitásértékek biztosítása a repülőtéri látástávolság alapján meghatározott üzemelési szintnél nem rosszabb időjárási körülmények esetén (Advanced Surface Movement Guidance and Control System);

11. *átadó egység*: az a légiforgalmi irányító egység, amely egy légi jármű légiforgalmi irányításával járó felelősséget a repülés útvonala szerinti soron következő légiforgalmi irányító egységnek, illetve légiforgalmi irányítóknak átadja (Transferring unit);
12. *átadó irányító*: az a légiforgalmi irányító, aki egy légi jármű légiforgalmi irányításával járó felelősséget a repülés útvonala szerinti soron következő légiforgalmi irányító egységnek, illetve légiforgalmi irányítóknak átadja (Transferring controller);
13. *ATC*: légiforgalmi irányító szolgálat vagy légiforgalmi irányító egység (Air Traffic Control);
14. *ATFM szolgálat*: légiforgalmi áramlásszervezés, a légiforgalom biztonságos, rendszeres és gyors áramlásának elősegítésére létesített szolgálat, amely biztosítja az ATC kapacitásának legnagyobb mértékű kihasználását, valamint azt, hogy a forgalom mennyisége összeegyeztethető legyen az ATS által az egységeire közzétett kapacitás értékekkel (Air Traffic Flow Management);
15. *ATM*: légiforgalmi szolgáltatás, a légiforgalom és a légtér biztonságos, gazdaságos és hatékony módon történő dinamikus, integrált szervezése, beleértve a légiforgalmi szolgálatokat, a légtérszervezést és a légiforgalmi áramlásszervezést, valamint a berendezések alkalmazását, az összes érintett részt vevő közreműködését, a fedélzeti és földi funkciókat felölelő egységes szolgáltatások biztosítását is (Air Traffic Management);
16. *ATS felderítő rendszer*: légi járművek azonosítására alkalmas rendszerekre használt gyűjtőfogalom, amely érzékelő eszközöket, adatátviteli kapcsolatokat, adatfeldolgozó rendszert, helyzetképernyőt tartalmaz (ATS surveillance system);
17. *ATS felderítő szolgálat*: a légiforgalmi felderítő rendszer közvetlen felhasználásával nyújtott szolgáltatás (ATS surveillance service);
18. *átváltási réteg*: az átváltási magasság és az átváltási szint közötti légtér (Transition layer);
19. *átvevő egység*: a légi jármű irányításának átvételére soron következő légiforgalmi irányítóegység, az a légiforgalmi irányító egység, amely egy légi jármű légiforgalmi irányítását a repülés útvonala szerinti előző légiforgalmi irányító egységtől, illetve légiforgalmi irányítótól átveszi (Accepting unit);
20. *átvevő irányító*: a légi jármű irányításának átvételére soron következő légiforgalmi irányító az a légiforgalmi irányító, aki egy légi jármű légiforgalmi irányítását a repülés útvonala szerinti előző légiforgalmi irányító egységtől, illetve légiforgalmi irányítótól átveszi (Accepting controller);
21. *azonosítás*: légi jármű helyzetjelének a helyzetképernyőn történő észlelése és annak minden kétséget kizáró azonosítása (Identification);
22. *belépő pont*: navigációs berendezéssel vagy fontos ponttal meghatározott első jelentőpont, amely fölött a légi jármű átrepül, vagy várhatóan átrepül valamely repüléstájékoztató körzetbe történő belépésekor (Entry point);
23. *bevezetési sorrend*: a légi járművek repülőtéren történő leszálláshoz való közeledésére engedélyezett sorrend (Approach sequence);
24. *bizonytalanság állapota*: annak kivételével, ha a légi jármű és a fedélzetén tartózkodó személyek biztonságát illetően semmilyen kétség sincs, az az állapot, amelyben egy légi jármű akkor van, ha
  - a) a légi járműtől 30 percen belül semmiféle közlemény nem érkezett azon időponttól számítva, hogy összeköttetést kellett volna létesítenie, vagy attól az időponttól számítva, amikor az első sikertelen kísérletet tették az összeköttetés felvételére, ha az a korábbi, vagy
  - b) a légi jármű az utoljára közölt vagy az ATS egységek által számított érkezési időt követő 30 percen belül, ha az a későbbi, nem érkezik meg (Uncertainty phase);
25. *Budapest FIR*: a Magyarország államhatára által körbezárt terület feletti légtér, ahol a légi közlekedés számára FL660 (20 100 m STD) magasságig légiforgalmi szolgálatot biztosítanak (Budapest Flight Information Region);
26. *CTOT*: az ATFM hatálya alá eső induló műszer szerinti repülési szabályok (instrument flight rules, a továbbiakban: IFR) és vegyes [IFR, illetve látvarepülési szabályok (visual flight rules, a továbbiakban: VFR)] repülések számára kiosztott indulási résidő (Számított felszállási idő, Calculated Take-Off Time);
27. *egyedi kód*: négy számjegyű másodlagos légtérelőnéző radar (secondary surveillance radar, a továbbiakban: SSR kód, amelynek az utolsó két számjegye nem „00” (Discrete code));
28. *egymástól független párhuzamos megközelítések*: párhuzamos vagy közel párhuzamos műszeres futópályára végzett egyidejű megközelítések, ahol a szomszédos futópályák meghosszabbított középvonalain közeledő légi járművek között előírt radar elkülönítési minimum nincs előírva (Independent parallel approaches);



29. *egymástól függő párhuzamos megközelítések*: párhuzamos vagy közel párhuzamos műszeres futópályákra végzett egyidejű megközelítések, ahol a szomszédos futópályák meghosszabbított középvonalain közeledő légi járművek között radar elkülönítési minimumot írtak elő (Dependent parallel approaches);
30. *egység*: egy szolgálatot ellátó testület (unit);
31. *elhatározási magasság*: precíziós megközelítésnél vagy függőleges irányvezetéssel, sikló pályán történő megközelítésnél előírt tengerszint feletti vagy földfelszín feletti magasság, amelyen megszakított megközelítést kell megkezdeni, ha a megközelítés folytatásához szükséges látás utáni tájékozódás nem jött létre (Decision altitude vagy Decision height);
32. *eljárás elkülönítés*: eljárás irányítás esetén – amikor a légiforgalmi irányító szolgálat nyújtásához az ATS felderítő rendszertől származó tájékoztatás nem szükséges – alkalmazható elkülönítés;
33. *eljárás irányítás*: az az irányítás, amikor a légiforgalmi irányító szolgálat nyújtásához az ATS felderítő rendszertől származó tájékoztatásra nincs szükség;
34. *eljárás forduló*: olyan manőver, amelynek során egy kijelölt útiránytól eltávolodó irányú fordulót, majd ezt követően egy olyan ellentétes irányú fordulót hajtanak végre, amely lehetővé teszi, hogy a légi jármű felvegye és kövesse a kijelölt útiránnyal ellentétes irányt, és amelynek sorána „jobb” és „bal” eljárás forduló elnevezését a kezdeti forduló iránya jelöli (Procedure turn);
35. *elkülönítés*: az előírt legkisebb vízszintes vagy függőleges távolság a légi járművek között, időegységben vagy távolságegységben kifejezve (Separation);
36. *előtaktikai tervezés*: az a tervezés, amikor a szükséges intézkedésekről a hatálybalépésüket megelőző napon döntenek (pre-tactical planning);
37. *előtér-irányító szolgálat*: a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló, 2014. február 12-i 139/2014/EU bizottsági rendelet 2. cikk 5. pontjában meghatározott fogalom;
38. *emberi tényezők alapelvei*: a légiközlekedési tervezés, jogosítás, kiképzés, üzemeltetés és karbantartás alapelvei, amelyek célja az emberi teljesítmény és teljesítőképesség tényezőinek figyelembevételével biztonságos kapcsolat kialakítása az ember és a különböző műszaki rendszeregyeségek között (Human Factors principles);
39. *engedély lejárat ideje*: a légiforgalmi irányító egység által meghatározott időpont, amikor a légiforgalmi irányítói engedély időbeli hatálya megszűnik, kivéve, ha az érintett induló légi jármű már megkezdte az engedélyben foglaltak végrehajtását (Clearance void time);
40. *EUR RVSM légtér*: a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (International Civil Aviation Organization, a továbbiakban: ICAO) által az európai régióhoz sorolt, ICAO EUR körzetben az a légtér, ahol FL290–FL410 között RVSM-et alkalmaznak (EUR RVSM airspace);
41. *fagyott göröngy*: talajszinten található ráfagyás, tipikusan járművek és légi járművek keréknyomainak fagyott barázdái;
42. *fontos pont*: meghatározott földrajzi hely, melyet valamely ATS vagy szabad útvonal, vagy egy légi jármű repülési útvonalának meghatározásához, valamint egyéb navigációs és ATS célokra használható;
43. *föld feletti sebesség*: a légi járműnek a föld felszínéhez viszonyított sebessége (Ground speed);
44. *földetérési pont*: az a vonatkoztatási pont, ahol a névleges sikló pálya a futópályát eléri, de nem jelenti szükségszerűen azt a helyet, amelyenél a légi jármű érinteni fogja a futópályát (Touchdown);
45. *futópályasértés*: a repülőtéren a légi jármű le- és felszállására kijelölt, védett területen belül légi jármű, jármű vagy személy szabálytalan jelenléte (Runway incursion);
46. *függőleges elkülönítés*: légi járművek közötti elkülönítés függőleges távolságban kifejezve (Vertical separation);
47. *GAT*: általános légiforgalom, a légi járművek ICAO standardjaival összhangban végrehajtott mozgásainak összessége (General Air Traffic);
48. *GBAS földi kiegészítő rendszer*: a műholdas helymeghatározás földi telepítésű kiegészítő rendszere (Ground Based Augmentation System);
49. *hangsebesség feletti légi jármű*: a hangsebességnél (1 Mach-nál) nagyobb sebességű vízszintes repülésre képes légi jármű (Supersonic aircraft);
50. *helyi kényszerhelyzeti szolgálatok*: repülőtéren nyújtott tűzoltó, mentő, műszaki mentő és egyéb szolgálatok, amelyek alapvetően a repülőtéren, illetve annak közelében bekövetkező légiközlekedési balesetek következményeinek felszámolása érdekében működnek (Local emergency services);

51. *helységjelölés*: az ICAO által előírt szabályoknak megfelelően kialakított és légiforgalmi állandóhelyű szolgálat valamely állomása helységére kijelölt négybetűs kódcsoporthoz (Location indicator);
52. *helyzetjel*: egy légi jármű, repülőtéren jármű vagy egyéb céltárgy helyzetének nem szimbolikus vagy szimbolikus formában történő megjelenítése a helyzetképernyőn (Position indication);
53. *helyzetképernyő*: a légi járművek helyzetét, mozgását és egyéb szükséges tájékoztatásokat ábrázoló elektronikus megjelenítő eszköz (Situation display);
54. *helyzetszimbólum*: egy légi jármű, repülőtéren jármű vagy egyéb céltárgy helyzetadatainak automatikus feldolgozás után történő, szimbolikus formában való megjelenítése a helyzetképernyőn (Position symbol);
55. *hó*: a földön lévő olyan szilárd csapadék, amely
  - a) *száraz hó*: olyan hó, ami ha laza állapotú, akkor elfújható, vagy ha kézzel összenyomják, akkor elengedés után széthullik, és amelynek fajsúlya  $0,35 \text{ N/cm}^3$  alatti,
  - b) *nedves hó*: olyan hó, ami kézzel összenyomva összetapad és hajlamos hógolyóvá összeállni, vagy azzá összeáll, és amelynek fajsúlya  $0,35 \text{ N/cm}^3$  vagy afölötti, de kisebb, mint  $0,5 \text{ N/cm}^3$ , vagy
  - c) *összenyomott hó*: olyan hó, ami szilárd tömeggé nyomódott össze, és a további összenyomásnak ellenáll, ha felemelik, egyben marad, vagy nagy darabokra esik szét, és amelynek fajsúlya  $0,5 \text{ N/cm}^3$  vagy afölötti;
56. *hófúvás*: az az időjárási jelenség, amikor a földfelszín közelében fújó szél, illetve széllelökés a havat felkapja és általában különféle alakzatokat formál belőle;
57. *hópad*: szél hatására létrejövő hóréteg, hórakás;
58. *hótorlasz*: hóból álló akadály;
59. *hosszirányú elkülönítés*: légi járművek közötti elkülönítés időben vagy útirányon mért távolságban kifejezve (Longitudinal separation);
60. *IAS*: műszer szerinti sebesség, a levegőhöz viszonyított sebességet mérő műszerről leolvasott helyesbítés nélküli érték (Indicated airspeed);
61. *ICAO Annex*: a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvény által kihirdetett függelék;
62. *IDENT*: a válaszjeladó berendezésnek azt a célt szolgáló funkciója, amely lehetővé teszi, hogy a helyzetképernyőn a helyzetszimbólumnál vizuálisan megjelenítésre kerüljön egy figyelemfelkeltő jelzés, ha a válaszjeladó ezen funkcióját a hajózó személyzet működteti;
63. *illetékes ATS egység (appropriate ATS unit)*: az adott légtérben a légiforgalmi szolgálatok nyújtásáért felelős egység;
64. *indulási fázis*: a repülésnek a felszállásra használatos futópályán kezdődő szakasza, amely addig a pontig tart, amelynél a légi jármű áttér a repülése során következő szakaszára (amely lehet útvonalrepülés, várakozás, megközelítés vagy egyéb szakasz) (Departure phase);
65. *indulási repülőtér*: az a repülőtér, ahonnan a felszállás történt (Departure aerodrome);
66. *irányítás átadása*: a légiforgalmi irányító szolgálat ellátásával járó felelősség átadása (Transfer of control);
67. *irányítói körzet*: a földfelszín feletti meghatározott határtól felfelé terjedő ellenőrzött légtér (Control area);
68. *irányítói szektor*: kijelölt irányítói körzet része, amelyen belül a felelősséget egy légiforgalmi irányítóra vagy a légiforgalmi irányítók kis csoportjára ruházzák (Control sector);
69. *ismeretlen forgalom*: a helyzetképernyőn megjelenő minden olyan ATS felderítő rendszertől származó helyzetjel vagy szimbólum, amely feltételezhetően légi járműtől ered, de nem vonatkoztatható ismert forgalomra (Unknown traffic);
70. *ismert forgalom*: olyan, az adott légtérben zajló forgalom, ahol legalább az AFIL adatainak megfelelő információk közvetlen összeköttetés vagy koordinálás útján az érintett ATS egység számára ismertek (Known traffic);
71. *katonai légvédelmi irányító egység*: olyan ATS-nek nem minősülő katonai repülésirányító egység, amely a Magyar Honvédség és az Észak-atlanti Szerződés Szervezete (North Atlantic Treaty Organisation, a továbbiakban: NATO) fegyveres erőinek kötelékébe tartozó légi járművek számára – alapvetően a rádiólokációs légtérelőző rendszer által biztosított információk felhasználására épülő – speciális repülésirányítói szolgáltatást biztosít (military air defense control unit);
72. *katonai repülésirányító egység*: katonai légiforgalmi irányító vagy katonai légvédelmi irányító szolgálati egység (military air traffic control unit);
73. *katonai repülésirányító szolgálat*: katonai légiforgalmi irányító vagy katonai légvédelmi irányító szolgálat (military air traffic control service);

74. *kényszerállapot*: gyűjtőfogalom, mely a helyzetnek megfelelően a bizonytalanság, a riasztás vagy a veszély állapotát jelenti (Emergency phase);
75. *kényszerhelyzeti terv*: az ATM működéséhez szükséges elsődleges berendezések és eszközök, valamint szolgáltatások rendellenességeinek ideiglenes megoldására szolgáló intézkedéseket tartalmazó terv (Contingency plan);
76. *kezdeti megközelítési szakasz*: a műszer szerinti megközelítési eljárásnak a kezdeti megközelítési helyzetpont és közbenső megközelítési helyzetpont, vagy, ahol úgy határozták meg, a végső megközelítési pont vagy a navigációs berendezés segítségével kijelölt végső megközelítési helyzetpont közötti szakasza (Initial approach segment);
77. *kitérő repülőtér*: az a repülőtér, amelyet a légi jármű leszállásra igénybe vehet, ha a repülés folytatása vagy a rendeltetési repülőtéren történő leszállás nem lehetséges vagy nem javasolt (Alternate aerodrome), és amelynek fajtái:
  - a) *felszállási kitérő repülőtér*: a felszállást követő rövid időn belül szükségessé váló leszálláskor az induló repülőtér erre való használhatósága hiányában igénybe vehető repülőtér (Take-off alternate),
  - b) *útvonalon kitérő repülőtér*: az a repülőtér, amelyre útvonalrepülés során bekövetkező rendellenes működés vagy kényszerhelyzet esetén a légi jármű képes leszállni, ideértve azt az esetet is, amikor az útvonalon kitérő repülőtér az indulási repülőtér (En-route alternate),
  - c) *rendeltetési kitérő repülőtér*: a rendeltetési repülőtér alkalmatlanná válása esetén leszállásra igénybe vehető repülőtér, ideértve azt az esetet is, amikor a rendeltetési kitérő repülőtér az indulási repülőtér (Destination alternate);
78. *koordinálás*: az engedélyekre, az irányítás átadásra, valamint a légi járműveknek kiadandó tájékoztatásokra vonatkozó megegyezési folyamat, amely az ATS egységek között vagy ezen egységeken belül, a munkahelyek között váltott közlemények útján történik (Coordination);
79. *közel párhuzamos futópályák*: egymást nem keresztező futópályák, melyek meghosszabbított középvonalai között az összetartás vagy széttartás legfeljebb 15 fok, vagy annál kisebb (Near-parallel runways);
80. *közlemény*: egyik helyről a másikra küldött, és az adott közleményre előírt számú rovatot tartalmazó közlés (Message);
81. *közlemény elem*: a közleményben a karakterek azon legkisebb csoportja, amelynek még önálló értelme van (Message element);
82. *közlemény formátum*: a közlemény rovatoknak a közleményt kialakító beosztása és szerkezete (Message format);
83. *közös pont*: egy pont a Föld felszínén, amely két légi jármű útirányára nézve közös, és az elkülönítés alkalmazásának alapjául szolgál (Common Point), és amelynek fajtái:
  - a) fontos pont,
  - b) útvonal pont,
  - c) navigációs berendezés vagy
  - d) egyéb pont;
84. *közzététel*: légi forgalmi tájékoztatások AIP-ben vagy NOTAM-ban történő kiadása (Publication);
85. *közzétett kapacitás*: a légi járművek számára nyújtott szolgáltatás során az ATC rendszer vagy annak alrendszerei, illetve a munkahelyek rendes üzemvitel alatti képességének mérőszáma egy adott időszakban a légtér egy meghatározott részébe belépő légi járművek számában kifejezve (Declared capacity);
86. *különleges légi jelentés*: a hajózó személyzet által jelentett, a repülésre veszélyes meteorológiai jelenségekről szóló tájékoztatás (Special air report);
87. *látással történő megközelítés*: IFR repülés által végzett olyan megközelítés, amikor a műszer szerinti megközelítési eljárás egy részét vagy az egészét nem végzik el, és a megközelítést földlátással fejezik be (Visual approach);
88. *láthatósági kód*: az 1206/2011/EU bizottsági rendelet 3. cikk 5. pontjában meghatározott fogalom (conspicuity code);
89. *latyak*: vízzel telített hó, amely szétfröccsen, ha telitalppal rátaposnak, és amelynek fajsúlya: 0,5–0,8 N/cm<sup>3</sup> között van (Slush);
90. *légi gurulás*: helikopter vagy VTOL légi jármű a repülőtér felszíne felett, rendes körülmények között a föld párnahatás sávjában, nem több mint 20 csomós (37 km/h) föld feletti sebességgel történő mozgása (Air-taxiing);

91. *légiforgalmi állandóhelyű szolgálat*: fix helyek között létesített távközlési szolgálat, melynek célja elsősorban a léginavigáció biztonságának, valamint a légiforgalom rendszeres, hatékony és gazdaságos működésének elősegítése (Aeronautical fixed service);
92. *légiforgalmi földi fény*: olyan fény, amelyet a léginavigáció segítése céljából telepítettek, a légi járműveken alkalmazott fények kivételével (Aeronautical ground light);
93. *légiforgalmi irányító*: légiforgalmi irányító szolgálat ellátására feljogosított személy (Air Traffic Controller);
94. *légiforgalmi szolgáltató*: a légiforgalmi szolgálatok ellátására feljogosított, annak végrehajtásáért felelős szervezet (Air Traffic Service Provider);
95. *légiforgalmi tanácsadó szolgálat*: a tanácsadói légtérben az IFR repülési terv szerint működő légi járművek közötti elkülönítést a lehetséges mértékben tanácsok vagy javaslatok adásával biztosító szolgálat (Air traffic advisory service);
96. *légi jármű azonosító jele*: a légiforgalmi szolgálatok föld-föld közötti összeköttetéseinek a légi jármű azonosítására használt, betűkből, számjegyekből vagy ezek kombinációjából álló jelcsoport, amely azonos a levegő-föld összeköttetéseknél használandó légi jármű hívójellel vagy annak egyenértékű kódolt változatával (Aircraft identification);
97. *légi jármű címe*: légi járművek részére kiosztott 24 bites egyedi kód, amely levegő-föld kommunikációs, navigációs és felderítéscélokhoz használható (Aircraft address);
98. *légi jármű hívójel*: a levegő-föld összeköttetésnél a légi jármű azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport (Aircraft call sign);
99. *légi jármű keltette turbulencia*: a légi jármű mögött keletkező örvénylő légtömeg hatása;
100. *légi jármű típus jelölés*: a légi jármű típusának rövidített formában való azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport (Aircraft type designator);
101. *légi jármű üzemben tartója*: a légi jármű működését szervező, fenntartó felelős természetes vagy jogi személy (Aircraft Operator);
102. *légi járművek közelsége*: olyan helyzet, amelynek során egy légi jármű hajózó személyzete vagy a légiforgalmi szolgálatok személyzete megítélése szerint a légi járművek közötti távolság, valamint a légi járművek relatív helyzete és sebessége miatt az érintett légi járművek biztonsága kétséges (Aircraft proximity);
103. *légi jelentés*: a légi járműtől származó, a helyzet-, valamint az üzemeltetési vagy meteorológiai jelentésekre előírt követelményeknek megfelelő jelentés (Air-report);
104. *legkisebb tiszta sebesség*: a légi járműnek az a legkisebb sebessége, amellyel a felhajtóerőt növelő szerkezetek, a futóművek és féklapok kibocsátása nélkül még szintrepülést képes folytatni (Minimum clean speed);
105. *lényeges helyi forgalom*: az induló vagy érkező légi járművekre esetlegesen veszélyt jelentő az a légi jármű, jármű vagy személy, amely a használatos futópályán, a munkaterületen vagy azok közelében van, vagy olyan forgalom, amely a felszállási és kezdeti emelkedési vagy a végső megközelítési területen van, és veszélyt jelenthet az induló vagy érkező légi járművekre (Essential local traffic);
106. *leszállási terület*: a mozgási területnek a légi jármű le- vagy felszállása céljára kijelölt része (Landing area);
107. *MCTR*: a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendelet 24. § 27. pontjában meghatározott fogalom;
108. *megközelítési fázis*: IFR esetén a kezdeti megközelítés pontjától, a futópálya fölötti kilebegtetésig tartó repülési szakasz – amelynek szakaszai a kezdeti megközelítési szakasz, a közbenső megközelítési szakasz és a végső megközelítési szakasz –, VFR esetén a meghatározott VFR belépőponttól, vagy ha ilyen nem határoztak meg, 1000 lábbal (300 m) a repülőtér tengerszint feletti magasságától, a futópálya fölötti kilebegtetésig tartó repülési szakasz (approach phase);
109. *megosztott párhuzamos üzemelés*: egyidejű üzemelések párhuzamos vagy közel párhuzamos műszeres futópályákon oly módon, hogy az egyik futópályát kizárólag megközelítések, a másik futópályát pedig kizárólag indulások végrehajtására használják (Segregated parallel operations);
110. *megszakított megközelítési eljárás*: az az eljárás, amelyet a légi járműnek követnie kell, ha a megközelítést nem tudja folytatni (Missed approach procedure);
111. *mérvadó forgalom*: az az ellenőrzött forgalom, amelytől az ATC-nek biztosítania kellene az elkülönítést az előírt elkülönítési minimumok valamelyikével, de egy adott esetben az valamilyen okból nem történik meg (Essential traffic);
112. *meteorológiai iroda*: a nemzetközi léginavigáció számára meteorológiai szolgálati feladatok ellátására kijelölt egység (Meteorological office);

113. *meteorológiai jelentés*: meghatározott időpontra és helyre vonatkozó közlemény a megfigyelt meteorológiai körülményekről (Meteorological report);
114. *meteorológiai szolgáltató*: a repülésmeteorológiai szolgáltatás rendjéről szóló szabályzat kiadásáról szóló miniszteri rendelet által kijelölt szervezet (meteorological service provider);
115. *meteorológiai tájékoztatás*: a tényleges, vagy várható meteorológiai körülményekre vonatkozó jelentés, időjárás elemzés, előrejelzés és bármely hasonló jellegű megállapítás (Meteorological information);
116. *MLAT*: multilaterális rendszer, elsősorban a jelbeérkezési időkülönbség (TDOA) technikát használó másodlagos felderítő radar (SSR) válaszeladó jeleiből (válaszok vagy squitterek) nyert helyzet-tájékoztató továbbítására kialakított berendezés, ahol a vett jelekből további információt, többek között a légi jármű azonosító jelét is ki lehet nyerni;
117. *munkahely*: az ATS személyzet által használt munkaállomás illetve az ott szolgáltatást teljesítő személy (working position);
118. *MTMA*: katonai repülőtereken végrehajtott helyi repülések, valamint le- és felszállási műveletek védelmére kijelölt katonai közeli irányítói körzet (Military Terminal Control Area);
119. *műszeres futópálya*: a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló, 2014. február 12-i 139/2014/EU bizottsági rendelet I. melléklet 22. pontjában meghatározott fogalom;
120. *navigációs követelmény*: a légi járműre és a hajózárszemélyzetre vonatkozó előírások gyűjteménye, amely az adott légtérben a teljesítmény-alapú navigációs műveletek támogatásához szükséges, és amelyhez a részletes útmutatót az ICAO Teljesítmény-alapú Navigáció Kézikönyv (ICAO Performance-Based Navigation Manual, a továbbiakban: ICAO Doc 9613) II. kötete határozza meg; típusai:
  - a) *előírt navigációs teljesítmény követelmény*: olyan navigációs követelmény, amely tartalmazza a teljesítmény-ellenőrzést és riasztást, és jelölése az RNP kifejezéssel kezdődik, és
  - b) *területi navigációs követelmény*: olyan navigációs követelmény, amely nem tartalmazza a teljesítmény-ellenőrzést és riasztást, és jelölése az RNAV kifejezéssel kezdődik;
121. *nem ellenőrzött légtér*: olyan légtér, melyben nem nyújtanak légiforgalmi irányító szolgáltatást (Uncontrolled airspace);
122. *nem ellenőrzött repülőtér*: olyan repülőtér, ahol nem nyújtanak légiforgalmi irányító szolgáltatást, függetlenül attól, hogy ott AFIS-t nyújtanak-e (Uncontrolled aerodrome);
123. *NOTAM*: bármely légiforgalmi berendezés, szolgálat, eljárás létesítéséről, állapotáról, változásáról, vagy veszély fennállásáról szóló, távközlési eszközökkel szétosztott értesítés, amelynek idejében való ismerete elengedhetetlenül szükséges a repülésben érdekelt személyzet részére (Notice to Airmen);
124. *NTZ*: egymástól független párhuzamos megközelítések vonatkozásában a két futópálya meghosszabbított középvonalai közötti távolság közepén elhelyezkedő meghatározott méretű légtér-folyosó, amelybe ha belép egy légi jármű, akkor irányítói beavatkozás válik szükségessé a szomszédos irányzáson megközelítést végző légi jármű veszélyeztetésének elkerülése érdekében (No transgression zone);
125. *nyomásmagasság*: tengerszint feletti magasságértékben kifejezett légnyomásérték, amely megfelel az Egyezményes Légkörben ugyanilyen nyomásértéknek (Pressure-altitude);
126. *nyomtatott formájú közleményváltás*: távközlési rendszer, amelynél a hálózathoz tartozó minden végpontra automatikusan maradandó, nyomtatott feljegyzés készül a hálózaton áthaladó összes közleményről (Printed communications);
127. *OAT*: olyan légiforgalom, amelyet állami légi járművek a GAT szabályoktól eltérően hajtanak végre (Operational Air Traffic);
128. *OCA*: akadálymentes tengerszint feletti magasság, az akadálymentességi követelmények szerinti legalacsonyabb tengerszint feletti magasság (Obstacle clearance altitude);
129. *OCH*: akadálymentes földfelszín feletti magasság, a futópálya küszöb tengerszinthez viszonyított magasságához képest (aerodrome elevation) az akadálymentességi követelmények szerinti legalacsonyabb földfelszín feletti magasság (Obstacle clearance height);
130. *PAR*: precíziós bevezető radar, elsődleges radarberendezés a légi jármű végső megközelítés alatti helyzetének az elméleti megközelítési pályához viszonyított oldalirányú és függőleges eltérései, valamint a földetérési ponttól való távolság meghatározására (Precision approach radar);
131. *PBN*: teljesítmény-alapú navigáció, amely ATS útvonalat – beleértve a műszer szerinti megközelítési eljárást is –, követő, vagy meghatározott légtérben üzemeltetett légi járműre előírt navigációs teljesítményen alapuló területi navigációt, és az egyes navigációs követelmények az adott légtérben javasolt működéshez szükséges pontossági,

- integritási, folytonossági, rendelkezésre állási és funkcionális jellemzőket tartalmaz (Performance-based Navigation);
132. *profil*: a repülési pályának vagy a repülési pálya egy részének derékszögű vetülete a névleges útirányt magában foglaló függőleges felületen (Profile);
133. *PSR*: elsődleges felderítő radar, olyan felderítő radarrendszer, amely visszavert rádiójeleket használ (Primary surveillance radar);
134. *PSR jel*: elsődleges felderítő radar jel, amely egy légi jármű elsődleges radarral megállapított helyzetének helyzetképernyőn, nem szimbolikus formában történő megjelenítése (PSR blip);
135. *QFE*: a repülőtér meghatározott pontján észlelt légnyomás jelzésére használatos kódszó;
136. *QNH*: a tengerszintre átszámított légnyomás jelzésére használatos kódszó;
137. *radar kapcsolat*: az az eset, amikor egy adott légi jármű radarhelyzete látszik és azonosították a helyzetképernyőn (Radar contact);
138. *radarbevezetés*: olyan megközelítés, amelynek végső megközelítési szakaszát radart használó légiforgalmi irányító utasításai alapján hajtják végre (Radar approach);
139. *radarelkülönítés*: elkülönítés, amelyet abban az esetben alkalmaznak, ha a légi járművek helyzetét radar segítségével határozzák meg (Radar separation);
140. *radarszolgáltatás*: radar közvetlen felhasználásával nyújtott szolgáltatás (Radar service);
141. *rendeltetési repülőtér*: az a repülőtér, ahova a légi jármű a repülés végrehajtása során első leszállását tervezi (Destination aerodrome);
142. *repülésbiztonság-irányítási rendszer*: a repülésbiztonság átfogó kezelésére irányuló rendszer, amely magába foglalja a szükséges szervezeti struktúrákat, felelősségi köröket, irányelveket és eljárásokat (Safety Management System);
143. *repülési adatok*: a légi jármű tényleges vagy tervezett mozgására vonatkozó adatok, amelyeket rendszerint kódolt vagy rövidített formában tüntetnek fel (Flight data);
144. *repülési pálya megfigyelés*: ATS felderítő rendszer használata a tervezett repülési útvonaluktól jelentősen eltérő, vagy a légiforgalmi irányítói engedélytől eltérő légi járművek számára tájékoztatás és tanácsadás céljából (Flight path monitoring);
145. *repülési szabályok*: IFR és VFR szerint végrehajtott repülésekre vonatkozó előírások összessége (Flight rules);
146. *repülési terv adatok*: a repülési tervből feldolgozás, megjelenítés vagy továbbítás céljából kiválasztott adatok (Flight plan data);
147. *repülésemény*: a polgári légi közlekedési balesetek és repülésemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és a tanácsi rendelet 2. cikk 7. pontjában meghatározott fogalom (Incident);
148. *repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága*: a leszállási terület legmagasabb pontjának tengerszinthez viszonyított magassága (Aerodrome elevation);
149. *repülőtéri meteorológiai iroda*: a nemzetközi repülést kiszolgáló repülőtér részére meteorológiai szolgáltatást nyújtó kijelölt egység (Aerodrome meteorological office);
150. *riasztás állapota*: annak kivételével, ha az a)–c) esetekben megnyugtató értesülés van arról, hogy a légi jármű fedélzetén tartózkodó személyek biztonságban vannak, az az állapot, amelyben egy légi jármű akkor van, ha
- a bizonytalanság állapotát követően az összeköttetés létesítésére irányuló ismételt kísérletek eredménytelenek maradtak, vagy a más szervekhez intézett érdeklődés eredményeként sem érkezett a légi járműről semmi hír,
  - a légi járműnek engedélyezték a leszállást, és az a számított leszállási idő utáni 5 percen belül nem szállt le, és az összeköttetést sem sikerült újra felvenni,
  - olyan tájékoztatás érkezett, amely azt jelzi, hogy a légi jármű működési képessége csökkent, de nem olyan mértékben, hogy kényszerleszállás lenne valószínű,
  - egy légi járműről tudott vagy feltételezett, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll vagy
  - olyan tájékoztatás érkezett, hogy a légi járművön bombát helyeztek el (Alert phase);
151. *rovat*: közlemény esetén a közleménynek meghatározott adatalemeket tartalmazó kijelölt része, repülési terv esetén a repülési terv adott része (item);
152. *RVSM*: 1000 lábas (300 m) csökkentett függőleges elkülönítési minimum (Reduced Vertical Separation Minimum);
153. *RVSM engedélyezett légi jármű*: a lajstromozó állam légi közlekedési hatósága által az RVSM légtérben történő működésre engedélyezett légi jármű (RVSM approved aircraft);

154. *SID*: a repülőtérhez vagy a repülőtér egy meghatározott futópályájához kapcsolódó IFR indulási útvonal, amely addig a meghatározott fontos pontig tart, ahonnan a repülés útvonal szakasza kezdődik (Standard Instrument Departure);
155. *SIGMET*: jelentős meteorológiai változtatásokról szóló közlemény;
156. *siklópálya*: a végső megközelítés alatt a függőleges irányvezetésre meghatározott süllyedési profil (Glidepath);
157. *SSR kód*: „A” módú, vagy „C” módú válaszjeladó által kisugárzott többszörös impulzus válaszjel részére kijelölt szám (Code SSR);
158. *SSR válaszjel*: az SSR válaszjeladó által kérdésre adott válaszként kisugárzott jelnek nem szimbolikus formában történő megjelenítése a helyzetképernyőn (SSR response);
159. *STAR*: jellemzően egy ATS útvonalon lévő fontos ponthoz kapcsolódó IFR érkezési útvonal, amely addig a pontig tart, ahonnan egy közzétett műszer szerinti megközelítési eljárás megkezdhető (Standard Instrument Arrival);
160. *STD*: standard magasságmérő beállítás szerinti repülési magasság jelölésére használt rövidítés, amely standard magasságmérő beállítás esetén az 1013,2 hPa légnyomás kerül beállításra a barometrikus magasságmérő nyomás-skáláján, ami azt eredményezi, hogy a magasságmérő 0 (nulla) műszerállást mutat az ICAO Egyezményes Légkör közepes tengerszintjén;
161. *stratégiai tervezés*: olyan tervezés, amikor az intézkedésekről szóló döntést azok hatálybalépése előtt több, mint egy nappal megelőzően hozzák meg, és amelyet az intézkedések hatálybalépése előtt kettő és hat hónap közötti időszakban végeznek (strategic planning);
162. *szabályos megközelítési légtér*: meghatározott méretű, a műszeres leszállító rendszer (a továbbiakban: ILS) iránsáv vagy mikrohullámú leszállító rendszer (a továbbiakban: MLS) végső megközelítési útirány két oldalára kiterjedő légtér; de egymástól független párhuzamos megközelítéseknel csak a szabályos megközelítési légtér belső felét veszik figyelembe (Normal operating zone);
163. *szintrepülés*: repülés, amely során a légi jármű tartja aktuális magasságát;
164. *szolgálat*: gyűjtőfogalom, amely jelenti egyrészt meghatározott funkciók ellátását, másrészt a nyújtott szolgáltatásokat;
165. *taktikai műveletek*: abban az esetben alkalmazott műveletek, ha az intézkedések végrehajtására a róluk szóló döntés meghozatala napján kerül sor (tactical operations);
166. *tanácsadói útvonal*: olyan kijelölt útvonal, ahol légiforgalmi tanácsadó szolgálatot biztosítanak áll rendelkezésre (Advisory route);
167. *TAS*: a légi járműnek a környező levegőhöz viszonyított sebessége (True air speed);
168. tengerszinthez viszonyított magasság: a földfelület valamely pontjának, szintjének, vagy ahhoz rögzített pontnak a közepes tengerszinthez viszonyított függőleges távolsága (Elevation);
169. *térköz*: távolság, amely lehet
  - a) *légi járművek közötti térköz*: a légi járművek közötti vízszintes, illetve függőleges távolság idő vagy távolság egységekben kifejezve,
  - b) *ATS útvonalak közötti térköz*: az ATS útvonalak középvonalai között meghatározott oldalirányú távolság, amely biztosítja, hogy a védett légterek ne fedjék át egymást (Spacing);
170. *területi navigációs útvonal*: területi navigációs képességgel rendelkező légi járművek általi használatra létesített ATS útvonal (Area navigation route);
171. *TIZ*: nem ellenőrzött repülőtér körül kijelölhető, meghatározott méretű légtér, amelyben a repülések számára a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot az érintett repülőtér repüléstájékoztató egysége nyújtja (Traffic information zone);
172. *TMA*: egy vagy több nagyobb repülőtér közelében, rendszerint ATS útvonalak találkozásánál létesített irányítói körzet (Terminal Control Area);
173. *útvonal engedély*: engedély, amely tartalmazza a légi jármű felszállás utáni repülési útját azon pontig, amelynél a leszálláshoz történő megközelítés várható, hogy megkezdődik (En-route clearance);
174. *útvonalpont*: területi navigációs útvonal vagy egy területi navigációt alkalmazó légi jármű repülési útvonalának meghatározására használt, meghatározott földrajzi hely (Waypoint);
175. *vak-adás*: egyik állomás adása egy másik részére olyan körülmények között, amikor kétoldalú összeköttetés létrehozása nem lehetséges, azonban feltételezhető, hogy a hívott állomás az adást venni képes (Blind transmission);

176. *válaszjeladó*: vevő- és adóberendezés, amely megfelelő kérésre válaszjelet sugároz ki, és amelynél a kérdés és a válaszadás más frekvencián történik (Transponder);
177. *válaszjeladó garbling*: az SSR rendszer esetében lehetséges hiba, amelyet az egymáshoz túl közeli azimutszögön elhelyezkedő, de különböző magasságon lévő légi járművel által küldött válaszok átfedése idéz elő;
178. *várakozási eljárás*: előre meghatározott eljárás, amely a légi járművet előírt légtéren belül tartja, amíg az további engedélyre vár (Holding procedure);
179. *várakozási pont*: földrajzi hely, amelyhez viszonyítva a várakozási eljárást végrehajtják (Holding fix);
180. *VASI*: a futópálya küszöb mellett telepített olyan fények rendszeréből álló berendezés, amely célja siklópálya adása a bevezetéshez vizuális módon, ahol a fények fehér és piros színnel jelzik a légi jármű helyzetét a siklópályához képest, és ahol minden fényt csak egy bizonyos magasságban lehet látni akként, hogy ha egyenlő számban lehet piros és fehér fényeket látni, akkor a légi jármű siklópályán van, viszont ha többségében piros fények látszódnak, akkor túl alacsonyan, míg ha többségében fehér fények láthatóak, akkor túl magasán (Visual Approach Slope Indicator);
181. *végso megközelítés*: a műszer szerinti megközelítési eljárásnak azon szakasza, amely a végso megközelítés kijelölt helyénél vagy pontjánál kezdődik, vagy ahol ilyeneket nem jelöltek ki, ott az utolsó eljárásforduló vagy alapforduló befejezésénél, vagy a várakozási eljárás rárepülési fordulójánál, ahol ilyen meghatározottak; vagy a megközelítési eljárásban meghatározott utolsó útirány elérési pontjánál, és a repülőtér közelében addig a pontig tart, ahonnan a leszállás végrehajtható, vagy a megszakított megközelítési eljárást megkezdi (Final approach);
182. *vektorálás*: az ATS felderítő rendszer használatán alapuló navigációs irányvezetés biztosítása a légi járművek részére, meghatározott géptengely irányok formájában (Vectoring);
183. *veszély állapota*: annak kivételével, ha bizonyos, hogy a légi járművet és a fedélzetén tartózkodó személyeket nem fenyegeti súlyos és közvetlen veszély, valamint nem szorulnak azonnali segítségre, az az állapot, amelyben egy légi jármű akkor van, ha
- a riasztás állapotát követően az összeköttetés létesítésére irányuló további sikertelen kísérletek és szélesebb körű sikertelen érdeklődések arra a valószínűségre mutatnak, hogy a légi jármű veszélyben van,
  - a légi jármű fedélzetén lévő üzemanyag valószínűleg elfogyott, vagy nem elegendő arra, hogy a légi jármű biztonságosan elérje a repülőtérre,
  - olyan tájékoztatás érkezett, amely azt jelzi, hogy a légi jármű működési képessége oly mértékben csökkent, hogy kényszerleszállás valószínű vagy
  - olyan tájékoztatás érkezett, amely azt jelzi, hogy a légi jármű kényszerleszállásra készül (Distress phase);
184. *veszélyes hely*: a repülőtér mozgási területének olyan része, ahol ismétlődően összeütközési veszélyt, vagy futópályasértést tapasztaltak, illetve ahol potenciális összeütközési veszély, vagy futópályasértés kockázata áll fenn, és emiatt a légi járművezetők és járművezetők fokozott figyelme szükséges (Hot spot);
185. *vevő egység*: az a légi forgalmi szolgálati egység, amelynek közleményt küldenek (Receiving unit);
186. *vízszintes elkülönítés*: gyűjtőfogalom, amely jelenthet oldalirányú vagy hosszirányú elkülönítést (Horizontal separation);
187. *VOR*: olyan földön telepített, VHF rádiójeleket használó rádió navigációs berendezés, amely segítségével a légi járművön lévő berendezés képes megállapítani a VOR-hoz képest mért, szögben kifejezett helyzetét (VHF Omni Directional Radio Range).
- (2) Az e rendeletben nem meghatározott fogalmakat a SERA rendeletben meghatározottak szerint kell alkalmazni.

## MÁSODIK RÉSZ

### A LÉGI FORGALMI SZOLGÁLATOK ELLÁTÁSÁNAK SZABÁLYAI

#### I. FEJEZET

##### ÁLTALÁNOS RÉSZ

#### 2. A légi forgalmi szolgálatok ellátása

- 4.5** (1) A SERA rendelet mellékletének 7. szakasz 7001. pontjában meghatározott légi forgalmi irányító szolgálatok feladatai a (2) bekezdésben foglaltak kivételével nem terjednek ki a földdel való összeütközés megelőzésére, ezért



az e rendelet légiforgalmi szolgáltatások eljárásairól szóló harmadik részében foglalt eljárások a (2) bekezdésben foglaltak kivételével nem mentesítik a hajózó személyzetet azon felelőssége alól, hogy meggyőződjön arról, hogy a légiforgalmi irányító egységek által kiadott valamennyi engedély biztonságos ebben a vonatkozásban.

- (2) IFR repülés vektorálása vagy olyan direkt útvonal adása esetén, amely következtében az IFR repülés letér az ATS útvonalról, a légiforgalmi irányító kizárólag olyan engedélyt adhat a légi jármű számára, amely biztosítja az adott területen lévő akadályok feletti biztonságos magasságban történő repülést mindaddig, amíg a légi jármű vissza nem tér saját navigációval történő működésre. Mivel az IFR repülést végző légi jármű hajózó személyzete vektorálás vagy ATS útvonaltól eltérő direkt útvonal adása esetén nem képes megállapítani a légi jármű pontos helyzetét az adott területen lévő akadályokhoz képest, ezért nem képes az akadályok feletti biztonságos repülési magasság meghatározására, ezekben az esetekben a földdel való összeütközés megelőzése a légiforgalmi irányító szolgálat feladata.

### 3. A légiforgalmi szolgálatok felosztása

#### 5. § A légiforgalmi szolgálatok fajtái:

- a) légiforgalmi irányító szolgálat, mely a SERA rendelet mellékletének 7. szakasz 7001. pont a), b) és c) alpontjában meghatározott feladatok ellátására szolgál, és amely lehet
- aa) körzeti irányító szolgálat: amely a SERA rendelet mellékletének 7. szakasz 7001. pont a) és c) alpontban meghatározott feladatok ellátása érdekében – az ellenőrzött repülések számára az ab) és ac) alpontokban meghatározott szakaszban lévő repülések kivételével – létrehozott légiforgalmi irányító szolgálat,
- ab) bevezető irányító szolgálat: az érkezési és indulási szakaszokban lévő ellenőrzött repülések számára a SERA rendelet mellékletének 7. szakasz 7001. pont a) és c) alpontjában meghatározott feladatok ellátása érdekében létrehozott légiforgalmi irányító szolgálat, valamint
- ac) repülőtéri irányító szolgálat: a repülőtéri forgalomban részt vevő légi járművek számára – az ab) alpontban meghatározott repülési szakaszban lévő repüléseket kivéve – a SERA rendelet mellékletének 7. szakasz 7001. pont a), b) és c) alpontjában meghatározott feladatok ellátása érdekében létrehozott légiforgalmi irányító szolgálat;
- b) légiforgalmi tanácsadó szolgálat, amely a SERA rendelet mellékletének 7. szakasz 7001. pont d) alpontjában szereplő feladatok ellátására szolgál;
- c) repüléstájékoztató szolgálat, amely a SERA rendelet mellékletének 7. szakasz 7001. pont d) alpontjában szereplő feladatok ellátására szolgál és
- d) riasztó szolgálat, amely a SERA rendelet mellékletének 7. szakasz 7001. e) alpontjában szereplő feladatok ellátására szolgál.

### 4. Légiforgalmi szolgálatok szükségességének meghatározása

6. § (1) Budapest FIR-ben repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot kell biztosítani a repülőtér nyitvatartási ideje alatt a repülőtéren, ha:
- a) a VFR szerint működő induló vagy érkező légi járművek éves műveletszáma meghaladja a 6000-et,
- b) műszer szerinti megközelítési eljárás is végrehajtható, vagy
- c) nemzetközi forgalmat is kiszolgálhatnak.
- (2) Budapest FIR-ben a repülőtéri irányító szolgálatot kell biztosítani a repülőtér nyitvatartási ideje alatt a repülőtéren, ha:
- a) a VFR szerint működő induló vagy érkező légi járművek éves műveletszáma meghaladja a 20 000-et,
- b) az IFR és VFR szerint működő induló vagy érkező légi járművek éves műveletszáma meghaladja a 12 000-et,
- c) az IFR szerint működő induló vagy érkező légi járművek éves műveletszáma meghaladja a 6000-et, vagy
- d) az éves műveletszámtól függetlenül CAT II. vagy CAT III. precíziós megközelítéseket hajtanak végre.
- (3) Ha az (1) vagy (2) bekezdésben meghatározott feltételek nem teljesülnek, de a repülőtér üzemben tartója indokoltnak tartja, a repülőtér nyitvatartási ideje alatt biztosíthat repülőtéri repüléstájékoztató vagy repülőtéri irányító szolgálatot.
- (4) A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 33. §-ában meghatározott nyilvános repülőrendezvény engedélyezések a légiközlekedési hatóság – az esetileg megnövekedett légi forgalomra vagy

a légiforgalom jellemzőire tekintettel – a rendezvény idejére előírhatja repülőterei repüléstájékoztató szolgálat biztosítását.

- 7. §**
- (1) Az Lt. 61–61/A. §-ával összhangban a légiforgalmi szolgáltató az 5. § szerinti légiforgalmi szolgálatok létesítésének szükségességét a következők figyelembevételével határozza meg:
    - a) az érintett légiforgalomban részt vevő légi járművek típusai,
    - b) a légiforgalom sűrűsége,
    - c) az időjárási körülmények,
    - d) egyéb lényeges tényezők.
  - (2) Különösen szükség lehet a légiforgalmi szolgálat létesítésére:
    - a) a különböző típusokkal, ezáltal különböző repülési sebességgel üzemelő összetett légiforgalom esetén ott, ahol egy viszonylag nagyobb sűrűségű, azonban azonos üzemeltetési típusú forgalom ezt nem indokolná,
    - b) ha az időjárási körülmények ezt indokolják, amelynek mérlegelésekor figyelembe kell venni, hogy azok hatása nagy jelentőségű lehet olyan területeken, ahol a légiforgalom áramlása állandó jellegű, vagy menetrendszerű a légiforgalom, míg hasonló vagy rosszabb meteorológiai körülmények viszonylag kevésbé lehetnek fontosak olyan területen, ahol a repülés ilyen körülmények között megszakítható,
    - c) a nagy kiterjedésű vízfelületek, hegyvidéki, lakatlan vagy sivatagi területek esetében szükséges lehet még akkor is, ha a repülések gyakorisága rendkívül ritka.
  - (3) Egy adott területen belül a légiforgalmi szolgálatok szükségességének meghatározása során nem lehet tényezőként figyelembe venni a légi járművek összeütközési-veszély jelző fedélzeti rendszerrel (a továbbiakban: ACAS) történő felszereltségét.

## **5. Légiforgalmi szolgálatokkal biztosított légtérrészek és repülőterek elnevezése**

- 8. §** Ha a légtér meghatározott részében vagy a repülőtéren légiforgalmi szolgálatokat biztosítanak, a légtér ezen részeit vagy a repülőteret a nyújtott szolgálatoknak megfelelően kell elnevezni.
- 9. §**
- (1) Repüléstájékoztató körzet (a továbbiakban: FIR) elnevezéssel kell ellátni a légtér azon részét, ahol repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítanak.
  - (2) A légtér azon részét, ahol az IFR repülések részére légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak, irányítói körzet vagy repülőterei irányító körzet (a továbbiakban: CTR) elnevezéssel kell ellátni. Az ilyen légtér esetén:
    - a) az ellenőrzött légtér azon részei, amelyben a VFR szerint működő légi jármű részére légiforgalmi irányító szolgálatot is biztosítanak, „B”, „C”, vagy „D” osztályú légtérként jelölhetők ki, és
    - b) a FIR-en belül kijelölt irányítói körzetek és TIZ-ek a FIR részét képezik.
  - (3) TIZ elnevezéssel kell ellátni a légtér azon részét, ahol a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot a területileg illetékes repülőter AFIS egysége nyújtja.

## **6. PBN**

- 10. §** A légtérrészekben alkalmazandó navigációs követelményeket a légiforgalmi szolgáltató az összeköttetési, navigációs és légiforgalmi szolgáltatási szint figyelembevételével az ICAO Doc. 9613 alapján határozza meg, és az AIP-ben közzéteszi.

## **7. Légiforgalmi szolgálatokat ellátó egységek létesítése és elnevezése**

- 11. §** A légiforgalmi szolgálatokat a következő ATS egységek látják el az alábbiak szerint:
- a) FIR-ekben a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot a repüléstájékoztató központok, kivéve, ha a szolgálatok ellátásának felelősségét a FIR-ben átruházzák ennek a feladatnak ellátására megfelelő eszközökkel felszerelt légiforgalmi irányító egység számára,
  - b) az irányítói körzetekben, CTR-ekben és ellenőrzött repülőtereken a légiforgalmi irányító-, repüléstájékoztató és riasztó szolgálatokat légiforgalmi irányító egységek.

## 8. FIR-ekre, irányítói körzetekre, CTR-ekre és TIZ-ekre vonatkozó szabályok

- 12. §** (1) Az irányítói körzet Lt. 5. § szerinti kijelölésekor annak határait úgy kell kijelölni, hogy azokon belül – figyelembe véve a körzetben rendes körülmények között alkalmazott navigációs berendezések képességeit is – megfelelő nagyságú légtér álljon rendelkezésre azon IFR repülések számára, amelyekre vonatkozóan légiforgalmi irányító szolgálatot kívánnak nyújtani.
- (2) Egy adott irányítói körzeten belül a légtér alsó határát nem szükséges egységesen kijelölni.
- (3) Egy irányítói körzet Lt. 5. § szerinti kijelölésekor annak alsó határát a föld- vagy vízfelszín felett 700 láb (200 méter) magasságon vagy afelett kell kijelölni.
- (4) Ha az irányítói körzet alsó határa 3000 láb (900 m) közepes tengerszint feletti magasság felett van, akkor annak függőleges határait a használható IFR magasságoktól FL410 (12 500 m STD) alatt 500 lábbal, FL410 (12 500 m STD) felett pedig 1000 lábbal (300 m) eltérő magasságon kell megállapítani.
- (5) Az irányítói körzet felső határát akkor kell meghatározni, ha:
- nem nyújtanak légiforgalmi irányító szolgálatot ezen felső határ felett, vagy
  - az irányítói körzet magaslégtéri irányítói körzet alatt helyezkedik el, amely esetben a felső határ egybeesik a magaslégtéri irányítói körzet alsó határával.
- 13. §** (1) A CTR oldalhatárainak magába kell foglalnia a repülőtéren műszeres időjárás körülmények között IFR szerint működő érkező és induló légi járművek irányítói körzeten kívül eső repülési útvonalait.
- (2) A CTR-ek oldalhatárainak az adott repülőtér vagy repülőterek vonatkoztatási pontjától legalább 5NM (9,3 km) távolságra kell kiterjednie olyan irányokba, ahonnan a megközelítéseket végre lehet hajtani.
- (3) Egy CTR több egymáshoz közel elhelyezkedő repülőteret is magába foglalhat.
- (4) Ha a CTR irányítói körzet oldalhatárain belül helyezkedik el, akkor az a földfelszíntől függőleges irányban felfelé, legalább az irányítói körzet alsó határáig terjed.
- (5) A különleges VFR repülések jellege miatt vagy egyéb okból a CTR felső határa a felette elhelyezkedő irányítói körzet alsó határánál magasabban is kijelölhető.
- (6) Ha a CTR egy irányítói körzet oldalhatárain kívül helyezkedik el, akkor a CTR számára felső határt jelölnek ki.
- (7) Ha az (5) bekezdésben foglaltaknak megfelelően a CTR felső határát magasabban jelölik ki, mint a felette elhelyezkedő irányítói körzet alsó határa, vagy ha a CTR az irányítói körzet oldalhatárán kívül fekszik, annak felső határát úgy határozzák meg, hogy a légi járművezetők részéről az jól azonosítható legyen. Ha ez a határ 3000 láb (900 m) közepes tengerszint feletti magasság felett van, akkor egybe kell esnie a SERA rendelet 3. Függelékében meghatározott VFR utazómagasságok egyikével.
- 14. §** (1) A repülőtéren forgalom védelme érdekében TIZ-t kell kijelölni, ha a repülőtéren repülőtéren repüléstájékoztató egység működik és azt a repülőtéren forgalom jellege indokolja.
- (2) Ha a repülőtéren műszeres megközelítési eljárás lehetséges, a TIZ oldalhatárai magukba foglalják a repülőtéren forgalom – különösen az IFR szerint működő érkező és induló légi járművek – repülési útvonalait, és a műszeres megközelítéshez kapcsolódó várakozási légtereket.
- (3) A TIZ számára felső határt kell kijelölni, amely ha egybeesik a fölötte lévő irányítói körzet alsó határával, IFR szerint működő érkező és induló légi járművek fokozott védelmét szolgálja.
- 15. §** Az egyes ATS egységek kapacitásának és a légiforgalmi szolgálatok hatékony ellátásának növelése érdekében a FIR, valamint az irányítói körzetek és CTR-ek a légiforgalom jellegének megfelelően kisebb légtérszakaszokra oszthatók, amelyekben a működő légi járművek számára a légiforgalmi szolgálatokat ún. szektorok látják el.

## 9. Az ATS egységek és légterek elnevezése

- 16. §** (1) A körzeti irányító központot (a továbbiakban: ACC), a bevezető irányító egységet vagy a repüléstájékoztató központot arról a városról vagy földrajzi jellegzetességről kell elnevezni, amelynek közelében létesítették.
- (2) A repülőtéren irányító tornyot vagy a repülőtéren repüléstájékoztató egységet arról a városról vagy repülőteréről kell elnevezni, ahol azt létesítették.
- (3) A CTR-t, az irányítói körzetet, a FIR-t vagy a TIZ-t az adott légtér felett felügyeletet gyakorló egység nevével kell azonosítani.

## 10. ATS útvonalak tervezése, létesítése, elnevezése és módosítása

- 17. §**
- (1) Az ATS útvonal létesítéséhez vagy módosításához szükséges tervezés során az ICAO Annex 11, 1. és 3. Függelékében és az ICAO Léginavigációs Szolgáltatások Eljárásai – Légijármű Üzemeltetése (a továbbiakban: ICAO Doc 8168) dokumentumban meghatározott eljárásokat kell alkalmazni.
  - (2) Az ATS útvonal tervezési és ellenőrzési adatait, az azokra vonatkozó észrevételeket és a módosításokat a folyamatoknak megfelelően a légiforgalmi szolgálatnak dokumentálni és archiválni kell.
  - (3) A standard indulási, érkezési, megközelítési és várakozási eljárások létesítéséhez, illetve módosításához a légiközlekedési hatóság jóváhagyása szükséges. Az eljárások tervezésére ellenőrzött légtérben ANS szolgáltató jogosult. Az eljárások létesítésére és módosítására vonatkozó kérelmet ellenőrzött légtérben az illetékes ANS szolgáltató, nem ellenőrzött légtérben az illetékes ATS szolgálat vagy a repülőtér üzemben tartója nyújthat be a légiközlekedési hatósághoz.
  - (4) A légiközlekedési hatóság a standard indulási, érkezési, megközelítési és várakozási eljárások létesítésére, illetve módosítására vonatkozó jóváhagyást megadja, ha a standard indulási, érkezési, megközelítési és várakozási eljárások tervezését az (1) és az (5) bekezdésben meghatározott követelményeknek megfelelően végezték.
  - (5) ATS útvonal tervezését és annak ellenőrzését eljárásstervező személy végezheti.
  - (6) Eljárásstervező személy az lehet, aki
    - a) tanfolyam keretében tanúsítvánnyal igazolt módon megfelelő szinten elsajátította az (1) bekezdésben meghatározott eljárásstervező standardokat,
    - b) az a) pontban meghatározottakat követően eljárásstervező felügyelete mellett legalább öt ATS útvonal tervezése során, beleértve a módosítást is, gyakorlatot szerzett, és
    - c) legalább ötévente sikeresen elvégez egy ismeretfelújító tanfolyamot.

## 11. Átkapcsolási pontok kijelölése

- 18. §**
- (1) A VOR berendezésekkel kijelölt ATS útvonalszakaszokon a légiforgalmi szolgálat átkapcsolási pontokat jelölhet ki, ha ez segíti a pontosabb navigációt. Az átkapcsolási pontok kijelölése 60 NM-es (110 km) vagy ennél hosszabb útvonalszakaszokra korlátozódik, kivéve, ha az ATS útvonalak rendszere, a navigációs berendezések sűrűsége vagy más műszaki vagy üzemeltetési szempont rövidebb útvonalszakaszokon történő kijelölést nem indokol.
  - (2) Az átkapcsolási pontot, ha lehetséges, az egyenes útvonalszakaszon a két berendezés közötti útvonal felénél vagy ATS útvonalak töréspontjainál kell kijelölni.
  - (3) Az átkapcsolási pontok kijelölése során az ICAO Annex 11. A melléklet 6. pontjában meghatározottakat kell alkalmazni.

## 12. Fontos pontok létesítése és elnevezése

- 19. §**
- (1) Az ATS útvonalak és azon belül a műszeres megközelítési eljárások meghatározására vagy a légiforgalmi szolgálatok a légijárművek haladására vonatkozó információ igényének megfelelően a légiforgalmi szolgálatok fontos pontokat jelölnek ki.
  - (2) Az ATS útvonalak létesítéséhez szükséges fontos pontokat az ICAO Annex 11. 2. függelékében meghatározottak szerint kell kijelölni, és pontazonosítóval ellátni.

## 13. Standard gurulási útvonalak létesítése és elnevezése

- 20. §**
- (1) Összetett gurulóút-hálózattal rendelkező repülőtereken, illetve ahol a különböző légijármű típusok miatt szükséges, a futópályák, a forgalmi előterek és a karbantartási területek között guruló légijárművek részére standard gurulási útvonalak jelölhetők ki.
  - (2) A gurulási útvonalakat úgy kell megtervezni, hogy forgalmi konfliktusok ne alakuljanak ki.
  - (3) A gurulást végrehajtó légijármű részére meghatározott standard gurulási útvonalakat a repülőtér üzemeltetőnek olyan azonosítóval kell ellátni, amelyek nem téveszthetők össze a futópályák és az ATS útvonalak azonosítóival.

#### 14. Együttműködés a szomszédos ATS egységek között

- 21. §** (1) Az ICAO Légiforgalmi Szolgálatok Tervezési Kézikönyve (ICAO Air Traffic Services Planning Manual, a továbbiakban: ICAO Doc 9426) II. Rész 2. Fejezetében és az ICAO Léginavigációs Szolgáltatások Eljárásai – Légiforgalmi Szolgáltatás (ICAO Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management, Doc 4444ATM/501, a továbbiakban: ICAO Doc 4444) 10. Fejezetében leírtaknak megfelelően egy magyar és egy szomszédos külföldi ATS egység közötti koordinálási eljárásokat a két állam ATS egységei között megkötött együttműködési megállapodásban (Letter of Agreement, a továbbiakban: LoA) kell rögzíteni.
- (2) A LoA-ban szereplő eljárások kiegészítik a magyar és az érintett állam jogszabályaiban és helyi eljárásaiban, valamint az alkalmazható ICAO dokumentumok hatályos kiadásaiban foglalt rendelkezéseket.
- (3) A LoA-t az EUROCONTROL Légiforgalmi Szolgálati Egységek Közötti Együttműködési Megállapodás Közös Formátuma (The Common Format Letter of Agreement between Air Traffic Services Units) című dokumentumában leírtak figyelembevételével kell elkészíteni.
- (4) A LoA-t az érintett ATS egységeinek vezetői írják alá és módosítják.
- (5) Amikor különleges esetek vagy gyors fejlemények azonnali cselekvést követelnek, az érintett ATS egységek vezetői közös megegyezéssel ideiglenes változtatásokat (a LoA-ban nem szereplő részeket érintően) vagy módosításokat (a LoA-ban szereplő részeket érintően) alkalmazhatnak a LoA vonatkozásában. Az ilyen ideiglenes változtatások vagy módosítások hatálya nem haladhatja meg a három hónapot, kivéve, ha azok a megállapodás vonatkozó pontjának megfelelően állandó változtatásokká válnak.
- 22. §** (1) Az egyazon légiforgalmi szolgáltatóhoz tartozó ATS egységek kivételével, két szomszédos belföldi ATS egység közötti koordinálási eljárásokat együttműködési megállapodásban kell rögzíteni.
- (2) A belföldi megállapodásokban szereplő eljárásokat a hazai jogszabályok rendelkezéseivel, valamint az érintett egységek munkahelyi előírásaival összhangban kell alkalmazni.
- (3) Az érintett ATS egységek vezetői által aláírt belföldi megállapodás érvényességéhez a légiközlekedési hatóság jóváhagyása szükséges.
- (4) Amikor különleges esetek vagy egyéb fejlemények azonnali cselekvést követelnek, az érintett ATS egységek vezetői közös megegyezéssel ideiglenes változtatásokat vagy módosításokat alkalmazhatnak a belföldi megállapodás vonatkozásában. A változtatások vagy ideiglenes módosítások hatálya nem haladhatja meg az egy hónapot, kivéve, ha azok a megállapodás vonatkozó pontjának megfelelően állandó módosításokká válnak.
- (5) A belföldi megállapodások állandó módosítása, valamint felbontása az aláíró felek írásos megállapodása alapján válik hatályossá.
- 23. §** (1) Az ATS egységek, valamint a repülőtér üzemeltetője vagy a kapcsolódó repülőtéri szolgálatok – ideértve az előtér-irányító szolgálatot is – közötti együttműködést megállapodásban kell rögzíteni. Az együttműködési megállapodást az érintett szolgálatok vagy egységek vezetői kötik meg és módosítják.
- (2) Ha a repülőtéren nincs ATS egység, a repülőtér üzemben tartójának az alábbiakról kell tájékoztatnia a repüléstájékoztató központot:
- a repülőtéri működés tárgynapi megkezdésének és befejezésének időpontjáról;
  - a repülési üzem működéséért felelős személy elérhetőségéről.
- (3) A repüléstájékoztató szolgálati egység és a szomszédos repülőtér üzemben tartója közötti együttműködést indokolt esetben megállapodásban kell rögzíteni.
- (4) Amennyiben az (1) bekezdésben meghatározott megállapodás szerint a repülőtéren előtér-irányító szolgálat működik, a repülőtér üzemben tartójának feladatai közül az előtér-irányító szolgálat a légi járművek és egyéb járművek előtérén történő tevékenységével és mozgásával összefüggésben a következő feladatokat láthatja el:
- az előtér biztonságos üzemelésének felügyelete;
  - az előtéri gurulóúton a légi jármű gurulási nyomvonalak és azok biztonsági sávjai akadálymentességének biztosítása;
  - az állóhelyek fogadóképességének biztosítása;
  - légi jármű beállító rendszer üzemeltetése;
  - légi jármű beállítás;
  - felvezetés;

- g) a légi járművek érkezési idejével, le- és felszállásával kapcsolatos alapvető információk megosztása, valamint a tájékoztatások továbbítása a repülőtér üzemben tartója, a földi kiszolgálók, a légi jármű üzemeltetők és a repülőtéri légiforgalmi szolgálat részére;
  - h) légi jármű állóhelykiosztás;
  - i) védelmi és biztonsági intézkedések az előtérben;
  - j) NOTAM kiadásának a kezdeményezése az előtér biztonságos üzemelése érdekében.
- (5) Az előtér-irányító szolgálatnak közvetlen kapcsolatot kell fenntartania a repülőtéri légiforgalmi szolgálattal.
- (6) A járművek és a személyek az előtérben csak úgy mozoghatnak, hogy elkerüljék az összeütközést a légi járművekkel. Az ezzel összefüggésben a repülőtérben alkalmazandó részletes szabályokat a repülőtérrend tartalmazza.

### **15. Együttműködés a polgári légi járművek repülését befolyásoló katonai tevékenységekért felelős katonai szervezetek és a légiforgalmi szolgáltató között**

- 24. §**
- (1) A légiforgalmi szolgáltatóknak szükség szerint szoros együttműködést kell fenntartania a polgári légi járművek repülését befolyásoló katonai tevékenységekért felelős katonai szervezetekkel.
  - (2) A polgári légi járműre veszélyt jelentő tevékenységek egyeztetését a 16. alcímben meghatározottak szerint kell végezni.
  - (3) Az illetékes katonai repülésirányító egységek és polgári ATS egységek között a légi járművek biztonságos és hatékony működéséhez szükséges kölcsönös tájékoztatások cseréjét külön megállapodásban kell meghatározni, amelyet a polgári légiközlekedési hatóság és a katonai légügyi hatóság hagynak jóvá.
  - (4) A légtérfelügyelet ellátásáért felelős katonai szolgálati egységnek a polgári ATS egység részére tájékoztatást kell adnia arról, ha a légtérfelügyelet ellátásáért felelős katonai szolgálati egység polgári légi járművet figyel meg, amely olyan körzetet közelít meg vagy körzetbe lép be, amelyben elfogás válhat szükségessé, annak érdekében, hogy a polgári légi jármű azonosításával és navigációs tájékoztatással elkerülhető legyen az elfogás.
  - (5) A polgári ATS egységnek továbbítania kell a légtérfelügyelet ellátásáért felelős katonai szolgálati egység számára a nemzetközi repülést végző, ismert légi járművek tervezett és tényleges mozgására vonatkozó adatokat az azonosítás megkönnyítése és az elfogások elkerülése érdekében.
  - (6) A repülések biztonságának érdekében a légtér szuverenitását megsértő légi járművek elfogását irányító katonai repülésirányító egység haladéktalanul tájékoztatja a polgári ATS egységet az esetlegesen riasztott légi járművekről, lehetőség szerint elegendő időt biztosítva az érintett légtér szabaddá tételére.
  - (7) Az MCTR-ek és MTMA-k kivételével a GAT repülés számára a polgári ATS egység nyújt légiforgalmi szolgálatot. Az állami repülések céljára kijelölt légtérben kívül ellenőrzött légtérben végrehajtott OAT repülések útvonalrepülési szakasza számára, valamint a nem ellenőrzött légtérben végrehajtott OAT repülések számára légiforgalmi szolgáltatás nyújtására a légvédelmi készenléti repülés kivételével a polgári légiforgalmi szolgálat jogosult.
  - (8) Ha egy adott légtér blokkon belül a GAT és OAT repüléseket különböző irányító egység vagy szektor kezeli, és a 37. § (2) bekezdésben meghatározott feltételek nem biztosítottak, akkor a légvédelmi készenléti repülés kivételével OAT repülés nem hajtható végre.
- 25. §**
- (1) Az illetékes polgári légiforgalmi irányító egységnek, vagy az időszakosan korlátozott légtérben illetékes katonai repülésirányító egységnek vektorálással kell biztosítania, hogy az irányításuk alatt álló légi járművek – az átadásra kerülő légi járművek kivételével – az időszakosan korlátozott légtér oldalhatárához 2,5 NM-nél közelebb ne kerüljenek, kivéve, ha külön koordinálással biztosítják a szomszédos légtérekben működő légi járművek megfelelő elkülönítését.
  - (2) A katonai légvédelmi irányítóegység feladata az időszakosan korlátozott légtér magassági határain kívül eső első IFR utazómagasságot használó polgári légi járműtől a megfelelő magassági elkülönítés biztosítása.
  - (3) A működő időszakosan korlátozott légtér engedéllyel átrepülő, a polgári légiforgalmi irányító egység irányítása alatt álló polgári légi jármű számára a katonai légvédelmi irányító egységnek elkülönítést – beleértve a nagysebességű katonai VFR szerint működő légi jármű és a polgári VFR légi jármű elkülönítését is – kell biztosítania.

## 16. A polgári légi járművekre lehetséges veszélyt jelentő tevékenységek egyeztetése

- 26. §**
- (1) A polgári légi járműre lehetséges veszélyt jelentő tevékenységeket egyeztetni kell a polgári légi közlekedési hatósággal és a katonai légügyi hatósággal. Az egyeztetést követően a katonai légügyi hatóság intézkedik az egyeztetés eredményének közzétételéről.
  - (2) Az egyeztetés célja, hogy megfelelő intézkedésekkel elkerülhető legyen a polgári légi járművek veszélyeztetése, és a légi járművek üzemelésének túlzott mértékű zavarása vagy korlátozása.
  - (3) A veszélyt jelentő tevékenységek tervezésénél a következőket kell figyelembe venni:
    - a) a tevékenység helyszínét, területét, időpontját és időtartamát úgy válasszák meg, hogy lehetőség szerint elkerülhető legyen az ATS útvonalak lezárása, áthelyezése, a leginkább használatos repülési szintek korlátozása, vagy a menetrendszerű légi forgalom késleltetése, és
    - b) a tevékenység végrehajtására kijelölt légtér méretét a lehető legkisebbre korlátozzák.
  - (4) A veszélyt jelentő tevékenységek tervezésénél az illetékes ATS egység, valamint a tevékenységet végrehajtó egység között összeköttetést kell biztosítani arra az esetre, ha kényszerhelyzet vagy más előre nem látható esemény miatt a tevékenység megszakítása válik szükségessé. Amennyiben lehetséges, ez az összeköttetés közvetlen összeköttetés legyen.
  - (5) A légi közlekedési hatóságnak megfelelő intézkedéseket kell hoznia a légi jármű üzemeltetésére hatással lévő, a nyilvános repülőterek közelében kereskedelmi, szórakoztató és egyéb célokra rendszeresen használt lézersugár elleni védelemről. A légi jármű üzemeltetésére veszélyt jelentő lézersugárzókra, továbbá kritikus és érzékeny területeire az ICAO Annex 14 I. kötetében, valamint az ICAO Lézerkibocsától és Repülésbiztonság Kézikönyv (ICAO Manual on Laser Emitters and Flight Safety, ICAO Doc 9815) dokumentumában meghatározottakat kell alkalmazni.

## 17. Együttműködés a meteorológiai és az ATS szolgáltató között

- 27. §**
- (1) Annak érdekében, hogy a légi járművek megkapják az üzemeltetésükhöz szükséges legfrissebb időjárási tájékoztatásokat, a meteorológiai és az ATS szolgáltató között együttműködési megállapodást kell kötni.
  - (2) A légi forgalmi szolgálatok személyzetének
    - a) a jelzőműszerek használatán túlmenően – a megállapodásoknak megfelelően – jelentenie kell az általa megfigyelt vagy a légi jármű által jelentett meteorológiai elemeket,
    - b) a legrövidebb időn belül jelentenie kell a repülőtéri meteorológiai irodának azokat az ATS egység által megfigyelt vagy a légi jármű által jelentett, az üzemeltetés szempontjából lényeges időjárási jelenségeket, amelyeket a repülőtéri időjárás jelentés nem tartalmaz, és
    - c) a legrövidebb időn belül jelentenie kell a repülőtéri meteorológiai irodának a vulkanikus hamufelhőre vonatkozó tájékoztatásokat.
  - (3) A (2) bekezdésben meghatározottak mellett az ACC-nek, valamint a repüléstájékoztató központnak továbbítani kell a tájékoztatást a központot kiszolgáló meteorológiai szolgáltató számára is.
  - (4) Szoros együttműködést kell fenntartani Budapest ATS Központ, valamint a meteorológiai szolgáltató között annak érdekében, hogy a NOTAM és SIGMET közlemények a helyzetnek megfelelően tartalmazzák a vulkáni hamuról szóló tájékoztatásokat.

## 18. Együttműködés az ATS egység és az AIS között

- 28. §**
- (1) Annak érdekében, hogy az AIS egység megkapja azokat a tájékoztatásokat, amelyek lehetővé teszik számára a legfrissebb repülés előtti tájékoztatások biztosítását és a repülés közbeni tájékoztatásokra vonatkozó igények kielégítését, a légi forgalmi szolgálat személyzetének az illetékes AIS egység részére haladéktalanul jelentenie kell
    - a) a repülőtér állapotára vonatkozó, az AIS által közléteendő tájékoztatásokat,
    - b) a légi forgalmi szolgálat illetékességi területén telepített navigációs berendezések, létesítmények meghibásodását, ha az üzemzavar várhatóan meghaladja a 3 órát, valamint azt, ha a navigációs berendezések működése helyreállt,
    - c) a szolgálat ellátásában beálló változásokat,
    - d) az ATS egység által megfigyelt vagy a légi jármű által jelentett vulkáni tevékenységet, vagy
    - e) bármely más, a légi jármű üzemeltetése szempontjából lényegesnek ítélt tájékoztatást.
  - (2) A repülőtér üzemben tartójának közölnie kell az illetékes AIS egységgel, ha a repülőtérre vonatkozóan közzétett adatokban vagy szolgálatokban előre tervezhető változások várhatók.

- (3) A léginavigációval kapcsolatos módosítás bevezetése előtt a légiforgalmi szolgálat figyelembe veszi az AIS idősükségletét a tájékoztatások összeállításához és kiadásához. Az érintett szervezetek és szolgálatok a tájékoztatás AIS-nak való mielőbbi átadása érdekében együttműködnek.
- (4) Az olyan módosítások esetén, amelyeket az AIS-nek a nemzetközileg elfogadott Légiforgalmi Tájékoztató Közlemények Szabályozott Kiadási Rendszere (Aeronautical Information Regulation And Control, a továbbiakban: AIRAC) szerint kell kiadnia, ideértve a térképeket vagy a számítógépes navigációs rendszereket érintő léginavigációs tájékoztatásokat, fokozott figyelmet kell fordítani a határidők betartásához szükséges feladatokra, a nemzetközileg előzetesen egyeztetett AIRAC hatálybalépési időpontokra.

### 19. Minimális repülési magasságok

- 29. §** Az ATS útvonalra – a légiforgalmi tájékoztatás rendjéről, a légiforgalmi tájékoztató szolgálat ellátásának szabályairól és a Magyarország légiközlekedési terep és akadály adatbázisának adattartalmára vonatkozó szabályokról szóló miniszteri rendeletben meghatározottak szerint – meghatározott minimális repülési magasságokat az illetékes légiforgalmi szolgáltató az AIP-ben közzéteszi. A meghatározott minimális repülési magasságoknak biztonságos távolságot kell biztosítaniuk az érintett területen levő figyelembe veendő akadály felett.

### 20. Óra-idő a légiforgalmi szolgálatnál

- 30. §**
- (1) Az ATS egységnek olyan órával kell rendelkeznie, amely az időt az érintett egység minden munkahelyéről jól látható módon órában, percben és másodpercben kifejezve jelzi.
  - (2) Az ATS egység óráit és egyéb időrögzítő berendezéseit rendszeresen ellenőrizni kell annak biztosítása érdekében, hogy azok mindenkor az egyezményes koordinált világidő (UTC) 30 másodperces határértékén belül működjenek. Ha egy ATS egység adatátviteli összeköttetést alkalmaz, óráikat és egyéb időrögzítő berendezéseit rendszeresen ellenőrizni kell, hogy ezek pontossága 1 másodperces határértékén belül legyen.
  - (3) A pontos időt standard időjelző állomástól, vagy ha ez nem lehetséges, más olyan egységtől kell beszerezni, amely a pontos időt ilyen állomástól kapta.

### 21. Repülésbiztonság-irányítási program

- 31. §**
- (1) Magyarországon a nyújtott ATM szolgáltatás biztonságossága, valamint az elfogadható repülésbiztonsági szint elérése és megtartása érdekében repülésbiztonság-irányítási programot kell működtetni, amelyet az ATM szolgáltatók és a légiközlekedési baleset kivizsgáló szervezet javaslata alapján, az ICAO Biztonság-irányítási Kézikönyv (ICAO Safety Management Manual, a továbbiakban: ICAO Doc 9859) dokumentumának figyelembevételével a légiközlekedési hatóság dolgoz ki.
  - (2) Magyarország légtereiben és repülőtereiben az elfogadható repülésbiztonsági szint az ICAO Doc 9859 útmutatásai szerint kell meghatározni.
  - (3) Budapest FIR-ben, GAT-ként működő 5700 kg maximális felszálló tömeget meghaladó légi járművel végzett gazdasági célú légiközlekedésben az ATM által nyújtott szolgáltatások tervezett fejlesztésének arra kell irányulnia, hogy az ATM közvetlen tevékenységével összefüggő repülésbiztonsági mutatószám ne haladja meg az  $1,55 \times 10^{-8}$  légiközlekedési baleset/repült óra értéket.
  - (4) Magyarország nemzeti repülésbiztonság-irányítási programja keretében a légiforgalmi szolgáltatóknak repülésbiztonság-irányítási rendszert kell működtetnie, amelynek a következőkre kell kiterjednie:
    - a) a repülésbiztonsági veszélyek beazonosítása,
    - b) az elfogadható repülésbiztonsági szint megőrzése érdekében szükséges javító intézkedések bevezetésének biztosítása,
    - c) az aktuális repülésbiztonsági szint folyamatos felügyeletére és rendszeres értékelésére, és
    - d) az átfogó repülésbiztonsági szint folyamatos növelésére irányuló törekvésre.
  - (5) A repülésbiztonság-irányítási rendszeren belül meg kell határozni a felelősségi köröket a légiforgalmi szolgáltatónál, beleértve a felső vezetés repülésbiztonságra vonatkozó közvetlen felelősségét is.
  - (6) A nemzeti repülésbiztonság-irányítási program alapján a légiforgalmi szolgáltató saját ATS repülésbiztonság-irányítási programot állít össze. A programot a légiközlekedési hatóság hagyja jóvá, és felügyeli annak végrehajtását.



## 22. Nyelvismeret, nyelvhasználat

- 32. §** (1) A légiforgalmi szolgáltatónak és a repülőtér üzemben tartójának biztosítania kell, hogy az érintett ATS egységek személyzete – a katonai ATS egységek személyzetének kivételével – a rádióösszeköttetések során alkalmazott angol nyelvet a légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyekre és tanúsítványokra vonatkozó formai követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról, a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról és a 805/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2015. február 20-i 2015/340/EU bizottsági rendeletben előírtak szerint beszéljék és értsék.
- (2) A Budapest FIR-rel szomszédos, külföldi ATS egységekkel történő koordinálási eljárások során az angol nyelvet kell használni.
- (3) Budapest FIR-ben az ATS egységek, szektorok és szektor munkahelyek közötti koordinálás során a magyar vagy az angol nyelvet kell használni.

## 23. Kényszerhelyzetre vonatkozó rendelkezések

- 33. §** (1) A légiforgalmi szolgáltatónak kényszerhelyzetre vonatkozó – a légiforgalmi szolgálatok és az illetékességi légterükben a kapcsolódó egyéb szolgálatok tényleges vagy lehetséges működésképtelensége esetén bevezetendő – terveket kell kidolgoznia, és azokról tájékoztatnia a szomszédos ATS szolgáltatókat és az európai uniós légiforgalmi szolgáltatási hálózatkezelőjét, a Eurocontrol Network Managert.
- (2) A kényszerhelyzetre vonatkozó terveket szoros együttműködésben kell kidolgozni a szomszédos légterekben a légiforgalmi szolgálatok ellátásáért felelős szolgáltatókkal és az érintett légtérhasználókkal.
- (3) A kényszerhelyzeti terv kidolgozását, közzétételét és alkalmazását az ICAO Annex 11. D melléklete határozza meg.

## II. FEJEZET

### LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLAT

## 24. A légiforgalmi irányító szolgálat ellátása, működése

- 34. §** Az 5. §-ban meghatározott légiforgalmi irányító szolgálatok egyes részeinek ellátását a következő egységek végzik:
- a) körzeti irányító szolgálat, amelyet
- aa) az ACC-nek vagy
- ab) ha ACC-t nem hoztak létre, a CTR-ben vagy meghatározott kiterjedésű irányítói körzetben elsődlegesen bevezető irányító szolgálat ellátására kijelölt egységnek kell ellátnia,
- b) bevezető irányító szolgálat, amelyet a
- ba) repülőtéri irányító toronynak kell ellátnia, ha a 7. § (1) bekezdése szerinti indokolt vagy célszerű a bevezető irányító szolgálat és a repülőtéri irányító szolgálat funkcióit egyetlen egység felelőssége alá összevonni,
- bb) az ACC-nek kell ellátnia, ha a 7. § (1) bekezdése szerint indokolt vagy célszerű a bevezető irányító szolgálat és a körzeti irányító szolgálat funkcióit egyetlen egység felelőssége alá összevonni, vagy
- bc) bevezető irányító egységnek kell ellátnia, ha indokolt vagy célszerű külön egység felállítása,
- c) repülőtéri irányító szolgálat, amelyet a repülőtéri irányító toronynak kell ellátnia.
- 35. §** A SERA rendelet mellékletének 8. szakasz 8005 pont b) alpontjában felsorolt esetekben a D és E osztályú légtérben az érintett légi járművek számára engedély adható az elkülönítés saját fenntartására a repülés egy adott szakaszára 10 000 láb (3050 m) magasság alatt az emelkedés vagy süllyedés idejére nappal, látvarepülési meteorológiai körülmények (visual meteorological conditions, a továbbiakban: VMC) között.

## 25. Az irányítás felelőssége

- 36. §** Egy ellenőrzött repülés egy adott időben kizárólag egyetlen légiforgalmi irányító egység vagy szektor irányítása alatt állhat.

- 37. §** (1) Egy adott – polgári ATS egység illetékességébe tartozó – légtér blokkon belül működő valamennyi légi jármű irányításáért egyazon légiforgalmi irányító egység vagy szektor felelős, azonban valamely légi járműnek vagy a légi járművek egy csoportjának irányítása más légiforgalmi irányító egységre is átruházható, ha az érintett légiforgalmi irányító egységek vagy szektorok közötti koordinálás biztosított.
- (2) Az (1) bekezdésben meghatározott adott légtér blokkon belül a GAT és OAT repülések különböző irányító egység vagy szektor által a következő feltételek teljesülése esetén kezelhetők:
- a) az érintett területen a GAT és OAT repülések ellenőrzésének radaradatokon kell alapulniuk,
  - b) a GAT és OAT légi járművek radarjeleinek az egyes önálló irányító egységeknél vagy szektoroknál
    - ba) azonos radarforrásból vagy egy, az illetékes légiközlekedési hatóság által jóváhagyott multiradar adatfeldolgozó rendszertől kell származnia, és
    - bb) ugyanazon a radarerőn kell megjelennie,
  - c) az érintett légtérben a GAT és OAT repüléseknek lehetőség szerint azonos magasságmérő beállítási eljárások betartásával kell működniük, ha ez nem lehetséges vagy az érintett légi járművekre előírt magasságtartási pontosság különböző, megfelelően megnövelt függőleges elkülönítési minimum alkalmazásával kell biztosítani a GAT és OAT légi járművek közötti függőleges elkülönítést,
  - d) az elkülönítésért felelős irányító egység vagy szektor számára az érintett légtérben folyó összes GAT és OAT repülések repülési terv, valamint mozgási adatainak rendelkezésre kell állnia, ideértve azt is, hogy az f) pontban meghatározott együttműködési megállapodás szerinti mértékben mindkét irányító egység vagy szektor számára szintén rendelkezésre kell állnia az adatoknak, köztük az irányítók által a légi jármű számára kiadott szándékozott engedélyeknek és utasításoknak is,
  - e) az irányítói szektorok között azonnali beszédüzemű vagy telefonösszeköttetést kell biztosítani,
  - f) az érintett légtérben folyó összes GAT és OAT repülések esetén az alábbiak szerint kell az együttműködést biztosítani:
    - fa) ha a GAT és OAT repülések irányítása egy szervezeten belül különálló munkahelyekről történik, az együttműködést részletes munkahelyi előírásban kell szabályozni, vagy
    - fb) ha a GAT és OAT repülések irányítását nem egy szervezet végzi, a szervezetek között együttműködési megállapodást kell kötni, amelyet a légiközlekedési hatóság és a katonai légügyi hatóság hagy jóvá, és amelynek tartalmaznia kell az irányítási felelősség megosztására, az alkalmazható elkülönítési minimumokra, valamint a koordinálást igénylő esetekre és a koordinálás módjára vonatkozó szabályokat, és
  - g) az irányító egységnek kellő ismerettel kell rendelkeznie a másik egység által kezelt forgalom irányításának szabályairól, valamint légi járműveinek műszaki jellemzőiről.

## 26. Az irányítás felelősségének átadása

- 38. §** (1) Egy légiforgalmi irányítói egységen belül a légi járművek irányításának felelősségét az egyik irányító szektornak vagy munkahelynek a következő irányító szektor vagy munkahely számára a munkahelyi előírásban meghatározott helyen, repülési magasságon vagy időpontban kell átadnia. Az átadás egyéb körülményeit is munkahelyi előírásban kell meghatározni.
- (2) Két légiforgalmi irányítói egység közötti átadás esetén az átadó irányító egység vagy szektor a légi jármű irányításának felelősségét a következő irányító egység vagy szektor számára együttműködési megállapodásban, egyazon légiforgalmi szolgáltató esetén munkahelyi előírásban meghatározott helyen, repülési magasságon vagy időpontban kell átadnia. Az átadás egyéb körülményeit is együttműködési megállapodásban, illetve munkahelyi előírásban kell meghatározni.
- 39. §** (1) Ha több légiforgalmi irányító szolgálat feladatát egy légiforgalmi irányító egység látja el, a 38. §-ban meghatározottakat nem kell alkalmazni.
- (2) A légi jármű irányítási felelősségének átadásához az átvevő irányító egység vagy szektor előzetes beleegyezése szükséges, amely a (2) bekezdésben meghatározottak szerint szerezhető be.
- (3) Az átadó irányító egységnek vagy szektornak tájékoztatnia kell az átvevő irányító egységet vagy szektort az érvényes repülési terv vonatkozó részéről, és meg kell adnia minden kért, az átadásra vonatkozó irányítói tájékoztatást.

- (4) Ha az irányítás átadását radar-adatok felhasználásával hajtják végre, az átadásra vonatkozó irányítói tájékoztatásnak tartalmaznia kell a légi jármű közvetlenül az átadás előtt radaron megfigyelt helyzetét, valamint szükség szerint annak repülési útirányát és sebességét is.
- (5) Az átvevő irányító egységnek vagy szektornak
  - a) jeleznie kell, ha az átadó irányító egység vagy szektor feltételei szerint képes a légi jármű irányításának elfogadására, kivéve, ha az érintett egységek közötti előzetes megállapodás szerint az ilyen jelzés elmaradása azt jelenti, hogy az átvevő a megadott feltételekkel az érintett légi járművet elfogadja, vagy jeleznie kell azon szükséges módosításokat, amelyek végrehajtásával a légi jármű irányításának átvétele elfogadható, és
  - b) közölnie kell bármely egyéb, a repülés következő szakaszára vonatkozó tájékoztatást vagy légi forgalmi irányítói engedélyt, amelyet a légi járműnek az átadás időpontjában ismernie kell.
- (6) Az átvevő irányító egységnek vagy szektornak tájékoztatnia kell az átadó irányító egységet vagy szektort, ha kétirányú beszédüzemű, adatkapcsolat összeköttetést vagy mindkettőt létesített az érintett légi járművel és átveszi annak irányítását, kivéve, ha a két érintett egység között együttműködési megállapodás vagy munkahelyi előírás eltérően rendelkezik.
- (7) Az alkalmazandó koordinálási eljárásokat, beleértve az irányítás átadásának pontjait is, együttműködési megállapodásokban vagy munkahelyi előírásokban kell szabályozni.

- 40. §**
- (1) Budapest FIR-ben a légi forgalom áramlásának szervezésénél a nemzetközi IFR repülések áramlásának lebonyolításáért felelős, az európai uniós légi forgalmi szolgáltatási hálózat kezelőjének központja (Network Manager Operations Center, a továbbiakban: NMOC) Légi forgalmi Áramlás- és Kapacitás-szervezési (Air Traffic Flow and Capacity Management, a továbbiakban: ATFCM) eljárásait kell alkalmazni.
  - (2) Ha egy légi forgalmi irányító egység előtt nyilvánvalóvá válik, hogy a már elfogadottn kívül további forgalmat nem képes átvenni egy megadott időperióduson belül egy meghatározott helyen vagy légtérben, vagy erre kizárólag megadott mértékben képes, erről értesítenie kell mindazokat az egységeket, amelyekről ismert vagy feltételezett, hogy érintettek.
  - (3) Az (2) bekezdés szerinti értesítést továbbítani kell az NMOC részére is.

## **27. Személyek és járművek mozgásának ellenőrzése a repülőtereken**

- 41. §**
- (1) A repülőterek munkaterületén a személyek vagy járművek mozgását – beleértve a vontatott légi járműveket is – a repülőtéren irányító toronynak szükség szerint ellenőriznie kell annak érdekében, hogy azok ne kerüljenek veszélyhelyzetbe és elkerüljék a leszálló, guruló vagy felszálló légi járművek veszélyeztetését is.
  - (2) Ha a repülőtéren rossz látási körülményekre kidolgozott eljárásokat alkalmaznak:
    - a) a repülőtér munkaterületén a személyek és járművek mozgását a lehető legkisebbre kell korlátozni, továbbá CAT II. vagy CAT III. precíziós műszeres üzemeltetés esetén különös figyelmet kell fordítani az ILS, illetve MLS érzékeny területek védelmére,
    - b) a járművek és a guruló légi jármű közötti minimális elkülönítésnek meg kell felelnie a XII. Fejezetben leírtaknak, figyelembe véve a (4) bekezdés rendelkezéseit,
    - c) ha ugyanazon a futópályán folyamatosan vegyes, II. és III. kategóriás ILS vagy MLS precíziós műszeres üzemeltetés történik, a szigorúbb feltételek szerinti ILS vagy MLS kritikus és érzékeny területek védelmét kell biztosítani.
  - (3) Azokat az időjárási jellemzőket, amelyekre – az ICAO Európai Útmutató a Korlátozott Látási Körülmények Alatti Repülőtéren Műveletekhez (ICAO European Guidance Material on Aerodrome Operations Under Limited Visibility Conditions, a továbbiakban: ICAO EUR Doc 013) valamint az ICAO Fejlett, Földi Mozgást Támogató És Irányító Rendszer (A-SMGCS) Kézikönyv (ICAO Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) Manual, ICAO Doc 9830) alapján – a rossz látási körülményekre kidolgozott eljárásokat kell alkalmazni, munkahelyi előírásban kell meghatározni és az AIP-ben kell közzétenni.
  - (4) A kényszerhelyzetben levő légi járműhöz riasztott mentő járművek számára minden egyéb földi forgalommal szemben elsőbbséget kell biztosítani.
  - (5) A (4) bekezdés rendelkezését figyelembe véve, a repülőtéren irányító torony utasításainak betartása mellett a járműnek a munkaterületen a következő rendelkezéseket kell betartania:
    - a) a járműnek és légi járművet vontató járműnek elsőbbséget kell adnia a leszálló, felszálló vagy guruló légi jármű számára,
    - b) a járműnek elsőbbséget kell adnia a légi járművet vontató jármű számára,

- c) a járműnek a helyi utasításoknak – ideértve a repülőtérrendet is – megfelelően elsőbbséget kell adniuk más járművek számára.

### III. FEJEZET

#### REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ ÉS LÉGIFORGALMI TANÁCSADÓ SZOLGÁLAT

##### 28. A légiforgalmi tanácsadó szolgálat

- 42. §** (1) A légiforgalmi tanácsadó szolgálat célja a repüléstájékoztató szolgálat általi tájékoztatásnál hatékonyabb tájékoztatás nyújtása az összeütközési veszélyekről. Ezt tanácsadói légtérben vagy tanácsadói útvonalakon IFR szerint működő repülések számára biztosíthatják.
- (2) Légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ott szükséges létesíteni, ahol nincs lehetőség légiforgalmi irányító szolgálat nyújtására, ugyanakkor a repüléstájékoztató szolgálat által az összeütközési veszélyekre vonatkozóan nyújtott korlátozott tájékoztatás nem felel meg a 7. § szerinti tényezők által támasztott követelményeknek.

##### 29. A repüléstájékoztató és légiforgalmi tanácsadó szolgálat által nyújtott tájékoztatások felhasználása

- 43. §** (1) A repüléstájékoztató és a légiforgalmi tanácsadó szolgálat nem felelős a megfelelő forgalmi tájékoztatás adásáért és az adatok pontosságáért.
- (2) A repüléstájékoztató és a légiforgalmi tanácsadó szolgálat – a rendelkezésükre álló, a forgalmi helyzetre vonatkozó információk, különösen a radarinformáció és repülési adatok hiányosságaiából adódóan – az összeütközések elkerülése vonatkozásában nem nyújtja azt a biztonsági fokot és nem vállalja ugyanazokat a felelősségeket, mint a légiforgalmi irányító szolgálat.
- (3) A repüléstájékoztató és légiforgalmi tanácsadó szolgálatban részesített légi jármű parancsnokának felelősségét a repülési rendelet 45. § (3) bekezdése határozza meg.
- (4) A repüléstájékoztató és légiforgalmi tanácsadó egységek nem adnak engedélyeket, kizárólag a „tanácsolni” vagy „javasolni” kifejezéseket használják.

### IV. FEJEZET

#### RIASZTÓ SZOLGÁLAT

##### 30. Riasztó szolgálat nyújtása

- 44. §** (1) A légi járművek kényszerállapota vagy eltűnése esetén a riasztó szolgálat a 294. §-ban meghatározottak szerint riasztja az illetékes szerveket, valamint értesíti az érintett légi jármű üzemben tartóját, az esetlegesen érintett ATS egységeket és a kényszerhelyzetben lévő légi jármű közelében működő légi járműveket.
- (2) Riasztó szolgálatot kell nyújtani az AFIS egységgel rendelkező repülőterek forgalmában részt vevő ismert légi jármű számára.

##### 31. A riasztó szolgálat ellátása

- 45. §** (1) Budapest FIR-ben a riasztó szolgálatot
- a) az ellenőrzött légtérben üzemelő légi járművek számára az illetékes légiforgalmi irányító egységnek,
- b) a 9500 láb (2900 m) közepes tengerszint felett (a továbbiakban: AMSL) alatti nem ellenőrzött légterekben üzemelő légi járművek számára a c) alpontban foglaltak kivételével a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egységnek,
- c) ha az adott nem ellenőrzött repülőtéren AFIS üzemel, a repülőtér forgalmában részt vevő légi járművek számára az AFIS-nak kell ellátnia.
- (2) Ellenőrzött polgári repülőtéren a helyi kényszerhelyzeti szolgálatok riasztási rendjét Repülőtéri Kényszerhelyzeti Tervben, egyéb repülőtereken helyi előírásban kell szabályozni, amelyet a légiközlekedési hatóság hagy jóvá.
- (3) Légiközlekedési baleset észlelése vagy légi jármű kényszerhelyzetbe kerülésének észlelése esetén a bajba jutott légi járművek megsegítését, valamint a katasztrófák elleni védekezéssel és a mentéssel összefüggő tevékenységet ellátó

légi kutató-mentő szolgálat szervezetéről, működésének, fenntartásának, riasztásának és a mentéssel járó költségek viselésének rendjéről, e tevékenységek engedélyezésére vonatkozó szabályokról szóló kormányrendeletben meghatározott szervezetet kell riasztani.

## V. FEJEZET

### A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK TÁVKÖZLÉSI KÖVETELMÉNYEI

#### 32. Légitforgalmi mozgószolgálat, levegő-föld összeköttetések

- 46. §** (1) A légitforgalmi szolgálatok céljaira a levegő-föld összeköttetésekénél rádiótávbeszélőt vagy adatkapcsolat átviteli módszerrel kombinált rádiótávbeszélőt kell alkalmazni.
- (2) Légitforgalmi rádióösszeköttetési célokra a nemzeti frekvenciafelosztásról, valamint a frekvenciasávok felhasználási szabályairól szóló NMHH rendeletben felosztott frekvenciasávot kell használni. A rádióberendezésnek közvetlen, gyors, folyamatos és lehetőleg légköri zavaroktól mentes rádióösszeköttetést kell biztosítania.
- (3) A repülőtéren repüléstájékoztató egységek kivételével az ATS egységeket fel kell szerelni a 121,500 MHz kényszerhelyzeti frekvencián folyamatosan működő adó-vevő berendezéssel.
- (4) A légitforgalmi irányító szolgálat, a repüléstájékoztató szolgálat és az AFIS ellátása céljából létesített valamennyi beszédüzemű vagy adatkapcsolatú levegő-föld összeköttetési csatornát adatrögzítő berendezéssel kell ellátni.
- 47. §** (1) A levegő-föld összeköttetési eszköznek alkalmasnak kell lennie kétoldalú összeköttetésre
- a) a repüléstájékoztató vagy a légitforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó egység és a FIR-en belüli a legalacsonyabb repülési magasság felett üzemeltetett, megfelelően felszerelt légitjármű,
- b) a körzeti irányító szolgálatot ellátó egység és az irányítói körzeten vagy körzeteken belül üzemeltetett, megfelelően felszerelt légitjármű,
- c) a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység és az irányítása alatt működő, megfelelően felszerelt légitjármű,
- d) a repülőtéren irányító torony vagy AFIS egység és az érintett repülőtér 25 NM-es (45 km-es) körzetén belül bármilyen távolságra üzemelő, megfelelően felszerelt légitjármű között.
- (2) Ha a levegő-föld összeköttetési eszköz a földrajzi viszonyok miatt nem alkalmas a FIR valamely részében az (1) bekezdés a) pontja szerinti kétoldalú összeköttetésre, a kommunikációs szolgálatnak az ilyen a légtérrészek elhelyezkedését közzé kell tennie az AIP-ben.
- (3) Ha a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységet különállóan hozták létre, az (1) bekezdés c) pontja szerinti levegő-föld összeköttetéseket az erre a célra kizárólagosan biztosított összeköttetési csatornákon kell lefolytatni.
- (4) Ha a körülmények megkívánják, az (1) bekezdés d) pontja szerinti összeköttetéshez külön összeköttetési csatornát kell biztosítani a munkaterületen működő forgalom irányítására.

#### 33. Légitforgalmi állandóhelyű szolgálat (föld-föld összeköttetések)

- 48. §** A légitforgalmi szolgálatok céljaira a föld-föld összeköttetésekénél közvetlen beszéd üzemű és adatkapcsolati összeköttetést kell alkalmazni. Az összeköttetés fajtái:
- a) azonnali, ha az összeköttetés a kapcsolatfelvételt 2 másodpercen belül biztosítja az irányítók között,
- b) tizenöt másodperces, ha az összeköttetés során elfogadott a hívókulcsos üzemeltetés,
- c) öt perces, ha az összeköttetés magában foglalja az ismételt továbbítást is.
- 49. §** (1) Budapest FIR-en belül a körzeti repüléstájékoztató szolgálati egység az felelősségi területén belül szolgálatot ellátó következő egységekkel biztosítja az összeköttetést:
- a) ACC, kivéve, ha a két egységet együtt telepítették,
- b) bevezető irányító egység vagy egységek,
- c) repülőtéren irányító tornyok,
- d) AFIS egységek.
- (2) Budapest FIR-en belül az ACC – a körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységgel az (1) bekezdés a) pontjában meghatározott összeköttetés mellett – a felelősségi területén belül szolgálatot ellátó következő egységekkel biztosítja az összeköttetést:
- a) bevezető irányító egység vagy egységek,

- b) repülőtéri irányító tornyok,
  - c) körzeti és azon AFIS egységek, amelyekkel illetékességi légterük összeér,
  - d) légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodái, ha azokat különállóan létesítették.
- (3) A bevezető irányító egység – a körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységgel az (1) bekezdés b) pontjában és az ACC-vel a (2) bekezdés a) pontjában meghatározott összeköttetések mellett – az alábbi egységekkel biztosítja azösszeköttetést:
- a) a felelősségi területén belül szolgálatot ellátó repülőtéri irányító torony vagy tornyok,
  - b) afelelősségi területén belül szolgálatot ellátó légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája, ha azt különállóan létesítették,
  - c) azon AFIS egységek, amelyek szomszédos légterekben vagy repülőtereken látnak el légiforgalmi szolgálatot.
- (4) A repülőtéri irányító torony – a körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységgel az (1) bekezdés c) pontjában, az ACC-vel a (2) bekezdés b) pontjában és a bevezető irányító egységgel a (3) bekezdés a) pontjában meghatározott összeköttetések mellett – az alábbi egységekkel biztosítja az összeköttetést:
- a) a felelősségi területén belül szolgálatot ellátó légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája, ha azt különállóan létesítették,
  - b) azon AFIS egységek, amelyek szomszédos légterekben, vagy repülőtereken látnak el légiforgalmi szolgálatot.
- (5) Az AFIS egységeknek biztosítaniuk kell az (1) bekezdés d) pontjában előírtak szerint a körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységgel, a (2) bekezdés c) pontjában előírtak szerint az ACC-vel, a (3) bekezdés c) pontjában meghatározottak szerint a bevezető irányító egységgel és a (4) bekezdés b) pontjában előírtak szerint a repülőtéri irányító toronnyal való összeköttetést.
- (6) A repülőterek – Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérré vonatkozóan az Lt.-ben foglaltak szerinti kivétellel – üzemben tartói felelősek az összeköttetést biztosító eszközök telepítéséért és üzemeltetéséért.

- 50. §** (1) Az ACC-nek és a körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységeknek a felelősségi területén belül szolgálatot ellátó következő egységekkel kell biztosítani az összeköttetést:
- a) illetékes katonai repülésirányító egységek,
  - b) a körzeti ATS egységeket kiszolgáló meteorológiai iroda,
  - c) az érdekelt légi jármű üzemben tartók,
  - d) a Légtér gazdálkodó Csoport (a továbbiakban: AMC),
  - e) a mentés koordinálására kijelölt szerv,
  - f) a körzeti ATS egységeket kiszolgáló NOTAM iroda,
  - g) Légiforgalmi Áramlásszervező egység (a továbbiakban: FMP).
- (2) A bevezető irányító egységnek és a repülőtéri irányító toronynak a felelősségi területén belül szolgálatot ellátó következő egységekkel kell biztosítani azösszeköttetést:
- a) illetékes katonai repülésirányító egységek,
  - b) kutató és mentő szolgálatok (ideértve a tűzoltó szolgálatot is),
  - c) az érintett egységet kiszolgáló meteorológiai iroda vagy repülőtéri meteorológiai iroda,
  - d) AMC,
  - e) a légi járművek előtéri kiszolgálásával megbízott szolgálat, ha azt különállóan létesítették,
  - f) FMP.
- (3) Az AFIS egységnek az alábbi egységekkel kell összeköttetést biztosítani:
- a) a felelősségi területét kiszolgáló repülőtéri meteorológiai iroda,
  - b) a repülőtérimentő és tűzoltó szolgálat,
  - c) AMC,
  - d) FMP.
- (4) Az (1) bekezdés a) pontjában és (2) bekezdés a) pontjában meghatározott összeköttetéshez használt eszközöknek gyors és megbízható összeköttetést kell biztosítaniuk az érintett ATS egységek és azon katonai repülésirányító egységek között, amelyek az ATS egységek felelősségi területén belül az elfogási műveletek irányításáért felelősek.
- (5) A veszélyes légtér közöttett üzemideje alatt a veszélyes légtérben folyó tevékenység koordinációjáért felelős személynek megfelelő kommunikációs összeköttetéssel kell rendelkeznie az érintett légiforgalmi szolgálati egységekkel, annak érdekében, hogy – ha egy kényszerhelyzetbe került légi jármű biztonsága ezt megköveteli, vagy betegszállítással és az élet mentésével kapcsolatos be- és átrepülési igény merül fel – a veszélyes tevékenység felfüggeszthető legyen.

- 51. §** (1) A 49. §-ban, az 50. § (1) bekezdés a) és (2) bekezdés a)–c) pontjaiban meghatározott összeköttetéshez használt eszközöknek a következőket kell biztosítaniuk:
- a) közvetlen beszédüzemű összeköttetést, ezen belül
    - aa) a radarirányítás átadásának céljából azonnali összeköttetést,
    - ab) más célból tizenöt másodperces összeköttetést,
  - b) írott formájú – legfeljebb öt perc továbbítási idejű – közleményváltást, ha írott szöveg rögzítése szükséges.
- (2) Budapest FIR-ben valamennyi ATS egységet, valamint a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáit és a NOTAM irodákat megfelelő eszközökkel kell felszerelni az AFTN-en keresztül történő közleményváltásra.
- (3) Az (1) bekezdés által meg nem határozott esetben, az összeköttetéshez használt eszközöknek a következőket kell biztosítaniuk:
- a) közvetlen beszédüzemű összeköttetést vagy adatkapcsolattal kombinált olyan beszédüzemű tizenöt másodperces összeköttetést,
  - b) írott formájú – legfeljebb öt perc továbbítási idejű – közleményváltást, ha írott szöveg rögzítése szükséges.
- (4) A légiforgalmi szolgálatok számítógépei közötti automatikus adatcsere esetén minden esetben megfelelő berendezést kell biztosítani az automatikus adatrögzítésre.
- (5) A 49. § és az 50. §-ban meghatározott összeköttetéshez használt eszközök kiegészíthetők vizuális vagy audio jellegű összeköttetés más formáival is.
- (6) Az 50. § (2) bekezdés a)–c) pontjaiban meghatározott összeköttetéshez használt eszközöknek tartalmazniuk kell a három vagy több hely közötti egyidejű közvetlen beszédüzemű, úgynevezett körözvényösszeköttetés lehetőségét.
- (7) Az ATS egységek egymás közti, valamint az ATS egységek és az 50. § (1) és (2) bekezdésben részletezett egyéb egységek közötti beszédüzemű vagy adatkapcsolat összeköttetéseket automatikus rögzítő berendezéssel kell ellátni.
- 52. §** (1) A körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységnek és az ACC-nek összeköttetésben kell állnia valamennyi szomszédos repüléstájékoztató központtal és ACC-vel.
- (2) Az ilyen összeköttetéseknek minden esetben lehetővé kell tenniük a közlemény megfelelő formában történő rögzítését, és a közlemények továbbítási idejének meg kell felelnie a körzeti együttműködési megállapodásokban előírtaknak.
- (3) Körzeti együttműködési megállapodás eltérő rendelkezése hiányában biztosítani kell a szomszédos irányítói körzeteket kiszolgáló ACC-k közötti olyan automatikus rögzítéssel ellátott közvetlen beszédüzemű és adatkapcsolatot lehetővé tevő összeköttetést, amely radarirányítás átadására azonnali, egyéb célra – rendes körülmények között – 15 másodperces összeköttetést tesz lehetővé.
- (4) Ha a helyi körülményeknek megfelelően a légi jármű berepülését egy szomszédos irányítói körzetbe felszállás előtt engedélyezni kell, az érintett bevezető irányító egységet és a repülőtéri irányító tornyot össze kell kötni a szomszédos körzetet kiszolgáló ACC-vel.
- (5) Ha az (1)–(4) bekezdések esetében a légiforgalmi szolgálatok számítógépei közötti automatikus adatcsere szükséges, az automatikus rögzítéshez megfelelő berendezést kell biztosítani.
- 53. §** A közvetlen beszédüzemű összeköttetéshez olyan eszközöket kell alkalmazni, amelyek lehetővé teszik az összeköttetések azonnali felvételét a légi járművek biztonságával kapcsolatos sürgős hívások esetén, valamint biztosítják az ugyanezen időben folyó nem sürgős hívások megszakítását.

#### **34. Repülőtéri földi mozgást irányító szolgálat**

- 54. §** (1) A repülőtéri irányító tornyot kétoldalú rádiótávbeszélő berendezéssel kell ellátni a munkaterületen lévő jármű irányításához, ha az összeköttetés látjelek alkalmazásával kielégítően nem oldható meg.
- (2) Ha a körülmények szükségessé teszik, a munkaterületen működő járművek irányítására külön összeköttetési csatornát kell biztosítani. Az összeköttetési csatornát automatikus adatrögzítő berendezéssel kell ellátni.

#### **35. Légiforgalmi rádió navigációs szolgálat**

- 55. §** A Magyarország területe feletti repülések felderítésére és irányítására ATS felderítő rendszert kell üzemeltetni, amelynek technikai lehetőségétől függően a repülések folyamatosan ellenőrizhetők.

- 56. §** (1) A légiforgalmi szolgáltató által használt elsődleges és másodlagos radarberendezésektől vagy egyéb rendszerektől származó adatokata légiforgalmi szolgáltatónak vagy a berendezés üzemeltetőjének folyamatosan rögzítenie kell.
- (2) Az (1) bekezdés szerint rögzített adatok légiközlekedési baleset és repülőesemény kivizsgálásához, kutatási és mentési műveletekhez, légiforgalmi szolgálati és felderítő rendszerek paramétereinek vizsgálatához és oktatási célokból használhatók fel.
- (3) Valamennyi rögzített adatot legalább 60 napig meg kell őrizni. Ha a rögzített adatot légiközlekedési baleset vagy repülőesemény kivizsgálására használják fel, az adatokat mindaddig meg kell őrizni, amíg azokra a kivizsgálás lefolytatásához szükség van.

- 57. §** (1) Az Lt. 61/A. §-ában meghatározott légiforgalmi szolgálat bejelenti az integrált előzetes repülésiterv-feldolgozó rendszer számára azokat a légtereket, amelyeket az 1206/2011/EU európai bizottsági rendeletben meghatározott láthatósági kód használatával lehet igénybe venni.
- (2) Az Lt. 61/A. §-ában meghatározott légiforgalmi szolgálat láthatósági kódot kizárólag olyan légi jármű részére oszthat ki, amelynél az Integrált Előzetes Repülési Terv Feldolgozó Rendszertől (Integrated Initial Flight Plan Processing System, a továbbiakban: IFPS) kapott tájékoztatás szerint az egyedi légi jármű-azonosítás a repülés teljes útvonalán a fedélzetről a földre küldött légi jármű azonosító jelek alkalmazásával valósul meg.

## VI. FEJEZET

### A LÉGFORGALMI SZOLGÁLATOK TÁJÉKOZTATÁSRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

#### 36. Meteorológiai tájékoztatás

- 58. §** Budapest FIR-ben a repülésmeteorológiai szolgáltatások rendjét a repülésmeteorológiai szolgáltatás rendjéről szóló szabályzat kiadásáról szóló miniszteri rendelet határozza meg.
- 59. §** (1) Az ATS egységet feladata ellátásához a repülésmeteorológiai szolgáltatás rendjéről szóló szabályzat kiadásáról szóló 17/1997. (VI. 25.) KTM–KHVM–HM együttes rendelet mellékletének 3. pontja szerinti szerveknek (a továbbiakban: meteorológiai szolgálat) a szükséges mértékben időszerű tájékoztatással kell ellátniuk az aktuális és a várható időjárásra vonatkozóan. A tájékoztatást olyan formában kell biztosítani, amely a légiforgalmi szolgálatok személyi állománya részéről a legkevesebb dekódolást igényli, valamint olyan gyakorisággal, amely az érintett ATS egység igényeit kielégíti.
- (2) Az ATS egységet a meteorológiai szolgálatnak részletesen tájékoztatnia kell a repülőtér közelében, különösen a kezdeti emelkedési és megközelítési területen található és a légi járművekre lehetséges veszélyt jelentő meteorológiai jelenségek helyéről, függőleges kiterjedéséről, valamint annak mozgási irányáról és sebességéről.
- (3) Ha az ATS egységek számára számítógépen feldolgozott magaslégtéri adatok digitális formában kerülnek továbbításra, a meteorológiai szolgálatnak és az ATS-nek előzetesen meg kell állapodniuk az adatok tartalmára, formátumára és a továbbítás módjára vonatkozóan.
- 60. §** (1) A meteorológiai szolgálatnak a körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységet és az ACC-t el kell látnia az ICAO Annex 3. 9. Függelék 1.3 pontjában előírt meteorológiai tájékoztatásokkal, külön kiemelve az időjárási elemek romlásának tényleges vagy várható bekövetkezését, az észlelést követő legrövidebb időn belül.
- (2) A jelentéseknek és előrejelzéseknek ki kell terjedniük a repüléstájékoztató illetve irányítói körzet teljes területére, valamint a körzeti egyezmények alapján meghatározott egyéb területekre.
- (3) A körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységet és az ACC-t a meteorológiai szolgálatnak meghatározott időközönként tájékoztatnia kell a magasságmérő beállítása céljára szolgáló és a repüléstájékoztató szolgálati egység, illetve az ACC által meghatározott helyekre szóló tényleges légnymósi adatokról.
- 61. §** (1) A meteorológiai szolgálatnak az illetékes repülőtéri meteorológiai irodával együttműködésben a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységeket az illetékességük alá tartozó légtérre és repülőterekre vonatkozóan az ICAO Annex 3. 9. Függelék 1.2 pontjában meghatározott meteorológiai tájékoztatásokkal kell ellátni. Az időjárás-előrejelzésekkel kapcsolatban külön jelentést kell adni a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek részére, szükség esetén a soron következő jelentést vagy előrejelzést megelőzően is, illetve jelezni kell az előrejelzés módosítását is.



- (2) Ha az (1) bekezdés szerinti meteorológiai tájékoztatások előállításához több érzékelőt alkalmaznak, az egyes mérőberendezések kijelzőin egyértelműen meg kell jelölni, hogy melyik futópályára és a futópálya mely szakaszára vonatkozik az érzékelés.
- (3) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységet a meteorológiai szolgálatnak tájékoztatnia kell a magasságmérő-beállítás céljára szolgáló és az általa megadott helyekre szóló aktuális légnyomási adatokról.
- (4) A légiforgalmi szolgáltatónak a végső megközelítést, leszállást és felszállást irányító egységet talajszél-kijelzővel kell ellátni.
- (5) Ha a repülőtéren a futópálya menti látástávolságot műszerrel mérik, a végső megközelítést, leszállást és a felszállást irányító egységet olyan kijelzővel kell ellátni, amely lehetővé teszi az aktuális futópálya menti látástávolság értékeinek leolvasását.
- (6) Ha a repülőtéren a felhőalap magasságát műszerekkel mérik, a végső megközelítést, leszállást és a felszállást irányító egységeket olyan kijelzővel kell ellátni, amely lehetővé teszi a felhőalap aktuális magasság értékeinek leolvasását.
- (7) A (4)–(6) bekezdésben szabályozott esetekben az irányító egység és – ahol ilyen működik – a meteorológiai állomás kijelzőinek ugyanazon észlelési helyről vagy helyekről és ugyanazon szenzortól vagy szenzoroktól származó adatokat kell megjeleníteni.
- (8) A végső megközelítést, leszállást és felszállást irányító egységet tájékoztatni kell arról a szélnyírásról, amely befolyásolhatja a megközelítést végrehajtó – beleértve a körözéses megközelítéseket is – és felszálló légitársaságok biztonságát.

- 62. §**
- (1) Az illetékes repülőtéri meteorológiai irodának – a meteorológiai szolgálattal együttműködésben – a repülőtéri irányító tornyot és az AFIS egységet az illetékességi területén lévő repülőtérre szóló, az ICAO Annex 3. 9. Függelék 1.1. pontjában előírt meteorológiai tájékoztatásokkal kell ellátni. Az ICAO Annex 3. 3. Függelék 4.4. pontja, 3. Függelék 2.3. pontja, valamint 5. Függelék 1.3. pontja szerint megállapított kritériumok alapján kiadott rendkívüli jelentéseket és az előrejelzések módosításait szükség esetén a soron következő jelentés vagy előrejelzés időpontja előtt a repülőtéri irányító torony és az AFIS egység tudomására kell hozni.
  - (2) A meteorológiai szolgálatnak el kell látni a repülőtéri irányító tornyot és az AFIS egységet a magasságmérő-beállítás céljára szolgáló, az illetékességi területén lévő repülőtérre szóló, helyi aktuális légnyomási adatokkal.
  - (3) A repülőtéri irányító toronynak és az AFIS egységnek talajszél kijelzővel kell rendelkeznie. Több szélmérő alkalmazása esetén kijelzőkön egyértelműen meg kell jelölni, hogy a talajszél adatai melyik futópályára és a futópálya mely szakaszára vonatkoznak.
  - (4) Azon a repülőtéren, ahol a futópálya menti látástávolságot műszerrel mérik, a repülőtéri irányító toronynak vagy az AFIS egységnek olyan kijelzővel kell rendelkeznie, amely az aktuális futópálya menti látástávolság értékeinek leolvasását lehetővé teszi.
  - (5) Azon a repülőtéren, ahol a felhőalap magasságát műszerrel mérik, a repülőtéri irányító toronynak vagy az AFIS egységnek olyan kijelzővel kell rendelkeznie, amely az aktuális felhőalap magasság értékeinek leolvasását lehetővé teszi.
  - (6) A (2)–(5) bekezdések esetében a repülőtéri irányító torony vagy AFIS egység, és ahol ilyen működik, a meteorológiai állomás kijelzőinek ugyanazon észlelési helyről vagy helyekről és ugyanazon szenzortól vagy szenzoroktól származó adatokat kell megjeleníteni.
  - (7) A repülőtéri irányító tornyot és az AFIS egységet a repülőtéri meteorológiai irodának tájékoztatnia kell arról a szélnyírás veszélyéről, amely befolyásolhatja a megközelítést végrehajtó – beleértve a körözéses megközelítéseket is – és leszállást végző, valamint a felszálláshoz történő nekifutást és felszállást végző légitársaságok biztonságát.
  - (8) A repülőtéri irányító tornyot, az AFIS egységet és egyéb érintett egységeket a repülőtéri meteorológiai irodának tájékoztatnia kell az ICAO Annex 3. 6. Függelékében meghatározott repülőtéri veszélyjelzésekről.

### **37. A repülőtér állapotára, valamint a berendezések működésére vonatkozó tájékoztatások**

- 63. §**
- A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységet, a repülőtéri irányító tornyot és az AFIS egységet a repülőtér üzemeltetőjének folyamatosan tájékoztatnia kell a repülőtér mozgási területének üzemelési szempontból lényeges állapotáról, beleértve az időszakos veszélyeket, valamint a repülőtéri eszközök működésére vonatkozó tájékoztatásokat is.

### **38. Navigációs berendezések működésére vonatkozó tájékoztatások**

- 64. §** (1) Az ATS egységet a navigációs berendezések üzemeltetését végző szervezetnek folyamatosan tájékoztatnia kell az ATS illetékességi területén található nem vizuális navigációs berendezések és azon vizuális navigációs berendezések üzemi állapotáról, amelyek alapvetően szükségesek a felszállási, indulási, megközelítési és leszállási eljárásokhoz, valamint a földi mozgáshoz.
- (2) Az (1) bekezdésben meghatározott vizuális és nem vizuális navigációs berendezések üzemi állapotáról, valamint azok változásairól szóló tájékoztatást az ATS egységnek olyan időszerűséggel kell megkapnia, amely megfelel az érintett berendezések felhasználásának.

### **39. Vulkáni tevékenységre vonatkozó tájékoztatások**

- 65. §** Az ATS egységet a meteorológiai szolgálatnak tájékoztatnia kell azokról a vulkáni hamufelhőkről, amelyek az ATS egység illetékességi körzetében folyó repülések útvonalait befolyásolhatják.

### **40. Radioaktív anyagokat és mérgező kémiai anyagokat tartalmazó felhőkről szóló tájékoztatások**

- 66. §** Az ATS egységet az országos nukleárisbaleset-elhárítási rendszerről szóló Korm. rendelet szerinti Országos Nukleárisbaleset-elhárítási Intézkedési Tervben foglaltak szerint tájékoztatni kell az illetékességi körzete légterébe kerülő, illetve a kibocsátott radioaktív vagy mérgező kémiai anyagokról.

## **HARMADIK RÉSZ**

### **A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK ELJÁRÁSAI**

#### *VII. FEJEZET*

#### *ATM REPÜLÉSBIZTONSÁG-IRÁNYÍTÁS*

- 67. §** (1) A Magyarország légterében és repülőterein – az állami repülések céljára szolgáló repülőterek kivételével – nyújtott légiforgalmi szolgálatoknak, az összeköttetéseknek, a navigációs infrastruktúrának és a légtérel ellenőrzésnek, valamint az alkalmazott légiforgalmi eljárásoknak biztosítaniuk kell a légiforgalmi szolgáltatásokra előírt elfogadható repülésbiztonsági szint fenntartását.
- (2) A légiforgalmi szolgáltatás repülésbiztonság-irányítási rendszerére vonatkozó követelményeket a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról, valamint a 482/2008/EK és a 691/2010/EU rendelet módosításáról szóló 2011. október 17-i 1035/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelet tartalmazza.

#### *VIII. FEJEZET*

#### *ATS RENDSZER KAPACITÁS ÉS LÉGIFORGALMI ÁRAMLÁSSZERVEZÉS*

### **41. Kapacitásszervezés**

- 68. §** (1) Minden lehetséges – a 71. §-ban foglaltak szerinti – intézkedést meg kell tenni annak érdekében, hogy a rendes és a csúcsidőszakok forgalmának megfelelő kapacitás álljon rendelkezésre.
- (2) Kapacitásnövelő intézkedések alkalmazása esetén biztosítani kell, hogy a repülésbiztonsági szintek ne sérüljenek, valamint a kapacitást növelő intézkedés megfeleljen a II. Fejezetben meghatározottaknak.
- (3) Az ATC szolgáltatásban részesített légitársaságok száma nem lehet több mint amennyit az érintett ATC egység adott körülmények között biztonságosan kezelni képes. A biztonságosan kezelhető repülések legnagyobb számának meghatározása érdekében a szolgáltatást nyújtó szervezetnek irányítói körzetekre, irányítói szektorokra és repülőterekre vonatkozóan ATC kapacitás értékeket kell meghatároznia.
- (4) Az ATC kapacitás értékét az érintett légtérben, vagy repülőtéren egy adott időszakon belül fogadható légitársaságok számával kell kifejezni.
- 69. §** (1) A kapacitás értékének meghatározásakor a következő tényezőket kell figyelembe venni:
- a) a nyújtott ATS szolgáltatás szintje és típusa,

- b) az érintett irányítói körzet, irányítói szektor vagy repülőtér szerkezeti összetettsége, az ATS útvonalak szerkezete,
  - c) az irányítói munkaterhelés, beleértve a szükséges irányítói és koordinátori tevékenységeket is,
  - d) az összeköttetési módok, az alkalmazott navigációs és felderítő rendszerek, azok technikai megbízhatósága és elérhetősége, a tartalék rendszerek és eljárások rendelkezésre állása, valamint a légteret használó légi járművek navigációs pontossága,
  - e) az ATC rendszer irányítókat támogató és riasztó funkciókkal való ellátottsága, és
  - f) minden egyéb tényező vagy elem, amely az irányítói munkaterhelésre hatással lehet, ideértve az időjárási körülményeket is.
- (2) Az irányítói szektorok és munkahelyek kapacitásának meghatározásánál használható módszerek összefoglalóját az ICAO Doc 9426 határozza meg.

- 70. §**
- (1) Ha a forgalmi igény naponta vagy időszakonként jelentősen változik, olyan berendezéseket vagy eljárásokat kell alkalmazni, amelyek lehetővé teszik a működő szektorok vagy munkahelyek számának az adott és a várható forgalomhoz igazodó változtatását. Az alkalmazható eljárásokat munkahelyi előírásokban kell szabályozni.
- (2) Ha különleges események negatív hatást gyakorolnak az adott légtér vagy repülőtér közzétett kapacitására, az érintett légtér vagy repülőtér kapacitását a szükséges ideig a helyzetnek megfelelően csökkenteni kell. Lehetőség szerint az ilyen esetekre vonatkozó kapacitás értékét előre meg kell határozni.
- (3) Ha egy légtérben vagy repülőtéren az előre jelzett forgalmi igény meghaladja a rendelkezésre álló ATC kapacitást, a légiforgalmi szolgáltatónak a repülésbiztonság fenntartásának érdekében intézkednie kell a forgalom nagyságának megfelelő szabályozása céljából.

- 71. §**
- (1) A légiforgalmi szolgáltatónak:
- a) a forgalmi igényeknek megfelelően rendszeresen felül kell vizsgálnia az ATS kapacitás értéket, és
  - b) biztosítania kell a rugalmas légtér felhasználást a működés hatékonyságának és a kapacitás növelésének céljából.
- (2) Ha a forgalmi igény rendszeresen meghaladja az ATC kapacitás értékét és ezzel folyamatos és gyakori forgalmi késéseket okoz, vagy ha nyilvánvalóvá válik, hogy az előre jelzett forgalmi igény meghaladja majd a kapacitás értéket, akkor
- a) lépéseket kell tenni a meglévő rendszer kapacitásának teljes kihasználására, és
  - b) intézkedési tervet kell készíteni a tényleges és az előre jelzett forgalmi igényeknek megfelelő kapacitásnövelésre.

- 72. §**
- A légtér kapacitásának növelése és a légi járművek hatékony és optimális üzemelésének elősegítése érdekében Budapest FIR-ben a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendelet rendelkezésein alapuló rugalmas légtér felhasználást kell alkalmazni.

#### **42. Légiforgalmi áramlásszervezés**

- 73. §**
- (1) Az ATFM szolgálatot a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt. biztosítja az NMOC-val együttműködve az európai légiforgalmi áramlásszervezéssel kapcsolatos hazai feladatok végrehajtása érdekében.
- (2) Az ATFM szolgálatnak egyeztetnie kell az NMOC-val és meg kell határoznia az ATC kapacitás értéket meghaladóan tervezett IFR repülések végrehajtási körülményeit, melynek érdekében az ATFM szolgálatot ellátó egység jogosult Budapest FIR-en belül az ellenőrzött légteret érintő, valamennyi IFR szerint működő légi jármű indulási idejének szabályozására.
- (3) Az ATFM szolgálatnak egyeztetnie kell a légtérkapacitási adatokat az NMOC-val, valamint meg kell adnia részére a légtér gazdálkodási szempontból szükséges várható forgalmi terhelési adatokat.
- (4) Az ATFM szolgálatnak a légiforgalmi áramlásszervezési feladatokat az NMOC ATFCM előírásai szerint kell végrehajtani.

- 74. §**
- Az ATFM az alábbi három fázisban valósítható meg a 75–78. §-ban foglaltak szerint:
- a) stratégiai tervezés,
  - b) előtaktikai tervezés,
  - c) taktikai műveletek.

- 75. §** (1) A stratégiai tervezés során az ATFM szolgáltatnak együtt kell működnie az NMOC-kal és a légi jármű üzemen tartókkal.
- (2) A stratégiai tervezés folyamán az NMOC megvizsgálja az elkövetkező időszak forgalmi igényét, értékeli, hogy ez az igény várhatóan hol és mikor haladja majd meg az ATC rendelkezésre álló kapacitását, és intézkedéseket tesz az egyensúlyhiány kiküszöbölésére az alábbiak szerint:
- a) megállapodik az ATC-egységekkel, hogy azok kellő időben és helyen az igényeknek megfelelő kapacitást biztosítsanak,
  - b) bizonyos forgalmi áramlatokat más útvonatra terel, ún. forgalom áramoltatást végez,
  - c) menetrendeket tervez, illetve azokat módosítja,
  - d) dönt a szükséges taktikai műveletek bevezetéséről.
- (3) Ha a (2) bekezdés b) pontja szerint a felek forgalomáramoltatási tervet (a továbbiakban: TOS) kívánnak alkalmazni, a terelő útvonal megválasztásában – különösen a hosszú távú repülések számára – rugalmasságot kell biztosítani, és azt lehetőség szerint úgy kell megválasztani, hogy az új útvonal időben és távolságban a legkisebb hátrányt jelentse.
- (4) Ha a (2) bekezdés b) pontjában foglaltak szerint a felek TOS alkalmazásában állapotnak meg, a részleteket a többi érintett állammal egyeztetett, azonos formátumban kell közzé tenni.

- 76. §** Az előtaktikai tervezés során a stratégiai tervet kell pontosítani a legfrissebb forgalmi igények figyelembevételével. Ebben a fázisban:
- a) bizonyos forgalmi áramlatokat új útvonalra terelhetnek,
  - b) tehermentesítő útvonalakat koordinálhatnak,
  - c) taktikai műveletek bevezetéséről dönthetnek és
  - d) a következő napra vonatkozó és minden érintett rendelkezésére bocsátott részletes ATFM tervet tehetnek közzé.

- 77. §** (1) A taktikai műveletek a következőkből állnak:
- a) a 75. § (2) bekezdés d) pontja szerinti megállapodásban meghatározott taktikai lépések végrehajtása a csökkentett, de folyamatos forgalmi áramlás fenntartása érdekében ott, ahol a forgalmi igény egyébként meghaladná a kapacitást;
  - b) a légiforgalmi helyzet alakulásának megfigyelése, ezzel biztosítva, hogy az alkalmazott ATFM intézkedések a megkívánt hatást ériék el;
  - c) hosszabb ideig tartó késések esetén, a forgalom más útvonalra való terelése a repülési magasságok elosztása az ATC kapacitás lehető legnagyobb mértékű kihasználása érdekében.
- (2) Ha a forgalmi igény meghaladja vagy előreláthatóan meg fogja haladni az adott szektor vagy repülőtér kapacitását, az érintett ATC egységnek értesítenie kell az illetékes ATFM egységet, valamint a többi érintett ATC egységet is. Az érintett körzetbe berepülni szándékozó légi járművek személyzetét és a légi jármű üzemen tartókat a lehető leghamarabb tájékoztatni kell azokról a várható késésekről vagy korlátozásokról, amelyeket alkalmazni fognak. Azokat a légi jármű üzembentartókat, akiről tudott vagy feltételezett, hogy az intézkedés érinti, az NMOC értesíti.

- 78. §** Az ATFM valamennyi fázisában a felelős egységeknek szoros kapcsolatban kell állniuk az ATC-vel és a légi jármű üzemen tartókkal a hatékony és minden fél számára elfogadható szolgáltatás biztosítása érdekében.

## *IX. FEJEZET*

### *A LÉGI FORGALMI SZOLGÁLATOK ELLÁTÁSÁNAK ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSAI*

#### **43. A felelősség megoszlása a légiforgalmi irányító szolgálat ellátása során**

- 79. §** A felelősség megoszlását a légiforgalmi irányító szolgálat ellátása során a 34. § szerinti feladatellátási rend határozza meg.

#### **44. A felelősség megoszlása a repüléstájékoztató és riasztó szolgálat ellátása során**

- 80. §** A felelősség megoszlását a repüléstájékoztató és riasztó szolgálat ellátása során a 11. § szerinti feladatellátási rend határozza meg.

#### 45. Az irányítás felelősségének megoszlása a légiforgalmi irányító egységek között

- 81. §** (1) Budapest FIR-ben az egyes légiforgalmi irányító egységek közötti illetékességi körzetek meghatározását és szabályait a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendelet határozza meg. Az ATC egységen belüli önálló szektorokat az ATC szolgáltató határozza meg. Ha egy egységnél vagy szektorban egynél több ATC munkahely működik, az ATC szolgáltatónak az az önálló munkahelyek feladatait és felelősségét meg kell határoznia.
- (2) Az irányítás és az összeköttetés átadása során a felelősség átszállását LoA-ban vagy munkahelyi előírásokban kell szabályozni.
- 82. §** (1) Azon repülések kivételével, amelyek részére csak repülőtéri irányító szolgálatot nyújtanak, az ellenőrzött érkező és induló repülések irányítását a repülőtéri irányító torony és a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység között a (2)–(6) bekezdésekben foglaltak szerint kell megosztani.
- (2) Az érkező légi jármű irányítását a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységtől az együttműködési megállapodás vagy az ATS egység munkahelyi előírásának megfelelően kell a repülőtéri irányító torony részére átadni. Az átadásra akkor kerülhet sor, ha a légi jármű
- a repülőtér közelében van, és
    - úgy ítéli meg, hogy a megközelítést és a leszállást földlátással végre tudja hajtani, vagy
    - folyamatosan látási meteorológiai körülmények között van,
  - elér egy meghatározott pontot vagy magasságot, vagy
  - leszállt.
- (3) Az érkező légi járművek irányítását az ACC közvetlenül is átadhatja a repülőtéri irányító toronynak az érintett egységek előzetes megállapodása vagy munkahelyi előírás alapján.
- (4) Az összeköttetés átadását a repülőtéri irányító részére megfelelő pontnál, magasságon vagy időben kell kezdeményezni, hogy a repülőtéri irányító kellő időben megadhatta a légi jármű számára a leszállási engedélyt vagy egyéb szükséges alternatív utasítást, valamint a lényeges helyi forgalomról szóló tájékoztatást.
- (5) Az induló légi jármű irányítását a repülőtéri irányító toronytól a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység részére az együttműködési megállapodás vagy az ATS egység munkahelyi előírásainak megfelelően kell átadni. Az átadásra akkor kerülhet sor:
- ha repülőtér környezetében VMC van:
    - mielőtt a légi jármű elhagyja a repülőtér körzetét,
    - mielőtt a légi jármű műszeres meteorológiai körülmények (a továbbiakban: IMC) közé kerül, vagy
    - ha a légi jármű elér egy meghatározott pontot vagy magasságot,
  - ha a repülőtéren IMC van:
    - közvetlenül a felszállás után, vagy
    - ha a légi jármű elér valamely meghatározott pontot vagy magasságot.
- (6) Az induló légi járművek irányítását a repülőtéri irányító torony közvetlenül is átadhatja az ACC-nek az érintett egységek előzetes megállapodása vagy munkahelyi előírás alapján.
- 83. §** (1) Ha a körzeti irányító szolgálatot és a bevezető irányító szolgálatot nem ugyanaz a légiforgalmi irányító egység látja el, az ellenőrzött repülésekért a körzeti irányító szolgálatot ellátó egység felelős, kivéve a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység irányítási felelőssége alá tartozó
- érkező légi járműveket, amelyeket az ACC-nek irányításra átadott,
  - induló légi járműveket, ameddig azokat át nem adta az ACC-nek és
  - átrepülő légi járműveket, amelyeket az ACC-nek irányításra átadott.
- (2) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység a részére átadni kívánt érkező vagy átrepülő légi jármű irányítását
- akkor veszi át, amikor a légi jármű a megegyezés szerinti átadási pontra érkezik,
  - akkor veszi át, amikor a légi jármű egy magasságot elért vagy
  - meghatározott időpontban veszi át.
- (3) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek addig kell az irányítást végeznie, amíg a légi jármű a repülőteret megközelíti, vagy – átrepülő légi jármű esetén – az bevezető irányító szolgálatot ellátó egység illetékességi körzetében üzemel.

**84. §** A légi jármű irányításának felelősségét az egyik illetékességi területen körzeti irányító szolgálatot ellátó egységtől a szomszédos illetékességi területen körzeti irányító szolgálatot ellátó egységnek abban az időpontban kell átadni, amikor a légi járművet irányító körzeti irányító szolgálatot ellátó egység a szomszédos illetékességi terület határának átrepülését számítja, vagy más olyan földrajzi helyen, magasságon vagy időpontban, amelyben a két körzeti irányító szolgálatot ellátó egység előzőleg megegyezett.

#### **46. Repülési tervek**

**85. §** A légi forgalmi szolgálatokat igénybe vevő légi jármű a tervezett repülése adatait tartalmazó repülési terv benyújtásával tájékoztatja az ATS egységet.

**86. §** A repülési terv benyújtására, elfogadására, szétosztására vonatkozó rendelkezéseket a repülési rendelet határozza meg.

#### **47. Légi forgalmi irányítói engedélyek**

- 87. §**
- (1) Légi forgalmi irányítói engedélyeket a légi forgalom folyamatos áramlásának fenntartása érdekében és a légi járművek biztonságos elkülönítése céljából lehet kiadni. Az engedélyek a légi járművek biztonságos működését érintő forgalmi körülményeken alapulnak, amely forgalmi körülmények nemcsak a levegőben és a munkaterületen üzemelő, irányítás alatt álló légi járművekre vonatkoznak, hanem a használatban lévő munkaterületen lévő valamennyi jármű forgalmára és nem állandó jellegű akadályokra is.
  - (2) A légi forgalmi irányítói engedélyeknek a légi forgalmi irányító egységek által történő kiadása a légi jármű részére kizárólag az ismert forgalommal összhangban történő működésre jelent felhatalmazást. A hajózó személyzetnek a légi forgalmi irányító által kiadott engedélyekkel összefüggő felelősségét a repülési rendelet határozza meg.
  - (3) Az ATC egységeknek olyan ATC engedélyeket kell kiadniuk, amelyek az összeütközések megelőzése, a légi forgalom folyamatos áramlásának fenntartása érdekében szükségesek.
  - (4) Az ATC engedélyeket olyan időpontban kell kiadni, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre a légi jármű felé történő továbbításra annak érdekében, hogy az abban foglaltak végrehajtásra kerüljenek.
  - (5) Nem adható légi forgalmi irányítói engedély az EUR RVSM légtérbe belépni szándékozó polgári légi járművekkel történő kötelékrepülésre.
- 88. §**
- (1) Ha a repülési terv alapján a légi jármű repülésének kezdeti szakasza nem ellenőrzött repülés és az azt követő szakasza ATC engedély függvénye, a légi járművet fel kell kérni, hogy attól az ATC egységtől szerezzen be engedélyt, amelynek légtérben az ellenőrzött repülést megkezdi.
  - (2) Ha a repülési terv alapján a légi jármű repülésének első szakasza tartozik majd az ATC illetékessége alá, és az azt követő szakasz nem lesz ellenőrzött repülés, a légi jármű repülését addig a pontig kell engedélyezni, ahol az ellenőrzött repülés véget ér.
- 89. §**
- (1) Ha egy légi jármű az indulási repülőtérén közbenső leszállásokkal végzett repülés különböző szakaszaira nyújt be repülési terveket, akkor a kezdeti engedélyhatár az első rendeltetési repülőtér, és a repülés ezt követő minden egyes szakaszára új engedélyt kell kiadni.
  - (2) A közbenső leszállásokkal végzett repülés második szakaszára és minden egyes azt követő szakaszra vonatkozó repülési terv – a (3) bekezdés kivételével – akkor válik aktívvá ATS és kutatási és mentési célokra (search and rescue, a továbbiakban: SAR) célokra, ha az illetékes ATS egység értesítést kapott arról, hogy a légi jármű az adott indulási repülőtéréről elindult.
  - (3) Az ATC egységek és a légi jármű üzemben tartója közötti előzetes megállapodás alapján, menetrend szerint közlekedő légi jármű esetén, ha a repülés tervezett útvonala egynél több ellenőrzött légtéren vezet keresztül, a repülés a közbenső leszállásokon keresztül engedélyezhető azzal a feltétellel, hogy az érintett ACC-kkel erről előzetesen koordinálnak.
- 90. §** A légi forgalmi irányítói engedélynek – a 71. alcím szerinti standard indulási engedély kivételével – a 351. § (1) bekezdésében meghatározott adatokat kell tartalmaznia tömören, amelyeket standard kifejezések felhasználásával kell megfogalmazni.

- 91. §** (1) Az ACC az induló légi járműre vonatkozóan – a standard indulási engedélyekre vonatkozó eljárás alkalmazásának kivételével – az engedélykérés vétele után a lehető legrövidebb időn belül, vagy ha lehetséges, az engedélykérés előtt kell engedélyt adnia a bevezető irányító egység vagy a repülőtéri irányító torony számára.
- (2) Az ACC és a bevezető irányító egység megállapodása alapján a bevezető irányító egység az ACC-vel történő előzetes koordináció nélkül is kiadhat ATC engedélyt az induló légi járművek részére.
- 92. §** (1) Egy ATC egység felkérheti a vele szomszédos ATC egységet, hogy valamely meghatározott időszakban a légi járműveknek egy meghatározott pontig adjon engedélyt.
- (2) Ha a légi járműnek az indulási helyen kezdeti engedélyt adtak, az illetékes ATC egység felelőssége a módosított engedélyt kiadni, valahányszor az szükségessé válik, továbbá a helyzettől függően forgalmi tájékoztatást adni.
- (3) Ha a forgalmi helyzet és a koordinációs eljárások megengedik, a légi jármű kérésére engedélyezni kell az utazóemelkedést. Az engedélyt meghatározott magasság feletti vagy meghatározott magasságok közötti utazóemelkedésre kell kiadni.
- 93. §** (1) Valamely engedélyhatárt egy fontos pont nevének, a repülőtéren vagy az ellenőrzött légtér határának a megjelölésével kell meghatározni.
- (2) Az engedélyhatár a rendeltetési repülőtér, ha előzetes koordinálás történt azzal az egységgel, amely irányítása alá kerül a légi jármű, vagy ha biztosnak látszik, hogy a koordinálás elfogadható időben elvégezhető az irányítás átvétele előtt. Ha ez nem alkalmazható, akkor egy közbenső pontot kell engedélyhatárként kijelölni, és a koordinálást olyan gyorsan kell lebonyolítani, hogy a rendeltetési repülőtérrig szóló engedély a lehető leghamarabb kiadható legyen.
- (3) Ha egy légi jármű egy szomszédos ellenőrzött légtérben lévő közbenső pontig kapott engedélyt, akkor az illetékes szomszédos ATC egység felelős a rendeltetési repülőtérrig szóló módosított engedély lehető leghamarabb történő kiadásáért.
- (4) Ha a rendeltetési repülőtér ellenőrzött légtérén kívül fekszik, annak az illetékes ATC egységnek kell kiadnia az engedélyt az ellenőrzött légtér határáig történő repülésre, amelynek légtérét a légi jármű utójára átrepüli.
- (5) Ellenőrzött légtérben üzemeltetett IFR légi járművet az ATC egység nem utasíthatja az ellenőrzött légtér elhagyására. Az a manőver, amely az ellenőrzött légtér elhagyását eredményezheti, akkor engedélyezhető, ha a légi jármű azt kifejezetten kéri vagy a repülését nem ellenőrzött légtérben tervezi folytatni, valamint az illetékes ATC egység tájékoztatta a légi járművet az ellenőrzött légtér elhagyásáról, és az illetékes ATS egységek közötti koordinálást elvégezték.
- 94. §** (1) A repülés útvonalát, ha szükséges, minden egyes engedélyben részletezni kell. Az „ENGEDÉLYEZVE A REPÜLÉSI TERVBEN FELTÜNTETETT ÚTVONALON” kifejezés bármely útvonal vagy útvonal szakasz megjelölésére felhasználható, ha az útvonal vagy útvonal szakasz azonos a repülési tervben benyújtottal, és elegendő útvonal leírás részletet tartalmaz ahhoz, hogy a légi járművet az útvonalára vezesse. Az „ENGEDÉLYEZVE AZ (útvonalmegjelölés) INDULÁSI ÚTVONALON” vagy az „ENGEDÉLYEZVE AZ (útvonalmegjelölés) ÉRKEZÉSI ÚTVONALON” kifejezések akkor alkalmazhatók, ha az érintett repülőtérré standard indulási vagy érkezési útvonalakat jelöltek ki, és ezeket az AIP-ben közzétették.
- (2) Az „ENGEDÉLYEZVE A REPÜLÉSI TERVBEN FELTÜNTETETT ÚTVONALON” kifejezés nem használható továbbengedélyezés esetén.
- (3) A légi járműnek a légtérkorlátozások, az ATC munkaterhelés és a forgalom sűrűség függvényében, továbbá ha a koordinálás kellő időben elvégezhető, lehetőség szerint a legrövidebb útvonalat kell felajánlani.
- (4) RNAV5 képességű területi navigáció (a továbbiakban: RNAV) berendezéssel fel nem szerelt állami légi járműveket vagy az olyan légi járműveket, amelyek RNAV berendezése meghibásodott, nem RNAV berendezés használatán alapuló SID-eken és STAR-okon kell vezetni.
- (5) Útvonalrepülés során a (4) bekezdés szerinti légi járművekre az alábbi eljárásokat kell alkalmazni:
- a légi járműveket VOR-DME berendezéssel kijelölt ATS útvonalakon, vagy
  - ha ilyen útvonalak nem állnak rendelkezésre, a légi járműveket hagyományos navigációs berendezések között (VOR, NDB) kell vezetni.
- (6) Az olyan légi járművet, amely P-RNAV képességgel nem rendelkezik, vagy P-RNAV képességét elveszítette, olyan SID-en vagy STAR-on kell vezetni, amelyre a P-RNAV képesség szükségessége nincs előírva.
- (7) A (4) és (6) bekezdésben meghatározott módon üzemeltetett légi járművek esetében az érintett légi forgalmi irányító egység részéről folyamatos radarmegfigyelésre lehet szükség.

- (8) Ha a (4) és (6) bekezdésben meghatározott eljárások nem alkalmazhatók vagy nem célravezetőek, az ATS felderítő rendszerrel felszerelt légiforgalmi irányító egységnek vektorálással kell a légijárművet irányítania, ameddig nem képes saját navigációval történő működésre.
- (9) Ha egy légijármű RNAV berendezésének meghibásodását vagy képességének csökkenését még a felszállást megelőzően észlelték, és a javítást nem tudják a repülőtéren elvégezni, az érintett légijármű repülését engedélyezni kell a legközelebbi olyan repülőtérig, ahol a javítás elvégezhető.
- (10) Ha a (9) bekezdés alapján a légijárműnek megadják az engedélyt, a légiforgalmi irányító egység az aktuális és a várható forgalmi körülmények alapján módosíthatja az adott repülésre vonatkozó indulási időt, repülési magasságot vagy útvonalat.

**95. §** A magasságra vonatkozó engedélynek – a 71. alcímben és a 154. § (5) bekezdésében meghatározott standard indulási és érkezési engedély kivételével – a 351. § (4) bekezdésben meghatározottakat kell tartalmaznia.

- 96. §**
- (1) Az útvonalat vagy magasságot érintő módosításra vonatkozó kérés engedélyezésekor az engedélynek tartalmaznia kell a pontos módosítást.
  - (2) Ha a forgalmi körülmények nem teszik lehetővé a kért módosítás engedélyezését, a „NEM ENGEDÉLYEZHETEM” („UNABLE”) kifejezést kell alkalmazni. Ha a körülmények indokolják, alternatív útvonalat vagy más magasságot kell felajánlani.
  - (3) Ha a légiforgalmi irányító alternatív útvonalat ajánl fel, és azt a légijármű elfogadja, a módosított engedélyben kiadott új útvonalba bele kell foglalni azt a pontot, ahol a légijármű visszatér a korábban engedélyezett útvonalára. Ha a légijármű a továbbiakban nem csatlakozik a korábbi útvonalára, akkor a módosított engedélyt a rendeltetési repülőtérig kell kiadni.

#### **48. Vízzintes sebességszabályozásra vonatkozó utasítások**

- 97. §**
- (1) A légiforgalom biztonságos és rendszeres áramlásának elősegítése érdekében a légijármű utasítható, hogy a légiforgalmi irányító által meghatározottak szerint szabályozza sebességét. A légijármű számára tájékoztatást kell adni a tervezett sebességszabályozásról.
  - (2) A várakozási légtérbe belépő vagy a várakozási légtérben üzemeltetett légijármű esetében sebességszabályozás nem alkalmazható.
  - (3) A sebességszabályozást azokra az esetekre kell korlátozni és olyan mértékben kell alkalmazni, amely elegendő az előírt elkülönítési minimum vagy térköztartás létrehozására vagy fenntartására. Kerülni kell a gyakori sebességváltoztatásra – beleértve a váltakozó sebesség növeléseket és csökkentéseket is – vonatkozó utasításokat.
  - (4) A légijárműnek tájékoztatnia kell az érintett ATC egységet, ha nem képes a sebességre vonatkozó utasítás betartására. Ilyen esetekben a légiforgalmi irányítónak egyéb módszert kell alkalmaznia az érintett légijárművek között megkívánt távolságtartás érdekében.
  - (5) Az IAS-on alapuló sebességszabályozásokat FL250-en (7600 m) vagy fölötté lévő repülési szinteken a 0,01 Mach többszörösével, míg FL250 (7600 m) alatt a 10 csomó (20 km/h) többszörösével kell kifejezni, figyelembe véve azt, hogy a magasabb repülési szinteken a 0,01 Mach szám körülbelül 6 csomó (11 km/h) IAS sebességnek felel meg, és nagy terheléssel üzemeltetett légijármű sebesség változtatási képessége korlátozott lehet.
  - (6) A légijárművet tájékoztatni kell, ha a továbbiakban sebességkorlátozásra nincs szükség.

- 98. §**
- (1) Két vagy több egymást követő légijármű között a szükséges térköz létrehozásának érdekében a légiforgalmi irányítónak először vagy a hátul haladó légijármű sebességét kell csökkentetnie, vagy az elől haladóét kell növeltetnie, és csak ezt követően szabályozza a többi légijármű sebességét.
  - (2) Sebességszabályozási módszer alkalmazása esetén a szükséges térköz fenntartása érdekében valamennyi érintett légijármű számára meghatározott sebességet kell kijelölni, figyelembe véve a következőket:
    - a) ha a légijármű egy állandó IAS-t tart, süllyedés közben a TAS értéke csökken,
    - b) ha két süllyedő légijármű azonos IAS-sal repül és az elől haladó alacsonyabb magasságon van, akkor az elől haladó kisebb TAS-sal repül, mint a követő légijármű; a két légijármű közötti távolság ily módon csökken, kivéve, ha ennek kiküszöbölésére megfelelő sebesség különbséget alkalmaznak,
    - c) két egymást követő légijármű között a szükséges sebesség különbség kiszámításához általános szabály, hogy 1000 láb (300 m) magasság változás 6 csomós (11 km/h) IAS különbséget eredményez, illetve,



- d) FL80 (2450 m) alatti magasságokon sebességszabályozási célokra az IAS és TAS közötti különbség elhanyagolható.
- (3) Figyelembe kell venni, hogy a térköz létrehozásához hosszabb idő és távolság szükséges nagyobb magasságok és nagyobb sebességek esetén, továbbá akkor, ha a légi jármű felhajtóerőt befolyásoló berendezések használata nélkül, tiszta konfigurációban üzemel.

- 99. §** (1) A süllyedő és érkező légi jármű számára a lehetőségekhez képest engedélyezni kell, hogy az előre bejelentett közeli körzeti késleltetés csökkentése érdekében repülésének utolsó szakaszát alacsonyabb utazósebességgel való repüléssel teljesítse.
- (2) Az érkező légi jármű utasítható, hogy tartsa a legnagyobb sebességét, legkisebb tiszta sebességét, legkisebb sebességét vagy valamely előírt sebességet.
- (3) A légi jármű utazó magasságról történő süllyedésének megkezdésekor a 250 csomónál (460 km/h) kisebb IAS-ra történő sebességcsökkentés a légi jármű beleegyezésével alkalmazható.
- (4) Kerülni kell a légi járműnek olyan utasítások adását, amelyek rendes körülmények között egyidejűleg össze nem egyeztethető manőverek végrehajtására vonatkoznak, ideértve azt is, hogy tartson nagy süllyedési mértéket és csökkentse sebességét. Figyelembe kell venni, hogy süllyedés közben bármilyen jelentős sebességcsökkentés szükségessé teheti, hogy a légi jármű sebességének csökkentése céljából egy ideig vízszintesen repüljön, mielőtt folytatja a süllyedést.
- (5) Az érkező légi jármű számára engedélyezni kell, hogy ameddig csak képes, tiszta konfigurációban repüljön. A légi járműtől lehetőség szerint FL150 (4550 m) magasság alatt a légiforgalmi irányító ne kérjen 220 csomónál (410 km/h) kisebb IAS-t, mivel ez a legtöbb légi jármű esetében nagyon közel van a tiszta konfigurációban üzemelő légi jármű minimális sebességéhez.
- (6) A közbenső vagy végső bevezetést végző légi járművet  $\pm 20$  csomónál ( $\pm 40$  km/h) nem nagyobb IAS változtatására kéri a légiforgalmi irányító.
- (7) Sebességszabályozás nem alkalmazható a végső bevezetés során a küszöbtől 4 NM-en (7 km) belüli légi járműre. A légi járműnek stabilizált megközelítést kell végrehajtania – sebesség és konfiguráció tekintetében – általában a küszöbtől 3 NM-en (5,6 km) belül.

#### **49. Független sebességszabályozásra vonatkozó utasítások**

- 100. §** (1) A légiforgalom biztonságos és rendszeres áramlásának elősegítése érdekében a légi jármű utasítható, hogy szabályozza emelkedési vagy süllyedési mértékét. Független sebességszabályozás alkalmazható a légi járművek között annak érdekében, hogy létrehozzanak vagy fenntartsanak egy meghatározott független elkülönítési minimumot.
- (2) A várakozási légtérbe belépő vagy a várakozási légtérben üzemeltetett légi járművek közötti független sebességszabályozást a 132. § (3) bekezdése határozza meg.
- (3) A független sebességszabályozást azokra az esetekre kell korlátozni, amelyek egy megkövetelt elkülönítési minimum létrehozásához vagy fenntartásához szükségesek. Kerülni kell a gyakori emelkedési vagy süllyedési mérték változtatásokat tartalmazó utasításokat.
- (4) A légi járműnek tájékoztatnia kell az illetékes ATC egységet, ha nem képes a meghatározott emelkedési vagy süllyedési mértékre vonatkozó utasítás betartására. Ilyen esetekben a légiforgalmi irányító késedelem nélkül egyéb módszert kell alkalmaznia a légi járművek közötti megfelelő elkülönítési minimum létrehozására.
- (5) A légi járművet tájékoztatni kell, ha a továbbiakban az emelkedési vagy süllyedési mértékre vonatkozó korlátozásra nincs szükség.
- 101. §** (1) A légi jármű utasítható, hogy valamely meghatározott magasságot gyors emelkedéssel vagy süllyedéssel érjen el vagy keresztezen, továbbá, hogy csökkentse emelkedési vagy süllyedési mértékét.
- (2) Az emelkedő légi jármű utasítható, hogy tartson
- a) meghatározott emelkedési mértéket,
  - b) meghatározott értékű vagy annál nagyobb emelkedési mértéket, vagy
  - c) meghatározott értékű, vagy annál kisebb emelkedési mértéket.

- (3) A süllyedő légi jármű utasítható, hogy tartson
  - a) meghatározott süllyedési mértéket,
  - b) meghatározott értékű, vagy annál nagyobb süllyedési mértéket, vagy
  - c) egy meghatározott értékű, vagy annál kisebb süllyedési mértéket.
- (4) A függőleges sebességszabályozás alkalmazásakor a légiforgalmi irányítónak tisztáznia kell, hogy melyik magasságra képes az emelkedő légi jármű egy meghatározott emelkedési mértékkel emelkedni, vagy melyik magasságra képes a süllyedő légi jármű egy meghatározott süllyedési mértékkel süllyedni, továbbá gondoskodnia kell arról, hogy szükség esetén, kellő időben más módszer alkalmazásával fenntartsa az elkülönítést.

### 50. Áttérés IFR repülésről VFR repülésre

- 102. §**
- (1) IFR repülésről VFR repülésre való áttérés akkor fogadható el, ha az ATS egység a légi jármű által kezdeményezett olyan közleményt kapott, amely kifejezetten magában foglalja a „TÖRLÖM IFR REPÜLÉSEMET” („CANCELLING MY IFR FLIGHT”) kifejezést az érvényes repülési tervében foganatosítandó módosításokkal együtt. A légi járművet nem lehet felhívni az IFR repülésről VFR repülésre történő áttérésre sem közvetlenül, sem közvetve.
  - (2) Az ATS egységnek a légi jármű (1) bekezdés szerinti közleményére kizárólag az „IFR REPÜLÉS TÖRÖLVÉS (időpont)KOR” („IFR FLIGHT CANCELLED AT (time)”) szövegű nyugtázást kell adnia.
  - (3) Ha az ATS egység olyan tájékoztatás birtokában van, hogy a légi jármű a repülés útvonalán valószínűleg IMC-vel találkozhat, az IFR repülésről VFR repülésre áttérni szándékozó légi járművet, ha ez lehetséges, tájékoztatnia kell.
  - (4) A légi járműtől IFR-ről VFR-re való áttérésre vonatkozó közleményt vevő ATC egységnek a lehető leghamarabb intézkednie kell a módosítás továbbításáról a légi jármű további útvonalán érintett azon ATC egységek számára, amelyeknek az IFR repülési tervet megcímezték.

### 51. A légi járművek keltette turbulencia kategóriái

- 103. §**
- (1) A turbulencia elkülönítési minimumok a légi jármű légi alkalmassági bizonyítványa szerinti maximális felszállótömegnek megfelelő alábbi három csoportján alapulnak:
    - a) nehéz (heavy): valamennyi 136 000 kg vagy ennél nehezebb légi jármű típus,
    - b) közepes (medium): a 136 000 kg-nál könnyebb, de 7000 kg-nál nehezebb légi jármű típus,
    - c) könnyű (light): a 7000 kg vagy ennél könnyebb légi jármű típus.
  - (2) A repülési terv 9. rovatában a turbulencia kategóriák kitöltésére vonatkozó rendelkezéseket a repülési rendelet 1. melléklete határozza meg.
- 104. §** A helikoptereket függeszkedés vagy légi gurulás közben távol kell tartani a könnyű légi járművektől, figyelembe véve azt, hogy a helikopterek repülés közben örvénylést keltenek, és az egységnyi össztömegre jutó örvénylés intenzívebb, mint a merevszárnyú légi járművéké.

### 52. Magasságmérő-beállítási eljárások

- 105. §**
- (1) A légi járművek függőleges helyzetét, a (6) bekezdésben meghatározott kivétellel, területi QNH értékhez viszonyítva, tengerszint feletti magasságban kell kifejezni az átváltási magasságon vagy ez alatt, és repülési szintekben az átváltási szinten vagy felette. Az átváltási rétegen keresztül történő repüléseknél a függőleges helyzetet emelkedés közben repülési szintekben, süllyedés közben pedig tengerszint feletti magasságokban kell kifejezni.
  - (2) Budapest FIR-ben az átváltási magasságon vagy ez alatt végrehajtott útvonalrepülések során a légi járművek függőleges helyzetét a területi QNH értékhez viszonyítva kell kifejezni.
  - (3) Budapest FIR-ben átváltási magasságként 10 000 láb (3050 m) AMSL-t kell használni.
  - (4) Budapest FIR-ben a területi QNH megegyezik az aktuális budapesti QNH értékkel.
  - (5) Budapest FIR-ben a CTR-ekben, MCTR-ekben és a TIZ-ekben üzemeltetett légi járművek számára a repülőtér helyi tényleges QNH értékét az ATS egységeknek továbbítaniuk kell.
  - (6) Ha egy légi jármű, amelynek engedélyezték a leszállást, QFE magasságmérő beállítás mellett fejezi be a megközelítést, akkor a légi jármű függőleges helyzetét a repülőtér tengerszinthez viszonyított magasságára vonatkoztatva kell kifejezni repülésének azon szakaszán, ahol a QFE magasságmérő eljárás alkalmazható, kivéve a (7) bekezdésben meghatározottat.

- (7) A magasságot a futópályaküszöb tengerszinthez viszonyított magasságában kell közölni:
- olyan műszerezett futópályánál, ahol a küszöb 7 lábbal (2 méterrel) vagy többel a repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága alatt van, vagy
  - olyan futópályánál, amelyre precíziós megközelítést hajtanak végre.
- (8) Budapest FIR-en belül a CTR-ekben, a TIZ-ekben és a TMA-kban – ahol az átváltási magasság alacsonyabb, mint a légtér felső határa és a magasságkülönbség a 106. § (1) bekezdés szerint szükségessé teszi – átváltási szintet kell meghatározni az érintett légtérben működő légi járművek számára.

- 106. §** (1) Az adott repülőtér vagy repülőterek körzetében vagy az adott TMA-kra, MTMA-kra vonatkozóan a megfelelő időtartamra a használatos átváltási szintet a QNH jelentések, és ha szükséges, a közepes tengerszinti nyomás előrejelzések alapján az illetékes ATS egységnek kell meghatározni úgy, hogy biztosítva legyen legalább 1000 láb (300 m) vastagságú átváltási réteg függőleges elkülönítésként az átváltási magasság felett.
- (2) Az átváltási szintnek az átváltási magasság felett használatos legalacsonyabb repülési szintnek kell lennie.
- (3) Budapest FIR-ben az átváltási szinteket az 1. számú mellékletben található táblázat határozza meg.

- 107. §** (1) Az átváltási rétegben utazómagasság nem jelölhető ki.
- (2) IFR repülések számára egy adott útvonalra vagy útvonal szakaszra a megállapított legalacsonyabb repülési magasság alatt utazómagasság nem jelölhető ki.

- 108. §** (1) A levegőben lévő légi járművek kérésre történő tájékoztatása céljából az illetékes ATS egységnél rendelkezésre kell állnia a legalacsonyabb repülési szintre vonatkozó tájékoztatásnak, amely biztosítja a megfelelő terep feletti akadálymentességet arra az útvonalra vagy útvonalszakaszra, amelyre ez a tájékoztatás szükséges.
- (2) Az ATS egységeknél a légi járműveknek való továbbítás céljából mindig rendelkezésre kell állnia a felelősségük alá tartozó, valamint a szomszédos FIR-re és az irányító körzetekre vonatkozó, megfelelő számú QNH jelentésnek vagy nyomás előrejelzésnek.
- (3) A süllyedésben lévő légi jármű számára az átváltási szintet még azelőtt kell továbbítani, mielőtt azt eléri. Ez a tájékoztatás biztosítható beszédüzemű összeköttetéssel, ATIS adásban vagy adatkapcsolat útján.
- (4) Ha a megközelítési engedélyt az átváltási szint felett működő légi járműnek adják, a megközelítési engedélynek tartalmaznia kell az átváltási szintet is.
- (5) A QNH magasságmérő beállítási értéket meg kell adni a süllyedési engedélyben, ha a légi járművet először engedélyezik az átváltási szint alatti valamely tengerszint feletti magasságra, a bevezetési vagy a forgalmi körbe való belépési engedélyekben, valamint az induló légi járművek gurulási engedélyében, kivéve, ha ismert, hogy a légi jármű már vette ezt a tájékoztatást.
- (6) A légi jármű számára kérésre vagy a munkahelyi előírásoknak megfelelően állandó jelleggel meg kell adni a QFE magasságmérő beállítást. Ennek az értéknek mindig a repülőtér tengerszinthez viszonyított magasságára kell vonatkoznia, kivéve:
- azokat a nem-precíziós futópályákat, ahol a küszöb 7 lábbal (2 méterrel) vagy többel a repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága alatt van,
  - az olyan futópályákat, amelyekre precíziós megközelítéseket hajtanak végre.
- (7) A (6) bekezdés a)–b) pontban meghatározott esetekben a QFE értéket a vonatkozó futópálya küszöbére kell megadni.
- (8) A légi jármű részére adott magasságmérő beállítási értékeket a legközelebbi alacsonyabb, teljes hectopascal értékre kerekítve kell megadni.

### 53. Helyzetjelentések

- 109. §** (1) A (3) bekezdésben és a 111. §-ban meghatározott esetek kivételével a fontos pontokkal meghatározott útvonalakon a légi járműnek helyzetjelentést kell adnia az egyes kijelölt kötelező jelentőpontok felett vagy átrepülésük után a lehető leghamarabb. Más pontok feletti további jelentések adását is kérheti az illetékes ATS egység.
- (2) A (3) bekezdésben meghatározott esetek kivételével a fontos pontokkal ki nem jelölt útvonalon helyzetjelentést kell adni a repülés megkezdése után 15 perces vagy az illetékes ATS egység által meghatározott gyakoribb időközönként.
- (3) Ha a légi járművek haladására vonatkozó adatok más forrásból rendelkezésre állnak – ideértve a radart –, valamint egyéb olyan körülmények között, ha a légi járműtől származó rendszeres jelentések elhagyása elfogadható,

a légi járművet fel lehet menteni az alól, hogy minden egyes kijelölt kötelező jelentőpontnál vagy időpontban helyzetjelentést adjon.

- (4) Az (1) és (2) bekezdésben meghatározott helyzetjelentéseket azon ATS egységnek kell megadni, amely azt a légteret szolgálja ki, ahol a légi jármű működik. Ha a légközlekedési hatóság az AIP-ben közlésezi, vagy az illetékes ATS egység ezt kéri, az utolsó helyzetjelentést az egyik FIR-ből vagy irányító körzetből a szomszédos FIR-be vagy irányító körzetbe való belépés előtt meg kell adni annak az ATS egységnek, amely azt a légteret szolgálja ki, amelybe a légi jármű belépni készül.
- (5) Ha a várt időben az ATS egység a helyzetjelentést nem kapja meg, ezt követően az irányítás nem alapulhat azon a feltételezésen, hogy pontos a számított idő. Azonnal intézkedni kell a jelentés megszerzésére, ha feltételezhető, hogy az valamilyen formában kihat a többi légi jármű irányítására.

**110. §** A légi járművek által továbbított beszédüzemű helyzetjelentésekből a nyomásmagasságból származtatott repülési magasság információ kihagyható, ha a légi jármű repülési szintje vagy tengerszint feletti magassága a légi jármű helyzetjelzésével társított címkében folyamatosan rendelkezésre áll, és ha az ilyen magassági információk biztonságos és hatékony felhasználására megfelelő eljárásokat dolgoztak ki.

**111. §** Ha egy légi jármű első ízben jelentkezik be valamely ATS egységhez, a levegő-föld beszédüzemű összeköttetési csatornaváltást követően, a hívásnak a következő elemeket kell tartalmaznia:

- a hívott állomás megnevezése
- a légi jármű hívójele, továbbá nehéz turbulencia kategóriába tartozó légi járművek esetén a „NEHÉZ” („HEAVY”) kifejezés,
- magasság, beleértve az éppen keresztezett és engedélyezett magasságot is, ha a légi jármű nem az engedélyezett magasságot tartja és
- a légi jármű sebessége, ha az ATC sebesség szabályozást alkalmaz.

**112. §** Budapest FIR-ben az ATS egységek és a légi járművek között automatikus légellenőrzési adatközlés (automatic dependent surveillance, a továbbiakban: ADS) jelentések használata nem lehetséges.

#### **54. Repülési terv és irányítói adatok frissítése és megjelenítése**

**113. §** A repüléseket kiszolgáló ATS egység légiforgalmi irányítói részére a repülési terv és irányítói adatokat, valamint azok megfelelő frissítéseit meg kell jeleníteni. Ezen túlmenően a légiforgalmi szolgálatnak gondoskodni kell arról is, hogy az ATS ellátásához szükséges minden egyéb tájékoztatás is megjelenítésre kerüljön.

- 114. §** (1) A szükséges tájékoztatásokat és adatokat oly módon kell megjeleníteni, hogy a légiforgalmi irányító a felelősségi körzetében lévő tényleges légiforgalmi helyzetről és a repülőterek munkaterületein történő mozgásokról megfelelő és teljes képet kapjon. A megjelenítést a légi jármű haladásának megfelelően frissíteni kell, a kellő időben történő konfliktus felderítés és megoldás érdekében, valamint a szomszédos ATS egységek és irányítói szektorokkal történő koordinálás rögzítésének biztosítása érdekében.
- (2) A légiforgalmi szolgálatnak gondoskodnia kell a légtér konfiguráció megfelelő megjelenítéséről – beleértve a fontos pontokat –, és a pontokra vonatkozó tájékoztatásokról is. A megjelenített adatoknak tartalmazniuk kell a repülési tervekből és a helyzetjelentésekből származó megfelelő tájékoztatásokat, továbbá az engedély és koordinációs adatokat is. A tájékoztatás megjelenítése és az adatok frissítése történhet automatikusan, vagy az ilyen adatbevitelre és frissítésre feljogosított személy által.

- 115. §** (1) A szükséges repülési terv és irányítói adatok papír vagy elektronikus repülésnyilvántartó szalagon vagy egyéb elektronikus formában, vagy a megjelenítési formák kombinációjával jeleníthetők meg.
- (2) A tájékoztatások és adatok megjelenítésénél figyelembe kell venni az emberi tényezők alapelveit. Valamennyi adatot, beleértve az egyes légi járművekkel kapcsolatos adatokat is, oly módon kell megjeleníteni, hogy a lehető legkisebb legyen az adatok téves értelmezésének vagy félreértésének lehetősége.
- (3) Az automatizált ATC rendszerbe történő kézi adatbevitelt lehetővé tévő eszközöknek és módszereknek meg kell felelniük az emberi tényezők alapelveinek is.
- (4) Ha repülésnyilvántartó szalagot használnak, minden egyes repülésre legalább egy külön szalagot kell alkalmazni. Az egyes repülésekre vonatkozóan annyi repülésnyilvántartó szalagot kell használni, amennyi kielégíti az adott

ATS központ ilyen irányú követelményeit. Az ICAO Doc 9426-ban meghatározottak alapján a repülésnyilvántartó szalagok vezetésére vonatkozó eljárásokat, az azon feltüntetésre kerülő adatokat és az alkalmazásra kerülő jelöléseket munkahelyi előírásokban kell szabályozni.

- (5) Az automatikusan generált adatokat a légiforgalmi irányító számára kellő időben kell megjeleníteni. Az egyes repülésekre vonatkozó tájékoztatásokat és adatokat folyamatosan addig kell megjeleníteni, amíg ezen adatokra – beleértve a konfliktuskutatást és a repülések koordinálását is – szükség van, vagy amíg a légiforgalmi irányító az irányítást be nem fejezte.

- 116. §** Az elektronikus repülésnyilvántartó szalagokat és a koordinációs adatokat rögzíteni kell, és ezeket, valamint apapír repülésnyilvántartó szalagokat legalább 60 napig kell megőrizni.

### **55. Rendszerek és berendezések meghibásodása vagy rendellenes működése**

- 117. §** Az ATC egységeknek a munkahelyi előírásoknak megfelelően azonnal jelenteniük kell az összeköttetési, navigációs vagy felderítő rendszer, valamint a repülésbiztonság szempontjából fontos egyéb olyan rendszer vagy berendezés meghibásodását, vagy rendellenes működését, amely kedvezőtlenül befolyásolja a légi járművek biztonságos és gazdaságos üzemelését vagy az ATS ellátását.

### **56. Adatkapcsolat összeköttetést kezdeményező eljárások**

- 118. §** (1) Olyan légtérbe történő belépést megelőzően, ahol az ATS egység adatkapcsolat összeköttetést követel meg, adatkapcsolat összeköttetést kell kezdeményezni a légi jármű és az ATS egység között abból a célból, hogy a légi jármű a rendszerben azonosítható legyen, és szükség esetén lehetővé tegyék az adatkapcsolat alkalmazásának indítását. Az adatkapcsolat összeköttetést
- a légi jármű automatikusan,
  - a hajózó személyzet manuálisan vagy
  - az ATS egység cím továbbítással kezdeményezi.
- (2) Az ATS egység adatkapcsolat kezdeményező képességhez (a továbbiakban: DLIC) tartozó címét az ATS-nek az AIP-ben kell közzétenni.
- 119. §** (1) Ha a légi jármű adatkapcsolati összeköttetést kezdeményez, indító üzenetet kell küldenie.  
(2) Az ATS egység csak az elrontott, hibás indító üzenetet utasíthatja vissza.
- 120. §** Ha a légi járművel adatkapcsolat összeköttetést tartó földi rendszer képes a légi jármű címét más ATS egység részére továbbítani, a továbbító ATS egységnek az előzetesen koordinált földi címzési információt kellő időben kell továbbítania a légi jármű számára az adatkapcsolati összeköttetés létrehozása érdekében.
- 121. §** (1) Adatkapcsolati összeköttetés kezdeményezési hiba esetén az adatkapcsolat rendszernek jeleznie kell a hibát a kezdeményező ATS egység vagy légi jármű számára.  
(2) Az ATS egységnek eljárásokat kell kidolgoznia az adatkapcsolati összeköttetés kezdeményezési hibák megoldására. Az eljárásoknak legalább a következőket kell tartalmaznia:
- ha van repülési terv, meg kell bizonyosodni arról, hogy a légi jármű azonosítója, lajstromjele és egyéb, az adatkapcsolati összeköttetés kezdeményezési kérésben található adatok megegyeznek a repülési tervben szereplő adatokkal, eltérés esetén végre kell hajtani a szükséges változtatásokat, vagy
  - ha nincs repülési terv, a repülési terv adatfeldolgozó rendszerben készíteni kell egy érvényes repülési tervet a szükséges adatokkal a sikeres bejelentkezés érdekében, majd ezt követően újra kell kezdeményezni a bejelentkezési eljárást.
- (3) A légi jármű üzemeltetőjének eljárásokat kell kidolgoznia az adatkapcsolat kezdeményezési hibák megoldására. Az eljárásoknak legalább azt tartalmaznia kell, hogy a hajózó személyzetnek meg kell bizonyosodnia arról, hogy a Fedéletesi Számítógépes Vezérlő Rendszerben (Flight Management System, a továbbiakban: FMS) szereplő adatok helyesek és megegyeznek a repülési tervben szereplő adatokkal. Eltérés esetén el kell végeznie a szükséges változtatásokat, majd újra kell kezdeményeznie a bejelentkezési eljárást.

**57. Az EUR RVSM légtérbe belépő, vagy ezen légtérből kilépő légi járműre vonatkozó rendelkezések**

- 122. §** A jelen alcímben szabályozott eljárásokat kizárólag indokolt esetben, az RVSM alkalmazhatóságának felfüggesztésekor – ideértve az erős turbulencia miatt felfüggesztett RVSM eljárásokat is – kell alkalmazni.
- 123. §** (1) RVSM engedélyezett légi járműnek és nem RVSM engedélyezett állami légi járműnek nem RVSM környezetből az EUR RVSM légtérbe történő belépését olyan magasságon kell végrehajtania, amely megfelel
- a SERA rendelet 3. Függelékében meghatározott valamely magasságnak, vagy
  - az ACC-k közötti együttműködési megállapodásban meghatározott valamely magasságnak.
- (2) Nem RVSM magasságon repülő légi jármű RVSM magasságra történő átváltását az EUR RVSM légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot biztosító első ACC-nek vagy magaslégtéri irányító központnak (upper area control, a továbbiakban: UAC) kell kezdeményeznie, és az átváltásnak azelőtt kell megtörténnie, mielőtt a légi jármű átrepüli a szomszédos ACC vagy UAC határán létesített irányítás átadási pontot, kivéve, ha azt a két érintett ACC vagy UAC együttműködési megállapodásában másként határozták meg.
- 124. §** (1) A légi jármű EUR RVSM légtérből nem RVSM környezetbe történő belépését az alkalmazható függőleges elkülönítési minimumnak megfelelően kell végrehajtani.
- (2) Az alkalmazandó függőleges elkülönítési minimumot az EUR RVSM légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot biztosító utolsó ACC-nek vagy UAC-nek kell létrehoznia, mielőtt a légi jármű átrepülné a szomszédos ACC vagy UAC határán létesített irányítás átadási pontot.
- (3) A légi járműnek belépését olyan magasságon kell végrehajtania, amely megfelel:
- az ICAO Annex 2. 3. Függelék b) pontjában található táblázatában meghatározott valamely magasságnak, vagy
  - az érintett ACC-k egymás közötti, az UAC-ok egymás közötti, illetve az ACC-k és az UAC-ok közötti együttműködési megállapodásában meghatározott valamely magasságnak.
- 125. §** (1) Azon nem RVSM engedélyezett légi jármű repülését, amelynek mind az indulási repülőtere, mind pedig a rendeltetési repülőtere az EUR RVSM légtér oldalhatárán belül található, FL290 alatti magasságon kell engedélyezni.
- (2) Azon nem RVSM engedélyezett légi jármű repülését, amely indulási repülőtere az EUR RVSM légtér oldalhatárán belül, de rendeltetési repülőtere azon kívül található FL290 alatti magasságon kell engedélyezni.

**58. UHF-rádióval felszerelt légi járművek üzemeltetése 8.33 kHz csatornaosztású rádióberendezés használatához kötött légtérben**

- 126. §** Ha a földi ultra nagy frekvencia (a továbbiakban: UHF) rendszer kiépítettsége lehetővé teszi az UHF-rádióberendezéssel felszerelt állami légi járművek megfelelő beillesztését az egyéb légi járművek forgalmába, a 8.33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülék használatához kötött légterekben engedélyezni kell az UHF-rádiókészülékkel felszerelt állami légi járművek működését.

**X. FEJEZET****ELKÜLÖNÍTÉSI MÓDSZEREK ÉS MINIMUMOK****59. Általános rendelkezések az ellenőrzött forgalom elkülönítésére**

- 127. §** (1) Függőleges vagy vízszintes elkülönítést kell biztosítani a SERA rendelet mellékletének 8005 b) alpontjában foglalt esetekben, valamint
- a különleges VFR repülések között,
  - MCTR és MTMA légterekben végrehajtott GAT repülés esetén az IFR, valamint IFR és VFR repülések között.
- (2) Nappal nem kell elkülönítést biztosítani az IFR repülések között a SERA rendelet szerinti D és E osztályú légterekben, ha a légi járműveknek engedélyezték az emelkedést vagy süllyedést azzal a feltétellel, hogy saját elkülönítést tartanak, és VMC között maradnak. Az eljárás során alkalmazható feltételeket a 138. § (3) bekezdése határozza meg.
- (3) Nem adható engedély olyan manőver végrehajtására, amely két légi jármű között a távolságot előreláthatóan az adott körülmények között alkalmazható elkülönítési minimumnál kisebbre csökkentené.

- (4) Az előírt minimumoknál nagyobb elkülönítést kell alkalmazni, ha rendkívüli körülmény – különösen jogellenes beavatkozás vagy működési nehézség – különleges óvatosságot tesz szükségessé. Az elkülönítést ebben az esetben az összes tényező gondos figyelembevételével kell végezni, hogy elkerülhető legyen a légiforgalom áramlásának a túlzott elkülönítések alkalmazásával történő megzavarása.
- (5) Ha a két légi jármű elkülönítésére alkalmazott elkülönítési módszer vagy minimum nem tartható fenn, másfajta elkülönítést vagy minimumot kell létrehozni még azon időpont előtt, mielőtt az éppen alkalmazott elkülönítés az előírt minimum alá csökkenne.

**128. §** Ha a navigációs, összeköttetési, magasságmérő, fedélzeti vezérlő vagy egyéb rendszerek működésében beálló teljesítménycsökkenés vagy hiba miatt a légi jármű teljesítménye az adott légtérben történő működésre megállapított szint alá csökken, a légi járműnek erről az illetékes ATC egységet késedelem nélkül tájékoztatnia kell. Ha rendszerhiba vagy teljesítménycsökkenés az éppen alkalmazott elkülönítési minimumra kihatással van, az irányítónak másfajta elkülönítést vagy minimumot kell létrehoznia.

### 60. Független elkülönítés

**129. §** A független elkülönítést úgy kell biztosítani, hogy az előírt magasságmérő beállítási eljárásokat alkalmazó légi járművektől meg kell követelni, hogy különböző repülési szinteken, vagy tengerszint feletti magasságokon repüljenek, az 52. alcím előírásainak megfelelően.

- 130. §** (1) A független elkülönítési minimum:
- a) névleges 1000 láb (300 m):
    - aa) FL290 (8850 m STD) alatt és
    - ab) az EUR RVSM légtérben az RVSM engedélyezett légi járművek között,
  - b) névleges 2000 láb (600 m):
    - ba) az EUR RVSM légtérben, a nem RVSM engedélyezett állami légi jármű és egyéb légi jármű között,
    - bb) az EUR RVSM légtérben kötelékrepülést végrehajtó állami légi jármű és egyéb légi jármű között,
    - bc) a szuperszonikus sebességgel haladó katonai légi járművek és egyéb légi járművek között.
- (2) Az ATC-nek legalább 2000 láb (600 m) független elkülönítést kell biztosítania az EUR RVSM légtérben a rádióhibás légi jármű és az ott üzemeltetett egyéb légi jármű között.
- (3) A polgári légi jármű elfogásával létrejött, több légi járműből – polgári és állami – álló köteléknek a légiforgalom többi részt vevőjétől való biztonságos, megnövelt elkülönítésnek mértékét a légiforgalmi szolgáltató és a katonai szervezet együttműködési megállapodásban határozza meg.

- 131. §** (1) Az ATC egység olyan magasságot engedélyez a légi járműnek saját irányítói körzetén túli repülésre, amelyen a légi jármű be fog lépni a következő irányítói körzetbe, kivéve, ha a forgalmi körülmények és koordinációs eljárások utazó emelkedés engedélyezését lehetővé teszik. Az átvető ATC egység felelőssége a tovább emelkedésre szóló engedély kiadása. A légi járműnek javasolható, hogy az útvonalon kérjen meg minden további kívánt utazómagasság változtatást.
- (2) Az utazó emelkedési technika alkalmazására feljogosított légi járműnek engedélyezni kell, hogy az utazó emelkedést két magasság között vagy egy meghatározott magasság felett hajtsa végre.
- (3) Ha szükséges, hogy a légiforgalmi irányító egység egy olyan légi jármű utazómagasságát változtassa meg, amely részben ellenőrzött, részben nem ellenőrzött légtérben kijelölt ATS útvonalon repül, ahol az utazómagasságok elosztásának rendszere nem azonos, a változtatást lehetőség szerint ellenőrzött légtérben kell végrehajtani.
- (4) Ha egy légi járműnek engedélyezték, hogy olyan utazómagasságon lépjen be egy irányítói körzetbe, amely alacsonyabb, mint az útvonal egy további szakaszára megállapított minimális magasság, a körzetért felelős ATC egységnek kezdeményeznie kell módosított engedély kiadását a légi jármű számára, abban az esetben is, ha a légi jármű nem kérte a szükséges utazómagasság megváltoztatását.
- (5) A légi járműnek engedélyezhető az utazómagasság megváltoztatása meghatározott időben, helyen vagy meghatározott független sebességgel.
- (6) Az azonos rendeltetésű helyre tartó légi járművek utazómagasságait lehetőség szerint úgy kell kijelölni, hogy megfeleljenek a rendeltetési helyen a bevezetési sorrendnek.

- (7) Egy utazómagasságon haladó légi jármű általában elsőbbséget élvez egy másik, ugyanazon utazómagasságot kérő légi járművel szemben. Ha két vagy több légi jármű van ugyanazon az utazómagasságon, általában az elől haladó légi járműnek van elsőbbsége.
- (8) Az ellenőrzött repülésekre kijelölendő utazómagasságokat tartalmazó, a SERA rendelet 3. Függelékében lévő táblázat által meghatározott utazómagasságok irányultságára vonatkozó szabálytól légiforgalmi irányítói engedéllyel vagy az AIP-ben közzétett esetekben lehet eltérni.

- 132. §**
- (1) Emelkedés vagy süllyedés közben egy légi járműnek a (2) bekezdésben meghatározott eset kivételével akkor engedélyezhető egy másik légi jármű által előzőleg elfoglalt magasság, ha ez utóbbi jelentette annak elhagyását.
  - (2) Az emelkedési vagy süllyedési engedély kiadásával várni kell, amíg a magasságot szabaddá tevő légi jármű nem jelentette a megkívánt minimummal elkülönített másik magasságot vagy annak elhagyását, ha:
    - a) az adott légtérben erős turbulencia van,
    - b) a magasabban lévő légi jármű utazó emelkedést hajt végre, vagy
    - c) a légi járművek teljesítményében olyan különbségek vannak, amelyek az alkalmazható elkülönítési minimumok megsértését eredményezhetik.
  - (3) Ha az érintett légi járművek ugyanazon várakozási légtérbe lépnek be vagy abban működnek, számolni kell azzal, hogy a légi járművek jelentősen eltérő értékkel hajtják végre a süllyedést. Ha szükségessé válik, akkor a magasabban lévő légi jármű süllyedési mértékét úgy kell meghatározni, hogy az valamely maximum értéket ne haladjon meg, míg az alacsonyabban lévő légi jármű süllyedési mértékét úgy kell meghatározni, hogy az valamely minimum értéknél ne legyen kevesebb, biztosítva ezzel a megkívánt elkülönítés megtartását.
  - (4) Az azonos rádiófrekvencián összeköttetést tartó légi járműveknek – hozzájárulásukkal – engedélyezhető, hogy előírt függőleges elkülönítést tartsanak légi járműveik között emelkedés vagy süllyedés közben.

### 61. Vízszintes elkülönítés

- 133. §**
- (1) Oldalirányú elkülönítést oly módon kell alkalmazni, hogy a tervezett útvonalak azon részei közötti távolság, amelyeken a légi járműveket oldalirányban kell elkülöníteni, ne legyen kevesebb, mint az oldalirányú elkülönítési minimumokban előírt távolság.
  - (2) A légi járművek oldalirányú elkülönítésekor a légi járműveknek látással, navigációs eszközök felhasználásával vagy RNAV berendezések segítségével meghatározott különböző útvonalakon vagy különböző földrajzi helyek felett kell repülniük.
  - (3) A navigációs berendezés hibájáról vagy a navigációs képességnek a navigációs képesség követelmény alá történt csökkenéséről vett tájékoztatást követően az ATC-nek más elkülönítési módszert vagy minimumot kell alkalmaznia.
  - (4) Az oldalirányú elkülönítés kritériumait és minimumait a 2. melléklet tartalmazza.
- 134. §**
- (1) A hosszirányú elkülönítést úgy kell alkalmazni, hogy az elkülönítés alatt álló légi járművek számított helyzetei közötti távolság ne legyen kevesebb az előírt minimumoknál. Ugyanazon vagy széttartó útirányokon közlekedő légi járművek között a hosszirányú elkülönítés fenntartható sebesség szabályozási eljárás alkalmazásával, beleértve a Mach-számban kifejezett sebességkülönbségen alapuló eljárást is. A Mach-szám technika a tényleges Mach-szám használatán alapul.
  - (2) Az azonos útirányon haladó légi járművek között időn vagy távolságon alapuló hosszirányú elkülönítési minimumok alkalmazásakor nem sérülhet az elkülönítési minimum, ha az elől haladó légi járművet követő légi jármű nagyobb sebességet tart. Minimális elkülönítés tartása mellett üzemelő légi járművek esetén az előírt elkülönítési minimum biztosítása érdekében sebesség szabályozást kell alkalmazni.
  - (3) A hosszirányú elkülönítés kritériumait és minimumait a 3. melléklet tartalmazza.

### 62. Repülés közben várakozó légi járművek elkülönítése

- 135. §**
- (1) Egymással szomszédos várakozási légtérben üzemelő légi járművek között megfelelő függőleges elkülönítési minimumot kell alkalmazni, kivéve, ha oldalirányú elkülönítés áll fenn a várakozási légterek között.
  - (2) Repülés közben várakozó légi jármű és az érkező, induló, vagy útvonalon lévő légi jármű között függőleges elkülönítést kell alkalmazni, mialatt az érkező, induló vagy útvonalon lévő légi jármű a várakozási légtértől 5 percnyi repülési időn vagy a 256. § (11) bekezdésében meghatározott távolságon belül tartózkodik a 4. mellékletbeli ábra szerint, kivéve, ha oldalirányú elkülönítés áll fenn.



### 63. Minimális elkülönítés az induló légi járművek között

- 136. §** (1) Az induló légi járművek közötti minimális elkülönítésre vonatkozó szabályokat együtt kell alkalmazni a 134. §-ban és a 3. mellékletben meghatározott hosszirányú elkülönítési minimumokkal.
- (2) Az induló légi járművek elkülönítésének minimumait és az induló légi járművek érkező légi járművektől való elkülönítésének módjait az 5. melléklet tartalmazza.

### 64. Időn alapuló hosszirányú turbulencia elkülönítési minimumok

- 137. §** (1) Az érintett ATC egységnek az alábbi esetekben nem kell turbulencia elkülönítést alkalmaznia:
- azonos futópályára leszálló, érkező VFR légi járművek esetén, ha az előttük leszálló egy nehéz vagy közepes turbulencia kategóriájú légi jármű,
  - látással történő megközelítést végrehajtó, érkező IFR légi járművek között, ha a légi jármű jelentette, hogy az előtte haladó légi járművet látja, és arra utasították, hogy saját elkülönítés tartásával kövesse azt.
- (2) Az (1) bekezdésben jelzett repülések esetében, továbbá ha szükséges, az ATC felhívja a figyelmet a lehetséges légi jármű keltette turbulenciára. Az érintett légi jármű parancsnokának felelőssége annak biztosítása, hogy az előtte haladó nehezebb turbulencia kategóriájú légi jármű mögötti távolság megfelelő legyen. Ha a légi jármű nagyobb távolságtartást tart szükségesnek, erről a kívánt mérték megadásával tájékoztatnia kell az ATC egységet.
- (3) Az ATC egységnek az (1) bekezdésben foglaltak kivételével egy nehéz vagy egy közepes turbulencia kategóriájú érkező légi jármű mögött leszálló légi jármű esetén a következő, időn alapuló hosszirányú turbulencia elkülönítési minimumokat kell alkalmazni:
- nehéz turbulencia kategóriájú légi járművet követő közepes turbulencia kategóriájú légi jármű: 2 perc,
  - nehéz vagy közepes turbulencia kategóriájú légi járművet követő könnyű turbulencia kategóriájú légi jármű: 3 perc.
- (4) Az ATC egységnek az (1) bekezdésben foglaltak kivételével legalább 2 perc elkülönítést kell biztosítani a nehéz turbulencia kategóriájú légi jármű mögött felszálló könnyű vagy közepes turbulencia kategóriájú induló légi jármű, valamint egy közepes turbulencia kategóriájú légi jármű mögött felszálló könnyű turbulencia kategóriájú induló légi jármű között, ha a légi járművek
- ugyanazt a futópályát használják a 6. melléklet 1.1. pontban foglalt ábra szerint,
  - 760 m-nél kisebb oldaltávolságú párhuzamos futópályákat használnak a 6. melléklet 1.1. pontban foglalt ábra szerint,
  - keresztelő futópályákat használnak, és a másodiknak felszálló légi jármű tervezett repülési pályája keresztezni fogja az elsőnek elindult légi jármű tervezett repülési pályáját ugyanazon a magasságon, vagy kevesebb mint 1000 lábbal (300 m) alatta, a 6. melléklet 1.2. pontban foglalt ábra szerint,
  - 760 m-nél nagyobb oldaltávolságú párhuzamos futópályákat használnak, és a másodiknak felszálló légi jármű tervezett repülési pályája keresztezni fogja az elsőnek elindult légi jármű tervezett repülési pályáját ugyanazon a magasságon, vagy kevesebb, mint 1000 lábbal (300 m) alatta, a 6. melléklet 1.2. pontban foglalt ábra szerint.
- (5) Az ATC egységnek az (1) bekezdésben foglaltak kivételével legalább három perc elkülönítést kell biztosítani nehéz turbulencia kategóriájú légi jármű mögött felszálló könnyű vagy közepes turbulencia kategóriájú légi jármű, vagy egy közepes turbulencia kategóriájú légi jármű mögött felszálló könnyű turbulencia kategóriájú légi jármű között, ha a másodiknak felszálló légi jármű, a 6. melléklet 1.3. pontban foglalt ábra szerint:
- ugyanannak a futópályának vagy
  - 760 m-nél kisebb oldaltávolságú párhuzamos futópályának a közbenső részéről száll fel.
- (6) Az ATC egységnek az (1) bekezdésben foglaltak kivételével áthelyezett leszállási küszöb esetén 2 perc elkülönítési minimumot kell biztosítani egy nehéz turbulencia kategóriájú légi járművet követő könnyű vagy közepes turbulencia kategóriájú légi jármű, valamint egy közepes turbulencia kategóriájú légi járművet követő könnyű turbulencia kategóriájú légi jármű között, ha a légi járművek olyan futópályára üzemelnek, amelynek leszállási küszöbét áthelyezték, ha
- a nehéz turbulencia kategóriájú leszálló légi járművet könnyű vagy közepes felszálló légi jármű követi, valamint a közepes turbulencia kategóriájú leszálló légi járművet könnyű turbulencia kategóriájú felszálló légi jármű követi, vagy

- b) a nehéz turbulencia kategóriájú felszálló légi járművet könnyű vagy közepes turbulencia kategóriájú leszálló légi jármű követi, illetve a közepes turbulencia kategóriájú felszálló légi járművet könnyű turbulencia kategóriájú leszálló légi jármű követi, ha a tervezett repülési pályájuk keresztezi egymást.
- (7) Az ATC egységnek az (1) bekezdésben foglaltak kivételével ellentétes irányú üzemelés esetén két perc elkülönítési minimumot kell biztosítani a nehéz turbulencia kategóriájú légi járművet követő könnyű vagy közepes turbulencia kategóriájú légi jármű, valamint a közepes turbulencia kategóriájú légi járművet követő könnyű turbulencia kategóriájú légi jármű között, ha a nehezebb légi jármű alacsony áthúzást vagy megszakított megközelítést hajt végre, és a könnyebb légi jármű
- a) a felszálláshoz a futópálya ellentétes irányát használja a 6. melléklet 1.4. pontban foglalt ábra szerint, vagy
- b) ugyanarra a futópályára ellentétes irányból száll le, illetve egy olyan párhuzamos futópályára hajt végre ellentétes irányú leszállást, amely 760 m-nél kisebb oldaltávolságra helyezkedik el, a 6. melléklet 1.5. pontban foglalt ábra szerint.

### 65. VMC között saját elkülönítés tartásával történő repülésre szóló engedélyek

- 138. §** (1) A légiforgalmi irányító egységek nem biztosítanak függőleges vagy vízszintes elkülönítést a repülés azon meghatározott szakaszán, amelyre a légi jármű VMC-ben maradás mellett, saját elkülönítés tartására kapott engedélyt. Az ilyen engedéllyel rendelkező légi járműnek kell biztosítania azt, hogy az engedély időtartama alatt ne kerüljön olyan közelségbe más légi járművekhez, hogy ezáltal összeütközési veszély jöjjön létre.
- (2) A VFR repülésnek mindig VMC-ben kell maradnia. Ha egy VFR szerint haladó légi jármű arra kap engedélyt, hogy repüljön VMC-ben saját elkülönítés tartásával, akkor az ATC egység más légi járműtől elkülönítést nem biztosít.
- (3) Ha a SERA rendelet szerinti D vagy E osztályú légtérben az ellenőrzött repülésnek a 127. § (2) bekezdése szerint a légiforgalmi irányító engedélyt ad saját elkülönítés tartására, a következőket kell alkalmazni:
- a) az engedély a repülés egy meghatározott szakaszára vonatkoztatva csak repülési szintben mérve FL100 (3050 m STD) vagy tengerszint feletti magasságban mérve 10 000 láb (3050 m) alatti, emelkedő vagy süllyedő légi járműnek adható,
- b) ha fennáll annak lehetősége, hogy a repülés VMC-ben nem hajtható végre, akkor az IFR repülést végző légi járműnek alternatív utasításokat kell adni, amelyeket abban az esetben kell végrehajtani, ha a VMC-ben való repülés ténylegesen nem tartható az engedély lejáratí idejének vége előtt és
- c) ha az IFR repülést végző légi jármű azt érzékeli, hogy az időjárási körülmények romlanak, és megítélése szerint a VMC-ben való repülés lehetetlenné válik, köteles tájékoztatni az ATC-t, mielőtt IMC-be kerülne, és a megadott alternatív utasításoknak megfelelően kell eljárnia.

### 66. Mérvadó forgalomról szóló tájékoztatás

- 139. §** (1) A mérvadó forgalomról tájékoztatást kell adni az érintett ellenőrzött légi járműveknek, valahányszor azok egymásra nézve mérvadó forgalmat jelentenek.
- (2) Az (1) bekezdés szerinti tájékoztatás vonatkozik VMC-ben a saját elkülönítés tartásával engedélyezett ellenőrzött repülésekre, valamint arra az esetre, ha a tervezett elkülönítési minimum nem áll fenn.

- 140. §** A 139. § (1) bekezdés szerinti mérvadó forgalomról szóló tájékoztatásnak tartalmaznia kell:
- a) az érintett légi jármű repülési irányát,
- b) az érintett légi jármű típusát és (szükség esetén) a turbulencia kategóriát,
- c) az érintett légi jármű utazómagasságát és
- ca) azon helyhez legközelebb eső jelentőpontra való számított érkezési idejét, ahol a magasság keresztezés meg fog történni,
- cb) az érintett légi jármű viszonylagos irányát óra irány (12 osztású óra) szerint, valamint a konfliktust jelentő forgalomtól való távolságot vagy
- cc) az érintett légi jármű tényleges vagy számított helyzetét.

### 67. Elkülönítési minimumok csökkentése

- 141. §** A 2. és 3. mellékletben meghatározott elkülönítési minimumok Budapest FIR-ben a 111. alcímben meghatározottnak megfelelően csökkenthetők, ha gyors és megbízható összeköttetési eszközökön túlmenően az illetékes ATC egység számára ATS felderítő rendszeren alapuló légi jármű helyzettájékoztatás áll rendelkezésre.

*XI. FEJEZET*  
*ELKÜLÖNÍTÉS A REPÜLŐTEREK KÖZELÉBEN*

**68. Elkülönítési minimumok csökkentése a repülőtér közelében**

- 142. §** A 141. §-ban meghatározott eseten kívül a 2. és 3. mellékletben, az 5. melléklet 2.1.1. és 2.1.2. pontban részletezett elkülönítési minimumok csökkenthetők a repülőtér közelében, ha:
- a repülőtéri légiforgalmi irányító számára mindegyik légi jármű folyamatosan látható és megfelelő elkülönítést tud biztosítani,
  - a többi érintett légi jármű hajózó személyzete számára mindegyik légi jármű folyamatosan látható és a légi járművek vezetői jelentik, hogy megfelelő elkülönítést tudnak tartani vagy
  - egy légi jármű egy másik légi járművet követ és a követő légi jármű hajózó személyzete jelenti, hogy látja a másik légi járművet és megfelelő elkülönítést tud tartani.

**69. Lényeges helyi forgalom**

- 143. §** (1) A légiforgalmi irányító által ismert lényeges helyi forgalomról szóló tájékoztatást késedelem nélkül továbbítani kell az érintett induló és érkező légi járművek számára.
- (2) A lényeges helyi forgalomról olyan leírást kell adni, amely alapján az könnyen azonosítható.

**70. Eljárások az induló légi jármű részére**

- 144. §** (1) Az induló légi jármű számára engedélyben kell meghatározni a felszállás irányát és a felszállás utáni fordulót, az engedélyezett indulási útirány felvétele előtt tartandó géptengely irányt vagy útirányt, a kijelölt magasságra történő emelkedés előtt tartandó magasságot, a magasság váltás végrehajtásának időpontját, helyét, mértékét, valamint minden egyéb, a légi jármű biztonságos működésével kapcsolatos műveletet.
- (2) Azon a repülőtéren, ahol SID-eket dolgoztak ki, az induló légi jármű részére rendes körülmények között a SID követésére kell engedélyt adni.

**71. Standard engedélyek az induló légi jármű részére**

- 145. §** Az induló légi jármű részére adandó engedélyekre és az érintett ATC egységek közötti irányítás átadására vonatkozóan általánosan követhető, úgynevezett standard eljárások alkalmazhatók.
- 146. §** (1) Ha az illetékes egységek az induló légi járművek részére adható standard engedélyek alkalmazásában állapodtak meg, rendes körülmények között a repülőtéri irányító torony a bevezető irányító egységgel vagy az ACC-vel történt előzetes koordinálás- vagy hozzájárulás-kérés nélkül adja ki a standard engedélyt.
- (2) Az engedélyeket előzetesen akkor kell koordinálni, ha operatív okokból adódóan az induló légi járművek részére adandó standard engedélyek vagy az irányítás átadására vonatkozó standard eljárás megváltoztatása szükséges vagy kívánatos.
- (3) A bevezető irányító egységet az induló légi járművek sorrendjéről, valamint a használandó futópályáról mindig tájékoztatni kell.
- (4) Biztosítani kell, hogy a kijelölt SID azonosítók a repülőtéri irányító torony és a bevezető irányító egység számára a megfelelő formában megjelenítésre kerüljenek.
- 147. §** Az induló légi járműnek szóló standard engedélynek a következő adatokat kell tartalmaznia:
- a légi jármű azonosító jele,
  - engedélyhatár, rendes körülmények között a rendeltetési repülőtér,
  - a kijelölt SID azonosítója, ha alkalmazható,
  - a kezdeti magasság, kivéve, ha azt a SID tartalmazza,
  - a kiosztott SSR kód,
  - bármely más utasítás vagy tájékoztatás, amit a SID nem tartalmaz, ideértve a frekvenciaváltásra vonatkozó utasítást is.

- 148. §** Ha egy SID-et követő induló légi járműnek az engedélyezett kezdeti magasságnál, vagy a SID-ben meghatározott magasságnál vagy magasságoknál nagyobb magasságra való emelkedést engedélyeznek, a légi járműnek továbbra is a SID-re közzétett függőleges profilt kell követnie, kivéve, ha az ATC az ilyen korlátozásokat egyértelműen törli.

### **72. Rádióösszeköttetés megszakadása induló légi járművel**

- 149. §** (1) Az induló légi járműnek szóló engedélyben a repülés útvonalára a benyújtott repülési tervben szereplő magasságtól eltérő kezdeti vagy közbenső magasságot határozhatnak meg időbeni vagy földrajzi korlátozás nélkül, elsősorban annak érdekében, hogy az ATC taktikai műveleteinek alkalmazását elősegítse.
- (2) Ha az induló légi járműnek a kezdeti vagy közbenső magasságokra időbeni vagy földrajzi megkötés nélküli engedélyt adnak ki, és megszakad a levegő-föld összeköttetés, valamint a légi járművet az érvényes repülési tervében töltött útvonaltól eltérő, más útvonalra vektorálták, akkor a légi jármű a repülési rendelet 40. § (2) bekezdésében meghatározottak szerint jár el.

### **73. Indulási sorrend**

- 150. §** (1) A felszálló légi járművek forgalma meggyorsítható olyan felszállási irány felajánlásával, amely nem a széllel szemben van. A légi jármű parancsnok felelőssége annak eldöntése, hogy végrehajtja a felszállást, vagy a kedvezőbb irányba történő felszállásra várakozik.
- (2) Ha az indulásokat késleltetik, a késleltetett repüléseknek az indulási engedélyt általában a tervezett indulási idejük sorrendjére alapozva kell kiadni, kivéve, ha
- ettől a sorrendtől való eltérés maximális számú indulást eredményezhet a legkisebb átlagos késés mellett,
  - az ATC egység a lehetőségekhez mérten helyt ad valamely légi jármű-üzembentartó saját repüléseire vonatkozó sorrendiségi kérésének.

### **74. Tájékoztatások induló légi járművek részére**

- 151. §** (1) Az induló légi járműnek késedelem nélkül meg kell adni a felszállási és kezdeti emelkedési terület meteorológiai körülményeinek lényeges változására vonatkozó tájékoztatást, amelyet a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység azután szerzett be, hogy az induló légi jármű összeköttetést létesített vele, kivéve, ha ismert, hogy a légi jármű már megkapta ezt a tájékoztatást.
- (2) Lényeges változásnak minősül a talajszél irányára, sebességére, látástávolságra, futópálya menti látástávolságra, a levegő hőmérsékletre vonatkozó változások, valamint zivatar vagy zivatar felhő, közepes vagy erős turbulencia, szélnyírás, jégeső, közepes vagy erős jegesedés, erős szélbetörési front, ónos csapadék, erős hegyi hullámok, homokvihar, porvihar, hófúvás, tornádó vagy víztölcsér előfordulása.

- 152. §** Az induló légi járműnek késedelem nélkül meg kell adni a felszálláshoz és emelkedéshez alapvetően szükséges vizuális és nem vizuális eszközök működési állapotában beállott változásokra vonatkozó tájékoztatást, kivéve, ha ismert, hogy a légi jármű már megkapta ezt a tájékoztatást.

### **75. Eljárások az érkező légi járművek részére**

- 153. §** (1) Az érkező légi járműtől megkövetelhető, hogy jelentse valamely fontos pont vagy navigációs berendezés elhagyását, keresztezését, az eljárásforduló vagy az alapforduló megkezdését, továbbá, hogy adjon meg minden olyan tájékoztatást, amelyet a légiforgalmi irányító a légi járművek indulásának és érkezésének meggyorsítása érdekében megkíván.
- (2) IFR szerint működő légi jármű nem kaphat engedélyt a kezdeti megközelítésre az arra előírt minimális magasság alatt, sem arra, hogy e magasság alá süllyedjen, kivéve, ha
- a légi jármű hajózó személyzete jelentette valamely navigációs berendezéssel meghatározott pont vagy útvonalpont átrepülését,
  - a légi jármű hajózó személyzete azt jelenti, hogy a repülőteret látja és a repülőteret folyamatosan látva tud közeledni,
  - a légi jármű látással történő megközelítést hajt végre vagy

- d) a légiforgalmi irányító a légi jármű helyzetét ATS felderítő rendszer segítségével kétséget kizáróan megállapította és az ATS felderítő szolgáltatás nyújtás esetére alacsonyabb minimális magasságot állapítottak meg.
- (3) Ha egy repülőtéren STAR-okat tettek közzé, az illetékes ATS az érkező légi jármű részére, rendes körülmények között, a megfelelő STAR követésére ad engedélyt. A légi járművet a lehető leghamarabb tájékoztatni kell a bevezetés várható típusáról és a használatos futópályáról.
- (4) Ha egy repülőtéren átmenet a végső megközelítéshez eljárást tettek közzé, az illetékes ATS az érkező légi jármű részére, rendes körülmények között, a megfelelő átmenet a végső megközelítéshez eljárás követésére ad engedélyt. A légi járművet a követendő átmeneti eljárásról a lehető leghamarabb tájékoztatni kell. Az illetékes ATS-nek legkésőbb az átmenet a végső megközelítéshez eljárás végén a végső megközelítés útvonalponton hagyományos navigáción alapuló műszer szerinti vagy látással történő végső megközelítésre szóló engedélyt kell kiadnia.
- (5) A bevezető irányító egységgel való koordinálást követően az ACC az első érkező légi járműnek a várakozási pont helyett a közvetlen megközelítést engedélyezheti.

### 76. Standard engedélyek az érkező légi jármű részére

- 154. §** Az érkező légi jármű részére adandó engedélyekre és az érintett ATC egységek közötti irányítás átadására vonatkozóan standard eljárások alkalmazhatók.
- 155. §** (1) Ha az érkező légi járműre standard eljárásokat alkalmaznak és közeli körzeti késleltetés nem várható, a megfelelő STAR követésére szóló engedélyt rendes körülmények között az ACC adja ki, a bevezető irányító egységgel vagy a repülőtéren irányító toronnyal – attól függően melyik alkalmazható – történő előzetes koordinálás vagy jóváhagyás nélkül.
- (2) Az (1) bekezdéstől eltérően az ACC-nek az engedélyeket a bevezető irányító egységgel vagy a repülőtéren irányító toronnyal – attól függően melyik alkalmazható – előzetesen koordinálnia kell, ha operatív okokból adódóan az érkező légi jármű részére adandó standard engedélyekre vagy az irányítás átadására vonatkozó standard eljárás megváltoztatása kerül sor.
- (3) A bevezető irányító egységet az ACC-nek tájékoztatnia kell az azonos STAR-t követő légi járművek sorrendjéről.
- (4) Az ATS-nek biztosítani kell, hogy a kijelölt STAR azonosítók az ACC, a bevezető irányító egység és a repülőtéren irányító torony számára a megfelelő formában megjelenítésre kerüljenek.
- 156. §** Az érkező légi jármű részére adandó standard engedélynek a következő adatokat kell tartalmaznia:
- a légi jármű azonosító jele,
  - a kijelölt STAR azonosítója,
  - a használatos futópálya, kivéve, ha azt a STAR tartalmazza,
  - a kezdeti magasság, kivéve, ha azt a STAR tartalmazza, és
  - bármely más szükséges utasítás vagy tájékoztatás, amit a STAR nem tartalmaz, ideértve a frekvenciaváltásra vonatkozó utasításokat is.
- 157. §** Ha a STAR-t követő érkező légi járműnek a STAR-ban meghatározott magasságnál vagy magasságoknál alacsonyabb magasságra való süllyedést engedélyez az ATC, a légi járműnek továbbra is a STAR-ra közzétett függőleges profilt kell követnie, kivéve, ha az ATC az ilyen korlátozásokat egyértelműen törli. A STAR-t követő légi járműnek a terep feletti akadálymentességen alapuló közzétett minimális magasságokat be kell tartania.
- 158. §** (1) A (3) bekezdésben meghatározott körülmények fennállása esetén, az IFR szerint működő légi járműnek kérésére vagy a légiforgalmi irányító kezdeményezésére engedélyezhető a látással történő megközelítés. A légiforgalmi irányító kezdeményezése esetén a légi jármű hozzájárulása is szükséges.
- (2) Ha a légi jármű látással történő megközelítést kezdeményez, a légiforgalmi irányító körültekintően kell eljárnia, ha feltételezi, hogy az érintett hajózó személyzet nem ismeri a repülőteret és a repülőtér környezeti terepviszonyait. Ha a légiforgalmi irányító látással történő megközelítést kezdeményez, az aktuális forgalmi és meteorológiai körülményeket is figyelembe kell vennie.
- (3) IFR szerinti működő légi járműnek engedélyezhető látással történő megközelítés végrehajtása, feltéve hogy a légi jármű hajózó személyzete folyamatos talajlátással tud közeledni és

- a) a jelentett felhőalap nem alacsonyabb, mint a látással történő megközelítésre engedélyt kapott légi jármű részére kiadott kezdeti megközelítési szakasz kezdeti magassága vagy
- b) ha a hajózó személyzet jelenti a kezdeti megközelítési szakasz kezdeti magasságán vagy a műszer szerinti megközelítés során bármikor, hogy a meteorológiai viszonyok minden jel szerint lehetővé teszik a látással történő megközelítés és leszállás végrehajtását.
- (4) Elkülönítést kell biztosítani a látással történő megközelítés végrehajtására engedélyt kapott légi jármű, valamint a többi érkező és induló légi jármű között. Az IFR légi járműnek engedélyezett látással történő megközelítés nem jelenti azt, hogy a légi jármű VFR szerinti működésre tér át.
- (5) A légiforgalmi irányítónak elkülönítést kell fenntartania az egymást követő látással történő megközelítést végrehajtó légi járművek között, amíg a követő légi jármű hajózó személyzete nem jelenti, hogy látja az előtte haladó légi járművet. A SERA rendelet szerinti D és E osztályú légtérben a légi járművet utasítani kell, hogy saját elkülönítés fenntartásával kövesse az előtte haladó légi járművet.
- (6) Ha mindkét légi jármű nehéz turbulencia kategóriájú vagy az elől haladó nagyobb turbulencia kategóriába tartozik, valamint a két légi jármű távolsága kisebb, mint a megfelelő turbulencia elkülönítési minimum, a légiforgalmi irányítónak a lehetséges turbulenciára vonatkozó figyelmeztetést kell kiadnia.
- (7) Az érintett légi jármű parancsnok felelőssége annak biztosítása, hogy az előtte haladó nehezebb turbulencia kategóriájú légi jármű mögötti távolság megfelelő legyen. Ha a légi jármű nagyobb távolság tartást tart szükségesnek, erről a kívánt mérték megadásával tájékoztatnia kell az ATC egységet.
- (8) A légiforgalmi irányítónak a (6)–(7) bekezdésben meghatározott esetben nem kell kérnie egyik légtérsztályban sem az elől haladó légi jármű hajózó személyzetének hozzájárulását.
- (9) Az összekötetést a repülőtéri légiforgalmi irányító részére olyan földrajzi helyen vagy időpontban kell átadni, hogy a légi járműnek a lényeges helyi forgalomról szóló tájékoztatások és a leszállási vagy egyéb feltételes engedély még kellő időben kiadható legyen.
- 159. §** (1) Az érkező légi jármű által követendő műszeres bevezetési eljárást a bevezető irányító egység határozza meg. A légi jármű kérhet, és ha a körülmények megengedik, alternatív eljárásra engedélyt kaphat.
- (2) Ha egy légi jármű jelenti, vagy az ATC egység előtt nyilvánvalóvá válik, hogy a légi jármű hajózó személyzete nem ismeri a műszer szerinti megközelítési eljárást, akkor közölni kell vele legalább az eljárás következő részleteit:
- a) a kezdeti megközelítési magasságot,
- b) azt a pontot a megfelelő jelentőponttól számított percekben mérve, amelynél az alap vagy eljárás fordulót meg kell kezdeni,
- c) azt a magasságot, amelynél az eljárás fordulót el kell végezni és
- d) a végső megközelítési útirányt.
- (3) Ha az ATC egység a légi járműnek közvetlen megközelítésre szóló engedélyt ad, a (2) bekezdésben felsoroltak közül elegendő a d) pontban meghatározottat közölni.
- (4) A légi jármű kérésére a műszer szerinti megközelítési eljárashoz szükséges rádió navigációs berendezés frekvenciáját és a megszakított megközelítési eljárást is közölni kell.
- (5) A teljes eljárást akkor is végre kell hajtani, ha a megközelítési eljárás befejezése előtt megvan a talajlátás, kivéve, ha a légi jármű engedélyt kér és kap látással történő megközelítésre.
- 160. §** (1) Hosszantartó késleltetések esetén a légi járművet a várható késésről a lehető legkorábban tájékoztatni kell, és utasítást vagy lehetőséget kell adni számára, hogy sebességét az útvonalon – a várakozási idő csökkentése céljából – mérsékelje.
- (2) Ha késés várható, általában az ACC felelős a légi járműnek a várakozási pontig történő engedélyezéséért, és a várakozási utasításoknak – a várható bevezetési idővel vagy a továbbhaladási engedély időponttal együtt – ezen engedélyekbe való belefoglalásáért.
- (3) A bevezető irányító egységgel történt koordinálást követően az ACC engedélyezheti az érkező légi járműnek, hogy látással történő várakozásra kijelölt hely fölött várakozzon, amíg a bevezető irányító egységtől további utasítást nem kap.
- (4) A repülőtéri irányító toronnyal történt koordinálást követően a bevezető irányító egység egy érkező légi járműnek engedélyezheti, hogy látással történő várakozásra kijelölt hely fölött várakozzon, amíg a repülőtéri irányító toronytól további utasítást nem kap.
- (5) A várakozást és a várakozási légtérbe való belépést a légi járműnek az AIP-ben közzétett eljárások szerint kell végrehajtania.

- (6) Az illetékes ATC egységnek részletesen ismertetnie kell a várakozási légtér vagy a használandó berendezés azonosítóját, a rárepülési irányt, a radiált vagy irányszöveget, a várakozási légtérben a forduló irányát, valamint a kirepülési szár idejét vagy azokat a távolságokat, amelyekben belül kell várakozni, ha azok nincsenek közzétéve, vagy a légi jármű előtt ismeretlenek.
- (7) A légi járműveket elsősorban egy kijelölt várakozási pont fölött kell várakoztatni. A várakozó és a többi légi jármű között az előírt minimális függőleges, oldalirányú vagy hosszirányú elkülönítést biztosítani kell. A szomszédos várakozási légterek egyidejű használatának feltételeit és eljárásait munkahelyi előírásban kell szabályozni.
- (8) Egy várakozási pont vagy látással történő várakozásra kijelölt hely fölötti magasságokat lehetőség szerint úgy kell kiadni, hogy az elősegítse az egyes légi járművek részére a megközelítés engedélyezését, elsőbbségük sorrendjében. Rendszerint a várakozási pont vagy a látással történő várakozásra kijelölt hely fölé elsőnek érkező légi járműnek kell a legalacsonyabb magasságon lennie, az utána érkezőknek az egymás után következő nagyobb magasságokon.
- (9) Ha hosszantartó várakoztatás várható, a gázturbinás sugárhajtóműves légi járműveket üzemanyag-takarékosság érdekében, lehetőség szerint magasabb szinteken kell várakoztatni, bevezetési sorrendjük megtartása mellett.
- (10) Ha egy légi jármű nem képes végrehajtani a közzétett vagy engedélyezett várakozási eljárást, akkor alternatív utasításokat kell kiadni számára.
- (11) A légi forgalom biztonságos és rendszeres áramlásának fenntartása céljából, a légi járművet utasíthatják, hogy jelenlegi vagy bármely más helyzetében körözzön, feltéve, hogy az előírt akadálymentesség biztosítva van.

- 161. §** (1) A bevezetési sorrendet oly módon kell megállapítani, hogy az maximális számú légi jármű érkezését tegye lehetővé, legkisebb átlagos késés mellett. Elsőbbséget kell adni
- a) az olyan légi járműnek, amely a légi jármű biztonságos üzemeltetésére kiható tényezők miatt előreláthatólag leszállásra kényszerül, ideértve a hajtóműhiba és a kevés üzemanyag esetét,
  - b) a sürgős betegszállítással, az életmentéssel, az átültetendő szervek, vérplazma és gyógyszerek szállításával kapcsolatos repülésnek;
  - c) a kutatás-mentésben feladatot ellátó légi járműnek és
  - d) a légi forgalmi szolgáltató által esetenként meghatározott, egyéb légi járműnek.
- (2) A soron következő légi járműnek engedélyezni kell a megközelítést, ha
- a) az előtte haladó légi jármű jelentette, hogy a bevezetést képes befejezni anélkül, hogy IMC közé kerülne,
  - b) az előtte haladó légi jármű rádióösszeköttetésben van a repülőtéri irányító toronnyal, a repülőtéri irányító torony látja, és biztosnak tűnik, hogy szabályszerű leszállás hajtható végre,
  - c) időzített bevezetési eljárásokat alkalmaznak, és az előtte haladó légi jármű a megközelítés során befelé elhagyta a megállapított pontot, valamint biztosnak tűnik, hogy szabályszerű leszállás hajtható végre, vagy
  - d) az egymást követő légi járművek között az ATS felderítő rendszeren megfigyelt szükséges hosszirányú elkülönítést létrehozták.
- (3) A bevezetési sorrend meghatározásakor figyelembe kell venni, hogy turbulencia miatt az érkező légi járművek között megnövelt hosszirányú elkülönítés alkalmazása válhat szükségessé.
- (4) Ha a bevezetési sorrendben valamely légi jármű jelezte azon szándékát, hogy az időjárás javulására vagy egyéb ok miatt várakozik, az illetékes ATC egységnek azt engedélyezni kell.
- (5) A (4) bekezdésben foglalt esetekben, ha más várakozó légi jármű azt jelenti, hogy folytatni kívánja a leszálláshoz való megközelítést, akkor a várakozni kívánó légi járműnek engedélyt kell adni egy szomszédos navigációs berendezés felett való várakozásra, ahol megvárja az időjárás javulását vagy útvonal változtatást kell számára engedélyezni. Alternatív megoldásként a légi járműnek engedélyt kell adni a várakozó légi járművek fölé való emelkedésre, hogy a többi várakozó légi járműnek engedélyezhető legyen a leszállás.
- (6) Az (5) bekezdésben foglaltak esetében, ha szükséges, az illetékes ATC egységnek koordinálni kell valamely szomszédos ATC egységgel vagy irányítói szektorral, az adott egység vagy szektor illetékessége alá tartozó forgalommal való konfliktus elkerülése érdekében.
- (7) A bevezetési sorrend megállapításánál azon légi járműnek, amelynek engedélyezték, hogy a közelkörzetben való előre bejelentett várakozás idejének meghatározott részét az útvonalon csökkentett sebességgel repülje le, az így eltöltött időt lehetőség szerint figyelembe kell venni.

### **77. Műszer szerinti megközelítések sorrendje és elkülönítése**

- 162. §** (1) Az időzített bevezetési eljárást az e §-ban foglaltak szerint kell végrehajtani.
- (2) A bevezetések több érkező légi jármű részére történő meggyorsítása érdekében a következő eljárást kell alkalmazni:

- a) a bevezetési pályán a légi jármű által pontosan meghatározható megfelelő pontot kell kijelölni, amely az egymást követő bevezetések időzítéséhez ellenőrző pontként szolgál és
- b) a légi járműnek meg kell adni azt az időpontot, amikor a kijelölt pontot befelé elhagyhatja, amely időpontot a futópályán egymást követő leszállások közötti megkívánt időköz elérése céljából kell meghatározni, az alkalmazható elkülönítési minimumok – beleértve a futópálya foglaltság időtartamát is – mindenkor szem előtt tartásával.
- (3) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység határozza meg azt az időpontot, amikor a légi járműnek a kijelölt pontot el kell hagynia és megfelelő idővel előre közölnie kell ezt a légi járművel, a repülésének megfelelő szabályozása érdekében.
- (4) A bevezetési sorrendben minden egyes légi járműnek engedélyezni kell, hogy a kijelölt pontot az előre közölt időpontban, vagy annak módosítása szerint befelé elhagyja, miután az előző légi jármű a pont elhagyását befelé jelentette.
- 163. §** (1) Az egymást követő megközelítést végző légi járművek között alkalmazandó időközök vagy hosszirányú távolságok megállapításánál figyelembe kell venni az egymást követő légi járművek között a relatív sebességet, a futópálya és a meghatározott pont távolságát, a turbulencia elkülönítés alkalmazásának szükségességét, a futópálya foglaltságok időtartamait, az uralkodó meteorológiai körülményeket és minden egyéb olyan körülményt, amely befolyással bír a futópálya foglaltsági időre.
- (2) Ha az irányító szolgálatot ellátó egység ATS felderítő rendszert használ a bevezetési sorrend megállapítására, az egymást követő légi járművek között tartandó minimális távolságot munkahelyi előírásokban kell meghatározni.
- (3) A munkahelyi előírásokban meg kell határozni azokat a körülményeket, amikor a megközelítést végző légi járművek között megnövelt hosszirányú távolság alkalmazása válhat szükségessé, és meg kell határozni azokat az elkülönítési minimumokat is, amelyeket ilyen körülmények között használni kell.
- 164. §** Az érkező légi járművek bevezetését irányító illetékes ATC egységnek tájékoztatnia kell a repülőtéri irányító tornyot a végső megközelítést végző légi járművek sorrendjéről.
- 165. §** (1) Az illetékes ATC egységnek meg kell határoznia a várható bevezetési időt azon érkező légi jármű számára, amelyet 10 percre vagy azt meghaladó ideig késleltetni fognak. A várható bevezetési időt a légi járműnek a lehető leghamarabb meg kell adni, lehetőség szerint az előtt, hogy az az utazómagasságáról történő süllyedését megkezdi.
- (2) Az illetékes ATC egységnek a légi jármű részére késedelem nélkül módosított bevezetési időt kell adnia, ha az az előzőleg megadott várható bevezetési időtől 5 perccel vagy többel eltér.
- (3) Ha az illetékes ATC egység úgy számítja, hogy a légi járművet 30 percre vagy annál hosszabb ideig várakoztatni fogja, a várható bevezetési időt a légi járműnek a lehető legkorábban meg kell adni.
- (4) Az illetékes ATC egységnek a várakozási pontot, amelyre a várható bevezetési idő vonatkozik, a várható bevezetési idővel együtt mindenkor azonosítani kell, ha az a légi jármű számára nem egyértelmű.
- 166. §** A továbbhaladási engedély időpontja az az időpont, amikor a légi jármű számíthat arra, hogy elhagyhatja azt a pontot, amely fölött várakoztatják. Ha a légi járművet útvonalon, vagy olyan hely vagy berendezés fölött várakoztatnak, amely nem a kezdeti megközelítési pont, az érintett légi járműnek a lehető leghamarabb a várható továbbhaladási engedély időpontját meg kell adni. A légi járművet tájékoztatni kell, ha további várakoztatás várható a soron következő várakozási pont felett.

### 78. Tájékoztatás érkező légi járművek részére

- 167. §** (1) A légi jármű és a bevezető irányító egység közötti összeköttetés létrejöttét követő legrövidebb időn belül a bevezető irányító egységnek a következő információkat kell az alábbi sorrendben a légi jármű részére megadni:
- a) az alkalmazandó megközelítési eljárás és a használatos futópálya,
- b) meteorológiai tájékoztatás a következők szerint:
- ba) a talajszél iránya és sebessége, beleértve a lényeges eltéréseket,
- bb) a látástávolság, és – ha rendelkezésre áll –, a futópálya menti látástávolság,
- bc) az aktuális időjárás,



- bd) a felhőzet 5000 láb (1500 m) alatt, vagy a legmagasabb szektor magasság alatt, attól függően melyik a magasabb, cumulonimbus jelenléte, továbbá ha az égbolt nem látható, a függőleges látástávolság – ha rendelkezésre áll,
  - be) a levegő hőmérséklete,
  - bf) a harmatpont,
  - bg) a magasságmérő beállítás,
  - bh) bármely rendelkezésre álló információ a megközelítési légtérben lévő lényeges meteorológiai jelenségekről,
  - bi) ha rendelkezésre áll, a leszállási előrejelzés,
  - c) a használatos futópálya felületének állapota csapadék, vagy más ideiglenes veszély esetén,
  - d) a megközelítéshez és a leszálláshoz alapvetően szükséges vizuális és nem vizuális eszközök üzemelési állapotában beállott változások.
- (2) Az (1) bekezdésben felsoroltak közül a magasságmérő-beállítás kivételével nem kell továbbítani a légi jármű számára azokat az elemeket, amelyekről ismert, hogy már megkapta.
- (3) A 169. § (1) bekezdésben foglalt intézkedések alkalmazásakor figyelembe kell venni, hogy a NOTAM-ban, vagy más módon közzétett tájékoztatást a légi jármű esetleg nem kapta meg indulás előtt, vagy nem vette az útvonalon történő repülés közben.
- (4) Ha üzemeltetési okokból megfelelőbb vagy szükséges, az érkező légi járművet haladéktalanul tájékoztatni kell arról, hogy műszer szerinti megközelítési eljárást kövessen, vagy az előre megállapított futópályától eltérő futópályát használjon.
- (5) A végső megközelítés megkezdésekor a légi jármű számára a következő tájékoztatásokat kell megadni:
- a) az átlagos talajszél irányának és sebességének lényeges változásai, de ha a légiforgalmi irányítónak a szél információ komponensek szerint áll rendelkezésre, lényeges változásnak az alábbiak minősülnek:
    - aa) szembeszél komponens 10 csomó (19 km/óra)
    - ab) hátszél komponens 2 csomó (4 km/óra)
    - ac) oldalszél komponens 5 csomó (9 km/óra)
  - b) ha rendelkezésre áll, a legfrissebb tájékoztatás a végső megközelítés területén előforduló szélnyírásról vagy turbulenciáról,
  - c) a leszállás és a megközelítés irányára jellemző aktuális látástávolság, vagy ha rendelkezésre áll az aktuális futópálya menti látástávolság érték és a tendencia.
- (6) A végső megközelítés során a következő tájékoztatásokat kell késedelem nélkül megadni:
- a) valamilyen veszély hirtelen előfordulása, ideértve az engedély nélküli forgalmat a futópályán,
  - b) az aktuális talajszél lényeges változásai minimum és maximum értékekben kifejezve,
  - c) a futópálya felületi állapotában bekövetkezett lényeges változások,
  - d) a szükséges vizuális és nem vizuális eszközök üzemi állapotában beállott változások,
  - e) az észlelt futópálya menti látástávolság értékek változásai vagy a megközelítés és leszállás irányára jellemző látástávolság változásai.

### **79. Üzemelés párhuzamos vagy közel párhuzamos futópályák egyidejű használatakor induló és érkező légi járművek esetén**

- 168. §** (1) Párhuzamos futópályák a következők szerint használhatók egymástól független műszer szerinti indulásokra:
- a) egymástól független indulások, ha mindkét futópályát csak indulásokra használják,
  - b) részben vegyes üzemelés, ha az egyik futópályát kizárólag indulásokra, míg a másik futópályát érkezésekre és indulásokra is használják, és
  - c) vegyes üzemelés, ha mindkét futópályát egyaránt használják érkezésekre és indulásokra.
- (2) Egymástól független IFR indulások akkor végezhetőek párhuzamos futópályákról, ha:
- a) a futópályák középvonalai közötti távolság megfelel az ICAO Annex 14, I. kötetben meghatározottnak,
  - b) az indulás utáni útirányok közvetlenül a felszállás után legalább 15 fokkal eltérnek egymástól,
  - c) megfelelő radarberendezés áll rendelkezésre, amellyel a légi járművet a futópálya végétől számított 1 NM (2 km) távolságon belül azonosítani lehet és
  - d) ATS eljárások biztosítják, hogy a megkívánt útirány eltérés megvalósul.

- 169. §** (1) Párhuzamos futópályákat a következő egyidejű műszer szerinti üzemelésre lehet használni:
- egymástól független párhuzamos megközelítések,
  - egymástól függő párhuzamos megközelítések vagy
  - megosztott párhuzamos üzemelések.
- (2) Ha párhuzamos megközelítéseket hajtanak végre, indokolt esetben futópályánként külön légiforgalmi irányító felelős az érkező légi járművek sorrendjének kialakításáért, és elkülönítésének végrehajtásáért.
- 170. §** (1) Egymástól független párhuzamos megközelítéseket akkor lehet párhuzamos futópályákra végezni, ha:
- a futópályák középvonalai közötti távolság megfelel az ICAO Annex 14, I. kötetében meghatározottnak, és:
    - a futópályák középvonala közötti távolság 1035–1310 m között van és megfelelő másodlagos radar berendezés (minimum 0,06°-os, 1 Sigma oldalszög pontosságú és maximum 2,5 másodperces jelfrissítésű), valamint nagy felbontó képességű radarerő áll rendelkezésre, amelyen helyzet előrejelzés és az útvonaltól való eltéréskor riasztás biztosított,
    - a futópályák középvonala közötti távolság 1310–1525 m között van, illetve olyan, az ab) pontban leírtaktól eltérő SSR berendezés alkalmazható, amelynek a teljesítmény mutatói megegyeznek, vagy jobbak, mint az ac) pontban meghatározottak, és amelyről megállapították, hogy annak alkalmazása nem befolyásolja kedvezőtlenül a légi járművek biztonságos működését, vagy
    - a futópályák középvonala közötti távolság 1525 m vagy több és megfelelő radar berendezés (minimum 0,3°-os, 1 Sigma oldalszög pontosságú és maximum 5 másodperces jelfrissítésű) áll rendelkezésre,
  - mindkét futópályára ILS vagy MLS megközelítéseket hajtanak végre,
  - a megszakított megközelítési eljárás útiránya legalább 30 fokkal eltér a szomszédos futópálya megszakított megközelítési eljárás útirányától,
  - a végső megközelítési szakaszokkal szomszédos területeken akadályfelmérést vagy -értékelést végeztek,
  - a légi járműveket tájékoztatják a futópálya azonosítójáról és az ILS irányásáv adó vagy az MLS frekvenciájáról,
  - vektorálást alkalmaznak az ILS irányásra, vagy az MLS végső megközelítési útirányra történő ráállásig,
  - a két futópálya meghosszabbított középvonalaitól egyenlő távolságra lévő legalább 610 m (2000 láb) szélességű NTZ-t hoztak létre, és az fel van tüntetve a légiforgalmi irányítók helyzetképernyőjén,
  - az egyes futópályákra végzett megközelítéseket külön légiforgalmi irányítók ellenőrzik, és amikor az 1000 láb (300 m) függőleges elkülönítés lecsökken, biztosítják, hogy:
    - a légi járművek ne sértsék meg az NTZ-t, és
    - az azonos ILS irányásávon, vagy MLS végső megközelítési útirányon egymást követő légi járművek közötti minimális hosszirányú elkülönítés megmaradjon, és
  - ha a légiforgalmi irányítóknak nem áll rendelkezésükre külön rádió csatorna arra, hogy a légi járműveket a leszállásig irányíthassák:
    - adják át a rádióösszeköttetést az illetékes repülőtéri irányító, mielőtt a szomszédos végső megközelítési útirányon haladó két légi jármű közül a magasabban lévő eléri az ILS sikló pályát, vagy a kijelölt MLS siklószöveget, és
    - az egyes futópályákra megközelítést végző légi járműveket radarral ellenőrző irányítóknak biztosítják az elsőbbségi rádióösszeköttetési lehetőséget a repülőtéri irányítással valamennyi érkező forgalom viszonylatában.
- (2) Az (1) bekezdés a) pontjában foglalt esetben a szolgáltatások ellátására egyéb egyenértékű ATS felderítő rendszerek is felhasználhatók, ideértve az ADS-B és MLAT-t is, feltéve, hogy a teljesítménymutatók megegyeznek vagy jobbak a fentiekben leírtaknál.
- (3) Azt követően, hogy a légi jármű összeköttetést létesített a bevezető irányítással, a légi járművet tájékoztatni kell, hogy egymástól független, párhuzamos megközelítéseket hajtanak végre. Ez az információ ATIS-on keresztül is továbbítható.
- (4) Az ILS irányásra vagy az MLS végső megközelítési útirányra történő radar vektorálás során a végső radar iránynak lehetővé kell tennie a légi jármű számára, hogy az ILS irányásávot, vagy az MLS végső megközelítés útirányát 30 fokot nem meghaladó szögben érje el, és amely legalább 1 NM (2 km) egyenes és szinttartó repülést biztosít az ILS irányásáv, vagy az MLS végső megközelítési útirány elérése előtt. A radar vektornak biztosítania kell, hogy a légi jármű az ILS sikló pályára vagy a meghatározott MLS siklószögének elérése előtt legalább 2 NM (3,7 km) szinttartó repüléssel kövesse az ILS irányásávot vagy az MLS végső megközelítési útirányát.

- (5) Legalább 1000 láb (300 m) függőleges vagy a radarrendszer és a helyzetképernyő képességeinek függvényében, 3 NM (5,6 km) radarelkülönítést kell biztosítani mindaddig, amíg a légi járművek:
- nem követik a megközelítés végrehajtása során az ILS irányásávot vagy az MLS végső megközelítési útírányt, és
  - nincsenek a szabályos megközelítési légtéren belül.
- (6) A radarrendszer és a helyzetképernyő képességeinek függvényében legalább 3 NM (5,6 km) radarelkülönítést kell biztosítani az azonos ILS irányásávot, vagy MLS végső megközelítési útírányt követő légi járművek között, kivéve, ha megnövelt hosszirányú elkülönítést kell alkalmazni a légi járművek keltette turbulencia vagy egyéb okok miatt. Az ILS-irányásávot, vagy az MLS végső megközelítési útírányt követő légi jármű és a szomszédos párhuzamos ILS irányásávot vagy MLS végső megközelítési útírányt követő légi jármű között elkülönítés akkor áll fenn, ha egyik légi jármű sem sérti meg a helyzetképernyőn feltüntetett NTZ-t.
- (7) Az ILS irányásáv vagy az MLS végső megközelítés útírányának követésére vonatkozó végső géptengely irány megadásakor a futópályát ismételtelen meg kell adni és a légi járművet tájékoztatni kell:
- az ILS irányásávon vagy az MLS végső megközelítés útírányán kijelölt navigációs ponthoz viszonyított helyzetéről,
  - az ILS irányásávon vagy az MLS végső megközelítési útírányon az ILS siklópálya, vagy a meghatározott MLS siklósög elérési pontig tartandó tengerszint feletti magasságról, és
  - ha szükséges, a megfelelő ILS vagy MLS megközelítés engedélyezéséről.
- (8) A meteorológiai körülményektől függetlenül valamennyi megközelítés esetén radarral történő repülési pálya megfigyelést kell biztosítani. Irányítói utasítások és tájékoztatások szükségszerű adásával kell biztosítani a légi járművek közötti elkülönítést és az NTZ-n kívül maradásukat.
- (9) A légi jármű hajózó személyzete felelős az ILS irányásáv vagy az MLS végső megközelítési útírány követéséért. Az irányítói utasítások és tájékoztatások kiadása a légi járművek közötti elkülönítés biztosítása és az NTZ légi jármű általi megsértésének elkerülése érdekében történik. Az NTZ-n kívül tartáshoz a légi járművet a helyzet szimbólum középpontjában lévőnek kell tekinteni. Párhuzamos megközelítéseket végző légi járművek helyzet szimbólumainak szélei nem érhetnek össze.
- (10) Ha egy légi jármű a megfigyelések szerint a ráfordulásnál átcúszik, vagy egy olyan útírányon folytatja repülését, amely az NTZ megsértését eredményezi, a légi járművet azonnal utasítani kell a helyes útírányra történő visszatérésre.
- (11) Ha egy légi jármű belép az NTZ-be, a szomszédos ILS irányásávot vagy az MLS végső megközelítési útírányát követő légi járművet utasítani kell arra, hogy azonnal emelkedjen és forduljon egy meghatározott magasságra és géptengely irányra azért, hogy elkerülje az eljárástól eltérő légi járművet.
- (12) Ahol az akadály felmérésre párhuzamos megközelítési akadály felmérési síkokra vonatkozó kritériumokat alkalmaznak, a (11) bekezdésben foglalt esetben kiadott, a géptengely irányra vonatkozó utasítás az ILS irányásávotól vagy az MLS végső megközelítési útírányától 45 foknál nagyobb eltérést nem tartalmazhat.
- (13) A (11) bekezdésben foglalt esetben a légiforgalmi irányító nem adhat a tengerszinthez viszonyított futópálya küszöb magassága fölött 400 láb (120 m) alatt lévő légi jármű számára géptengely irányra vonatkozó utasítást.
- (14) A radarral történő repülési pálya megfigyelés befejeződhet, ha
- látáson alapuló elkülönítést alkalmaznak, feltéve, hogy az eljárások biztosítják azt, hogy mindkét irányító erről tájékoztatást kap, vagy
  - a légi jármű leszállt, vagy megszakított megközelítés esetén legalább 1 NM (2 km) távolságra van az indulási futópálya ellentétes oldali küszöbétől, és megfelelő elkülönítést biztosítottak az egyéb forgalomtól.
- (15) A légi járművet nem kell tájékoztatni a radarral történő repülési pálya megfigyelés befejezéséről.

**171. §** Ahol a futópályák középvonala közötti távolság kevesebb mint 1525 m, az egymástól független párhuzamos megközelítéseket fel kell függeszteni szélnyírás, turbulencia, leáramlás, oldalszél, zivatar, és egyéb olyan lényeges meteorológiai körülmények esetén, amelyek olyan mértékben növelhetik meg az ILS irányásávotól vagy az MLS végső megközelítési útíránytól való eltéréseket, amelyek hatására a repülésbiztonság sérülhet.

**172. §** (1) Egymástól függő párhuzamos megközelítéseket akkor lehet párhuzamos futópályákra végezni, ha:

- a futópályák középvonalai közötti távolság megfelel az ICAO Annex 14, I. kötetében meghatározottnak,
- a légi járműveket vektorálják a végső megközelítési útvonal eléréséhez,
- megfelelő, minimum 0,3°-os, 1 Sigma oldalszög pontosságú és maximum 5 másodperces jel frissítésű radar berendezés áll rendelkezésre,
- mindkét futópályára ILS vagy MLS megközelítéseket hajtanak végre,

- e) a légi járműveket tájékoztatják, hogy mindkét futópályára megközelítéseket hajtanak végre, amely tájékoztatás ATIS adásban is továbbítható,
  - f) a megszakított megközelítési eljárás útiránya legalább 30 fokkal eltér a szomszédos futópálya megszakított megközelítési eljárás útirányától vagy
  - g) a bevezető irányítás elsőbbségi rádió frekvenciával rendelkezik a repülőtéri irányítással szemben.
- (2) Legalább 1000 láb (300 m) függőleges, vagy minimálisan 3 NM (5,6 km) radarelkülönítést kell biztosítani a légi járművek között a párhuzamos ILS irányávokra vagy MLS végső megközelítési útirányokra történő ráfordulások során.
- (3) Az ILS irányávokat vagy az MLS végső megközelítési útirányokat követő légi járművek között a következő minimális elkülönítéseket kell biztosítani:
- a) 3 NM (5,6 km) az azonos ILS irányávot vagy MLS végső megközelítési útirányt követő légi járművek között, kivéve, ha megnövelt hosszirányú elkülönítést kell alkalmazni a légi járművek keltette turbulencia miatt,
  - b) 2 NM (3,7 km) a szomszédos ILS irányávot vagy MLS végső megközelítési útirányt követő légi járművek között.

- 173. §**
- (1) Megosztott párhuzamos üzemeléseket lehet folytatni párhuzamos futópályákon, ha
- a) a futópályák középvonalai közötti távolság megfelel az ICAO Annex 14, I. kötetében meghatározottnak,
  - b) a névleges indulási útirány közvetlen felszállás után legalább 30 fokkal eltér a szomszédos futópálya megszakított megközelítési eljárásának útirányától, a 7. melléklet 1. pontjában foglalt ábra szerint.
- (2) Ha egy nehéz turbulencia kategóriájú légi jármű megszakított megközelítést hajt végre, turbulencia elkülönítést kell biztosítani, vagy megfelelő intézkedéssel biztosítani kell, hogy a nehéz turbulencia kategóriájú légi jármű ne előzze meg a szomszédos, párhuzamos futópályáról felszálló légi járművet.
- (3) A megosztott párhuzamos üzemelésre kijelölt futópályák közötti minimális távolság
- a) legfeljebb 300 m-ig 150 m-enként 30 m-rel csökkenthető, ha a leszállásra szolgáló futópálya az érkező légi jármű irányába el van tolva, a 7. melléklet 2. pontjában foglalt ábra szerint, vagy
  - b) 150 m-enként 30 m-rel meg kell növelni, ha a leszállásra szolgáló futópálya az érkező légi jármű irányával megegyező irányba van eltolva, a 7. melléklet 3. pontjában foglalt ábra szerint.
- (4) A következő típusú megközelítések végezhetőek megosztott párhuzamos üzemelés esetén, feltéve hogy megfelelő radarberendezés áll rendelkezésre és a szükséges földi berendezések megfelelnek az érintett megközelítési típusokra előírt standard követelménynek:
- a) ILS vagy MLS precíziós megközelítés,
  - b) felderítő radar bevezetés, vagy precíziós bevezető radar bevezetés és
  - c) látással történő megközelítés.

## XII. FEJEZET

### A REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLAT ELJÁRÁSAI

#### 80. A repülőtéri irányító torony feladatai

- 174. §**
- (1) A repülőtéri irányító torony tájékoztatásokat és engedélyeket ad ki az irányítása alatt álló légi járműveknek a repülőtéren és annak közelében működő légi forgalom biztonságos, rendszeres, gyors áramlásának megvalósítása érdekében és az összeütközések megelőzése céljából:
- a) a repülőtéri irányító torony illetékességi területén belül – beleértve a repülőtér forgalmi köreit – működő légi járművek között,
  - b) a munkaterületen működő légi járművek között,
  - c) a le- és felszálló légi járművek között,
  - d) a munkaterületen működő légi járművek és egyéb járművek között,
  - e) a munkaterületen a légi járművek és az ott lévő akadályok között,
  - f) az előtéri gurulóúton működő légi járművek között, figyelembe véve, hogy a légi jármű gurulási nyomvonalak és azok biztonsági sávjai akadálymentességének biztosítása, amennyiben ilyen létesítettek, az előtér-irányító szolgálat feladata.
- (2) A repülőtéri légi forgalmi irányítónak folyamatosan figyelemmel kell kísérnie valamennyi repülési műveletet a repülőtéren és annak közelében, valamint a munkaterület jármű- és személyforgalmát. A megfigyelést szabad szemmel, rossz látási körülmények esetén – ha rendelkezésre áll – ATS felderítő rendszerrel kell végezni. A forgalmat

az e fejezetben meghatározott eljárásokkal és valamennyi alkalmazandó légiforgalmi szabállyal összhangban kell irányítani. Ha a CTR-en belül más repülőtér is van, az ilyen körzet összes repülőtereinek forgalmát koordinálni kell abból a célból, hogy a forgalmi körök egymással konfliktusba ne kerüljenek.

- (3) A repülőtéri irányító torony feladatait a következő irányítói vagy egyéb munkahelyek láthatják el:
- a repülőtéri légiforgalmi irányító, aki a futópályán lévő forgalom és a repülőtéri irányító torony illetékességi körzetében üzemelő légi járművek működéséért felelős,
  - a gurító irányító, aki a munkaterület forgalmáért felelős, a futópályák kivételével,
  - az engedélyt továbbító – ahol ilyen munkahelyet létesítettek –, aki az induló IFR forgalom részére a hajtómű indítási és ATC engedélyek továbbításáért felelős.
- (4) Ahol párhuzamos vagy közel párhuzamos futópályákat használnak egyidejű üzemelésre, szükség szerint futópályánként külön repülőtéri légiforgalmi irányító felelős az egyes futópályákon történő működésért.

- 175. §** (1) A repülőtéri irányító torony felelős a helyi mentő és tűzoltó szolgálatok riasztásáért, ha
- légi jármű-baleset következett be a repülőtéren vagy annak közelében,
  - olyan tájékoztatás érkezett, amely szerint a repülőtéri irányító torony illetékességi területében lévő, vagy majd oda belépő légi jármű biztonsága sérülhet vagy ténylegesen sérült,
  - a légi jármű hajózó személyzete kéri, vagy
  - ha egyéb esetben szükséges.
- (2) A helyi mentő és tűzoltó szolgálatok riasztására vonatkozó eljárásokat munkahelyi előírásokban kell rögzíteni. Az ilyen előírásokban meg kell határozni a helyi mentői és tűzoltó szolgálatok részére nyújtandó tájékoztatásokat, beleértve a légi jármű típusát, a kényszerhelyzet jellegét, és – ha rendelkezésre áll –, a fedélzeten tartózkodó személyek számát, illetve bármilyen, a légi jármű által szállított veszélyes árura vonatkozó információt is.
- (3) Ha a repülőtéri irányító toronynak átadott légi jármű nem jelentkezett be, vagy bejelentkezett, de vele a rádióösszeköttetés megszakadt, és nem szállt le 5 perccel a számított leszállási idő után sem, a repülőtéri irányító toronynak ezt azonnal jelentenie kell a bevezető irányító egység, az ACC, vagy a repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egység, vagy a munkahelyi előírásoknak megfelelően a mentés koordinálására kijelölt szerv részére.

- 176. §** A repülőtéri irányító toronynak a munkahelyi előírásoknak megfelelően haladéktalanul jelentenie kell a repülőtéren létesített bármely berendezés, fény vagy egyéb eszköz működésében előforduló hibát vagy rendellenességet, amely a repülőtéri forgalom és a légi jármű számára tájékoztatásul szolgál, vagy amely a légiforgalmi irányító szolgálat ellátásához szükséges.

### **81. A használatos futópálya kiválasztása**

- 177. §** (1) Használatos futópályaként azt a futópályát kell meghatározni, amelyet a repülőtéri irányító torony a legalkalmasabbnak ítél a repülőtéren várhatóan le- és felszálló légi jármű típusok részére.
- (2) A légi jármű alapvetően széllel szemben száll le és fel, kivéve, ha biztonsági, futópálya elhelyezkedési, meteorológiai körülmények, a rendelkezésre álló műszeres megközelítési eljárások vagy a légiforgalmi körülmények miatt az attól eltérő irány előnyösebb. A használatos futópálya kiválasztásánál a repülőtéri irányító toronynak figyelembe kell vennie a talajszél sebessége és iránya mellett egyéb lényeges tényezőket, különösen a repülőtér forgalmi köreit, a futópályák hosszát és a rendelkezésre álló bevezető és leszállító eszközöket is.
- (3) A fel- vagy leszállásra használatos futópálya kiválasztása során a zajcsökkentést, mint szempontot – azt, hogy a légi járművek lehetőség szerint elkerüljék a zajérzékeny területeket a repülés kezdeti indulási és a végső megközelítési fázisában – is figyelembe lehet venni.
- (4) Leszállásra szolgáló futópálya kijelölése során a zajcsökkentés mint szempont kizárólag akkor vehető figyelembe, ha a futópálya megfelelő siklópálya vezetéssel vagy VMC szerinti működésre alkalmas vizuális megközelítést biztosító siklópálya jelző berendezéssel, legalább VASI-val van felszerelve.
- (5) A zajcsökkentést mint szempontot nem lehet figyelembe venni a futópálya kiválasztásánál:
- ha a futópálya állapotát szennyeződés, különösen hó, latyak, jég, víz, sár, gumi vagy olaj kedvezőtlenül befolyásolja,
  - leszálláshoz, ha:
    - a repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága felett a felhőalap 500 lábnál (150 m) alacsonyabb vagy a látástávolság 1900 méternél kevesebb,

- bb) a megközelítéseket a repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága felett több mint 300 lábbal (100 m) magasabban kell végrehajtani, és a felhőalap a repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága felett 800 lábnál (240 m) alacsonyabb vagy a látástávolság 3000 méternél kevesebb,
  - c) felszálláshoz, ha a látástávolság 1900 méternél kevesebb,
  - d) ha szélnyírást jelentettek vagy azt előre jelezték, vagy ha várható, hogy zivatar befolyásolja a megközelítéseket vagy indulásokat, vagy
  - e) ha az oldalszél összetevő, beleértve a széllekeéseket is, meghaladja a 15 kt (28 km/h) értéket, vagy ha a hátszél összetevő, beleértve a széllekeéseket is, meghaladja az 5 kt (9 km/h) értéket.
- (6) A légi jármű parancsnoka repülésbiztonsági okra hivatkozva a zajcsökkentés mint szempont figyelembevételével felajánlott futópálya használatát visszautasíthatja.

## 82. Első összeköttetés a repülőtéri irányító toronnyal

- 178. §** Repülőtéri irányító szolgáltatásban részesülő légi járműnek a repülőtéri irányító toronnyal való első összeköttetéskor a következő adatokat kell közölnie:
- a) a hívott állomás megnevezése,
  - b) légi jármű hívójele, és nehéz turbulencia kategóriájú légi jármű esetén a „HEAVY” kifejezés,
  - c) a légi jármű helyzete.

## 83. A repülőtéri irányító torony által a légi járműnek nyújtott tájékoztatások, időzített hajtómű indítási eljárások

- 179. §**
- (1) Ha a légi jármű kéri, a hajtómű indítás előtt meg kell adni a várható felszállási időt, kivéve, ha időzített hajtómű indítási eljárásokat alkalmaznak.
  - (2) Időzített hajtómű indítási eljárásokat kell alkalmazni, ha szükséges a forgalmi torlódások és a jelentős késések elkerülése a munkaterületen, vagy ha ATFM szabályozások indokolják. Az időzített hajtómű indítási eljárásokat munkahelyi előírásokba kell foglalni, az eljárásokban követelményeket és feltételeket kell előírni annak meghatározására, hogy mikor és hogyan kell a hajtómű indítás idejét kiszámítani és az induló légi járművek részére továbbítani.
  - (3) Ha egy légi jármű ATFM szabályozás hatálya alá esik, a hajtómű indítást a kiosztott résidőnek megfelelően kell kiadni.
  - (4) Ha egy induló légi jármű késése előre láthatólag kevesebb mint 15 perc, a légi jármű részére engedélyezni kell a hajtómű indítást saját elhatározása szerint.
  - (5) Ha egy induló légi jármű késése előre láthatólag meghaladja a 15 percet, a repülőtéri irányító toronnyal a hajtómű indítást kérő légi jármű részére várható hajtómű indítási időt kell adni.
  - (6) A hajtómű indítási engedély csak különleges repülőtéri vagy légi forgalmi körülmények, résidejüket be nem tartó repülések, illetve ATS vagy repülőtéri technikai berendezés meghibásodása esetén tagadható meg.
  - (7) Hajtómű indítási engedély megtagadása esetén a légi járművet annak okáról tájékoztatni kell.
- 180. §**
- (1) A felszálláshoz való gurulás előtt a légi járművek számára a következő információelemeket kell megadni a következő sorrendben azon elemek kivételével, amelyekről tudott, hogy a légi jármű már vette azokat:
    - a) a használandó futópálya,
    - b) a talajszél iránya és sebessége, beleértve a lényeges változásokat is,
    - c) a QNH magasságmérő-beállítási érték és a munkahelyi előírásokkal összhangban minden alkalommal, vagy a légi jármű kérésére a QFE magasságmérő-beállítási érték,
    - d) gázturbinás hajtóművel felszerelt légi jármű esetén a levegő hőmérséklete a használandó futópályára vonatkozóan,
    - e) a felszállás és a kezdeti emelkedés irányára jellemző látástávolsági érték, ha az 10 km-nél kevesebb vagy ha alkalmazható, a használandó futópályára vonatkozó futópálya menti látástávolság (runway visual range, a továbbiakban: RVR) érték,
    - f) nem ellenőrzött repülőtérről történő indulás esetén a pontos idő.
  - (2) Felszállás előtt a légi járműnek meg kell adni:
    - a) az (1) bekezdés szerint megadott talajszél irányában, sebességében, a levegő hőmérsékletében, a látástávolságban vagy RVR értékekben bekövetkezett bármely lényeges változást akként, hogy mindkét küszöbnél mért szélirányt és sebességet meg kell adni, ha 10 kt-nél (18 km/h-nál) nagyobb szélerősség

mellett a felszálló küszöbnél és a futópálya ellentétes végénél elhelyezett szélmérő által mutatott szélirány több, mint 60 fokkal különbözik egymástól, és így fennáll a szélnyírás veszélye;

- b) a lényeges meteorológiai körülményeket – amelyek magukba foglalják a cumulonimbus felhő vagy zivatar, közepes vagy erős turbulencia, szélnyírás, jégeső, közepes vagy erős jegesedés, erős szélvihar, homokvihar, porvihar, túlhűlt csapadék, erős hegyi hullámok, hófúvás, tornádó vagy víztölcsér tényleges vagy várható előfordulását a felszállási és kezdeti emelkedési területen – a felszállási és kezdeti emelkedési területen, kivéve, ha tudott, hogy a légi jármű már vette ezt a tájékoztatást ebben az értelemben.
- (3) A forgalmi körbe való belépés vagy a leszálláshoz történő megközelítés megkezdése előtt a légi járműnek a következő információelemeket kell megadni a következő sorrendben azon elemek kivételével, amelyekről tudott, hogy a légi jármű már vette azokat:
- a) a használandó futópálya,
  - b) a talajszél iránya és sebessége, valamint ezek lényeges változásai,
  - c) a QNH magasságmérő-beállítási érték és a munkahelyi előírásokkal összhangban minden alkalommal, vagy a légi jármű kérésére a QFE magasságmérő-beállítási érték.
- 181. §** (1) A lényeges helyi forgalomról szóló tájékoztatást megfelelő időben, és közvetlenül vagy a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység útján kell megadni, ha a repülőtéri légiforgalmi irányító megítélése szerint a repülésbiztonság érdekében szükséges ez a tájékoztatás, vagy ha a légi jármű kéri azt.
- (2) A lényeges helyi forgalmat úgy kell leírni, hogy az könnyen azonosítható legyen.
- 182. §** (1) Abban az esetben, ha a leszállási vagy felszállási engedély kiadását követően a repülőtéri légiforgalmi irányítónak tudomására jut, hogy a futópályán bármely, a le- vagy felszálló légi jármű biztonságát hátrányosan befolyásoló akadály van, vagy futópálya sértés miatt esemény bekövetkezését látja, a repülőtéri légiforgalmi irányítónak a következő intézkedéseket kell megtennie:
- a) törölni kell az induló légi jármű felszállási engedélyét,
  - b) átstartolásra, vagy megszakított megközelítés végrehajtására kell utasítani a leszálló légi járművet,
  - c) minden esetben tájékoztatni kell a légi járművet a futópályasértésről vagy az akadályról, beleértve az állatokat és madárcsoportokat, és azok helyét a futópályán.
- (2) A légi jármű hajózó személyzetének és a légiforgalmi irányítónak jelentenie kell minden futópályasértéssel vagy futópályán lévő akadállyal kapcsolatos eseményt.
- 183. §** (1) Ha a légi jármű hajózó személyzetében kétség merül fel a légi jármű helyzetével kapcsolatban, akkor a repülési rendelet II. Fejezetében meghatározottak szerint kell eljárnia.
- (2) Ha egy jármű vezetőjében kétség merül fel a jármű helyzetével kapcsolatban a munkaterület vonatkozásában,:
- a) azonnal tájékoztatja az illetékes ATS egységet a körülményekről, beleértve az utolsó ismert helyzetet is,
  - b) ezzel egyidőben biztonságos távolságra el kell hagynia a leszállási területet, a gurulóutat vagy a munkaterület egyéb részét, hacsak az ATS egység más utasítást nem ad, és ezt követően
  - c) meg kell állnia.
- (3) Ha a repülőtéri légiforgalmi irányító azt észleli, hogy egy légi jármű vagy jármű a munkaterületen eltévedt vagy kétség merül fel annak helyzetével kapcsolatban, azonnal megfelelő intézkedéseket kell tenni a biztonságos üzemelés érdekében, és segítséget kell nyújtani az érintett légi jármű vagy jármű részére helyzetének pontos tisztázására.
- 184. §** (1) A repülőtéri légiforgalmi irányítónak alkalmaznia kell a 64. alcímben és a 6. melléklet 1. pontjában meghatározott turbulencia elkülönítési minimumokat. Ha a légi jármű parancsnokának felelőssége az előtte haladó légi jármű keltette turbulencia elkerülése, a repülőtéri légiforgalmi irányítónak figyelmeztetnie kell a légi járművet a turbulencia veszélyre.
- (2) A repülőtéri légiforgalmi irányítónak az engedélyek és utasítások kiadásakor figyelembe kell vennie a kiáramló gázsugár és légsavarszél okozta veszélyeket a guruló, le- és felszálló légi járművekre, különösen egymást keresztező futópályák használata esetén, valamint ezek hatását a repülőtéren mozgó gépjárművekre és személyekre.
- 185. §** (1) Ha a repülőtéri légiforgalmi irányító a légi jármű rendellenes működésére utaló jeleket és körülményeket észlel, vagy ilyeneket jelentettek neki, különösen, ha a futómű nincs vagy csak részben van kibocsátva, vagy a légi jármű bármely része szokatlanul füstöl, erről az érintett légi járművet késedelem nélkül értesítenie kell.

- (2) Ha valamely felszálló légi jármű a hajózó személyzet feltételezése szerint megsérült, a személyzet kérésére késelem nélkül ellenőrizni kell a légi jármű által használt futópályát és a lehető leggyorsabban közölni kell a légi jármű személyzetével, hogy találtak-e a futópályán bármilyen, légi járműből származó részt, vagy madár, illetve egyéb állati maradványokat.

#### **84. Lényeges tájékoztatás a repülőtér állapotáról**

- 186. §** (1) A repülőtér állapotáról szóló lényeges tájékoztatás a légi járművek biztonságos üzemeltetéséhez szükséges olyan tájékoztatás, amelyek a mozgási területre és bármely, rendszerint e területtel kapcsolatos berendezésre vonatkoznak.
- (2) A repülőtér állapotára vonatkozó lényeges tájékoztatás körébe tartozik:
- a mozgási területen vagy annak közvetlen közelében folyó építési vagy karbantartási munkálatok,
  - a futópályák, gurulóutak vagy előterek felületének rossz állapotban lévő vagy feltört részei, függetlenül attól, hogy meg vannak-e jelölve,
  - víz, hó, lityak, jég valamelyik futópályán, gurulóúton vagy előtéren, hópad vagy hótorlasz valamelyik futópályán, gurulóúton vagy előtér közelében,
  - más, ideiglenes veszély előfordulása, beleértve a parkoló légi járműveket és a madarakat a földön vagy a levegőben,
  - a repülőtéri fényrendszer egészének, vagy valamely részének hibája vagy rendellenes működése,
  - bármely egyéb ide tartozó tájékoztatás.
- (3) A repülőtér állapotára vonatkozó lényeges tájékoztatást minden légi járműnek meg kell adni, kivéve, ha tudott, hogy a légi jármű ezt a tájékoztatást teljesen vagy részben más forrásból már megkapta, ideértve a NOTAM-ot, az ATIS adást és a kihelyezett jeleket is. A veszélyeket a lehető legpontosabban azonosítani kell, és a tájékoztatást a légi járműnek kellő időben meg kell adni, hogy az megfelelően tudja felhasználni.
- (4) Ha a repülőtéri légiforgalmi irányítónak a munkaterület légi jármű által való biztonságos használatát befolyásoló, előzőleg nem közölt körülményt jelentenek, vagy azt a repülőtéri légiforgalmi irányító maga észleli, erről tájékoztatnia kell a repülőtér üzemeltetőjét; és a munkaterület ezen szakaszán a működést be kell szüntetni addig, amíg a repülőtér üzemeltetője másképp nem rendelkezik.

#### **85. A repülőtéri forgalom irányítása**

- 187. §** A repülőtéri légiforgalmi irányítónak törekednie kell arra, hogy a légi jármű hajózó személyzete számára a vizuális észlelést és felismerést igénylő utasítások és tájékoztatások tiszta és tömör módon kerüljenek kifejezésre, figyelembe véve azt, hogy a hajózó személyzet látása a pilótafülkéből általában korlátozott.
- 188. §** (1) A forgalmi körön és a gurulás során elsősorban a 8. melléklet 1. pontjában felsorolt helyzetek azok, ahol a légi járművek megkapják a repülőtéri irányító torony engedélyeit.
- (2) Kitüntetett figyelemmel kell kísérni a légi járművet, ahogy az (1) bekezdésben hivatkozott helyzetekhez közelednek, hogy a megfelelő engedélyeket késelem nélkül lehessen kiadni. Ahol lehetséges, minden engedélyt a légi jármű kezdeményező hívásának bevétele nélkül kell kiadni.
- (3) Az érkező légi jármű, amely műszer szerinti megközelítési eljárást hajt végre, elsősorban a végső egyenesen lép be a forgalmi körbe, kivéve, ha a futópályára történő leszálláshoz látás szerint végrehajtott manőverekre van szükség.
- (4) Az induló légi jármű részére az útvonalengedély a 8. melléklet 1. pontjában foglalt 1. és 2. helyzet között bárhol kiadható.
- 189. §** (1) A gurulási engedély kiadása előtt a repülőtéri légiforgalmi irányítónak meg kell győződnie az érintett légi jármű állóhelyéről. A gurulási engedélynek tömör utasításokat és megfelelő tájékoztatásokat kell tartalmaznia, hogy segítse a légi jármű személyzetét a helyes gurulási útvonal követésében, és a többi légi járművel vagy tárgyakkal történő összeütközés elkerülésében, valamint, hogy legkisebbre csökkentse a légi jármű a használatos futópályára való rágurulásának lehetőségét.
- (2) Ha a gurulási engedély egy futópályán túli gurulási engedélyhatárt tartalmaz, annak tartalmaznia kell a futópálya keresztezésére szóló egyértelmű engedélyt, vagy a „VÁRAKOZZON RÖVIDDEL A FUTÓPÁLYA ELŐTT” („HOLD SHORT OF RUNWAY”) szövegű utasítást.



- (3) Ha az érintett repülőtéren standard gurulási útvonalakat jelöltek ki, és ha ezeket az AIP-ben megfelelő azonosítókkal közzétették, a gurulási engedélyekben ezeket kell használni.
- (4) Ha standard gurulási útvonalak nincsenek közzétéve, a gurulási útvonalat lehetőség szerint a gurulóútak és a futópályák azonosítójával kell jelölni. A guruló légi jármű részére egyéb fontos tájékoztatást is meg kell adni, ideértve a „KÖVESSE A (légi jármű vagy jármű leírása) („FOLLOW (description of other aircraft or vehicle)”), vagy „ADJON UTAT” („GIVE WAY TO”) szövegű utasításokat is.

- 190. §** (1) A légiforgalom meggyorsítása érdekében a légi járműnek engedélyezhető, hogy a használatos futópályán guruljon, ha ez nem okoz a többi légi jármű számára veszélyt vagy késést. Ha a guruló légi járművek irányítását a gurító irányító és a futópályán való működések irányítását a repülőtéri irányító látja el, a gurító irányítónak a repülőtéri irányítóval koordinálni kell, továbbá a repülőtéri irányító hozzájárulása szükséges ahhoz, hogy guruló légi jármű futópályát használjon. A gurító irányító az érintett légi járművet, mielőtt az a futópályára kigurulna, rádióösszeköttetésre át kell adnia a repülőtéri irányítónak.
- (2) Ha a repülőtéri irányító torony nem képes szabad szemmel vagy ATS felderítő rendszer segítségével megállapítani, hogy a leszállt vagy a futópályát keresztező légi jármű a futópályát szabaddá tette-e, a légi járművet utasítani kell, hogy jelentse a futópálya elhagyását. Az elhagyást akkor kell jelenteni, ha a légi jármű teljes fizikai terjedelmében a vonatkozó futópálya várakozási helyet elhagyta.
- 191. §** (1) A légi járművet – a (2) bekezdésben meghatározott eset kivételével – nem lehet várakoztatni a használatos futópályához közelebb, mint 9. melléklet 1. pontjában foglalt ábra szerinti futópálya várakozási hely.
- (2) Ha nincs futópálya várakozási hely kijelölve, a légi járműnek nem engedélyezhető a kigurulás és a várakozás a használatos futópályára, ha másik légi jármű leszállást hajt végre, amíg a leszálló légi jármű el nem hagyta a várakoztatás tervezett helyét a 9. melléklet 1. pontjában foglalt ábra megjegyzésének i) és ii) pontja szerint.
- 192. §** (1) Ha kerek futóművel ellátott helikopternek vagy VTOL légi járműnek földön való gurulása válik szükségessé, az e §-ban foglaltak szerint kell eljárni.
- (2) Ha a helikopter kéri, vagy szükségessé válik, hogy a helikopter a talaj fölött alacsony magasságon, a földpárna hatás sávjában, kis sebességgel, általában kevesebb, mint 20 kt (37 km/h) sebességgel haladjon, engedélyezhető a légi gurulás.
- (3) Könnyű légi járműnek vagy helikopternek nem lehet olyan gurulási utasítást adni, amellyel azok egy másik guruló helikopter közelébe kerülne, valamint figyelembe kell venni a guruló helikopter keltette turbulenciát, amely befolyással lehet az érkező és induló könnyű légi járművekre.
- (4) Nem lehet frekvenciaváltásra szóló utasítást adni függeszkedő vagy légi gurulást végző, egy személy által vezetett helikopter számára. Lehetőség szerint a szomszédos ATS egység irányítói utasításait mindaddig közvetíteni kell, amíg a helikopter vezetője képessé nem válik a frekvenciaváltásra.
- 193. §** Gyalogosok és földi járművek a munkaterületen csak a repülőtéri irányító torony engedélyével közlekedhetnek. A gyalogosoktól és a földi járművek vezetőitől meg kell követelni, hogy munkaterületre való belépés előtt szerezzék be az engedélyt a repülőtéri irányító toronytól. Ettől az engedélytől függetlenül a futópályára vagy a futópálya sávba történő belépéshez, és az engedélyezett tevékenység megváltoztatásához a repülőtéri irányító torony erre vonatkozó külön engedélye szükséges.
- 194. §** (1) Minden földi járműnek és gyalogosnak utat kell adnia a leszálló, guruló vagy felszálló légi járművek részére, kivéve a bajba jutott légi járművek megsegítésére vonuló kényszerhelyzeti járműveket, amelyek minden más földi mozgást végző forgalommal szemben elsőbbséget élveznek. Ez utóbbi esetben valamennyi földi forgalmat, amennyire lehetséges, meg kell állítani, amíg meg nem állapították, hogy a kényszerhelyzeti járművek haladása a továbbiakban nincs akadályozva.
- (2) Ha egy légi jármű leszállást vagy felszállást hajt végre, akkor a járműveknek nem engedélyezhető, hogy a használatos futópályához közelebb várakozzanak, mint
- a) futópálya és gurulóút kereszteződés esetén a futópálya várakozási hely,
  - b) egyéb kereszteződések esetén a futópálya várakozási helyfutópályától mért távolságával megegyező távolság.

- 195. §** (1) Ellenőrzött repülőterek munkaterületén működő valamennyi járműnek kétoldalú rádióösszeköttetést kell tudni tartania a repülőtéri irányító toronnyal, kivéve, ha a jármű csak alkalmilag használja a munkaterületet, és
- olyan jármű kíséri, amely rendelkezik a megkövetelt összeköttetési képességgel, vagy
  - a repülőtéri irányító toronnyal előre kidolgozott terv alapján együttműködik.
- (2) Ha az összeköttetés fenntartására elegendőnek ítélik meg fényjel rendszer alkalmazását, vagy rádióösszeköttetési hiba lép fel, a 9. melléklet 2. pontjában meghatározott fényjeleket kell alkalmazni.
- (3) Kényszerítő körülmények esetén, vagy ha a (2) bekezdésben előírt fényjeleket a jármű nem vette figyelembe, a fényrendszerekkel ellátott futópályákon vagy gurulóutakon a 9. melléklet 3. pontjában meghatározott fényjeleket kell alkalmazni.
- (4) Ha a repülőtéri irányító toronnyal együttesen előre kidolgozott terv alapján dolgoznak, az építő és karbantartó személyzettől általában nem kell megkövetelni, hogy kétoldalú rádióösszeköttetést tudjon tartani a repülőtéri irányító toronnyal.

### **86. A forgalom irányítása a forgalmi körön**

- 196. §** (1) A forgalmi körön működő légi járműveket a 203. §-ban, a 205. §-ban és a 90. alcímben, valamint a 64. alcímben és a 6. melléklet 1. pontban meghatározott elkülönítési minimumok biztosítása céljából irányítani kell, kivéve a
- kötelékben haladó légi járműveket az ugyanazon kötelék többi légi járművétől való elkülönítés tekintetében,
  - a repülőterek különböző területein, vagy egyidejű le- vagy felszállásokat lehetővé tevő különböző futópályákon működő légi járműveket és
  - a katonai feladatot végrehajtó légi járműveket.
- (2) Olyan elkülönítést kell biztosítani a forgalmi körön működő légi járművek között, amely lehetővé teszi az érkező és induló légi járművek közötti, a 203. §-ban, a 205. §-ban és a 90. alcímben, valamint a 64. alcímben és a 6. melléklet 1. pontban előírt térközöket.

- 197. §** (1) Forgalmi körbe való belépési engedélyt egy légi járműnek akkor lehet kiadni, ha a forgalmi körülmények még nem teszik lehetővé a leszállási engedély kiadását, és ezért szükséges, hogy a légi jármű az érvényes forgalmi kör szerint közelítse meg a leszálló területet. A körülményektől és a forgalmi helyzettől függően a légi járműnek engedélyezhető a csatlakozás a forgalmi kör bármely pontjához.
- (2) Műszer szerinti megközelítést végző érkező légi járműnek a leszállást elsősorban egyenes megközelítésből kell engedélyezni, kivéve, ha a leszállásra használatos futópályához látás alapján végrehajtott körözés végrehajtása van előírva.

- 198. §** (1) Ha egy légi jármű megfelelő engedély nélkül lép be egy repülőtéri forgalmi körbe, engedélyezni kell a leszállást, ha mozgása azt mutatja, hogy leszállni kíván. Ha a körülmények indokolják, a repülőtéri légi forgalmi irányító utasíthatja azokat a légi járműveket, amelyekkel összeköttetésben van, hogy adjanak utat az engedély nélküli működés előidézte veszélyhelyzet minél előbbi megszüntetése érdekében. Nem lehet a leszállási engedélyt meghatározatlan időre visszatartani.
- (2) Kényszerhelyzetben szükségessé válhat a repülésbiztonság érdekében, hogy valamely légi jármű engedély nélkül lépjen be egy forgalmi körbe és hajtson végre leszállást. A repülőtéri légi forgalmi irányítónak fel kell ismernie a lehetséges kényszerhelyzetet, és meg kell adnia minden lehetséges segítséget.

- 199. §** Elsőbbséget kell adni
- az olyan légi járműnek, amely a légi jármű biztonságos üzemeltetésére kiható tényezők miatt előreláthatólag leszállásra kényszerül, ideértve a hajtóműhiba és a kevés üzemanyag esetét is,
  - a sürgős betegszállítással, az életmentéssel, az átültetendő szervek, vérplazma és gyógyszerek szállításával kapcsolatos repülésnek,
  - a kutatás-mentésben feladatot ellátó légi járműveknek és
  - a légi forgalmi szolgáltató által esetenként meghatározott, egyéb légi járműnek.

### **87. Elsőbbségi sorrend érkező és induló légi járművek esetén**

- 200. §** A leszálló vagy leszálláshoz történő megközelítések végső szakaszaiban lévő légi járműnek lehetőség szerint elsőbbséget kell biztosítani az azonos vagy keresztező futópályáról indulni szándékozó légi járművel szemben.

## 88. Induló légi járművek irányítása

- 201. §** (1) Az indulásokat a repülőtéri légi forgalmi irányítóknak abban a sorrendben kell engedélyeznie, ahogy a légi járművek készen állnak a felszállásra. Ettől az elsőbbségi sorrendtől a repülőtéri légi forgalmi irányító eltérhet annak érdekében, hogy a maximális számú indulást tegye lehetővé a legkisebb átlagos késés mellett. Az indulási sorrenddel kapcsolatban a következő tényezőket kell figyelembe venni:
- a légi járművek típusa és viszonylagos repülési teljesítményük,
  - a felszállás után követendő útvonalak,
  - a felszállások között előírt bármilyen legkisebb indulási idő- vagy térköz,
  - a turbulencia elkövetési minimumok alkalmazásának szükségessége,
  - elsőbbséget igénylő légi jármű és
  - ATFM intézkedések hatálya alá eső légi jármű.
- (2) Az ATFM intézkedések hatálya alá tartozó légi jármű hajózó személyzete és az üzemben tartó felelős azért, hogy a légi jármű időben kész legyen a gurulásra a szükséges felszállási idő betartásához.
- 202. §** (1) Ellenőrzött repülőtéren a repülőtéri irányító torony, nem ellenőrzött repülőtereken a repülés során érintett első ATS egység felelős a CTOT betartásának ellenőrzéséért.
- (2) A CTOT betartásának ellenőrzéséért felelős ATS egységeket a hatályos ATFM intézkedésekre vonatkozó szükséges tájékoztatással kell ellátni, továbbá az érintett légi jármű számára kiosztott CTOT-t részükre továbbítani kell.
- (3) Az induló légi jármű számára kiadott ATC útvonal engedélybe a CTOT-t, ha ilyet kiosztottak, bele kell foglalni.
- (4) A CTOT-t be nem tartó légi jármű hajtómű indítási kérelmét a repülőtéri irányító toronynak vissza kell utasítania.
- (5) Az ATS egységnek mindent meg kell tennie annak érdekében, hogy az induló repülések képesek legyenek a CTOT betartására.
- 203. §** A 90. alcím, és a 64. alcím és a 6. melléklet 1. pont rendelkezéseiben meghatározottakat kivéve, az induló légi járműnek rendes körülmények között nem engedélyezhető a felszállás, amíg az előtte elindult légi jármű át nem repülte a használatos futópálya végét, vagy fordulóba nem kezdett, valamint amíg az összes előtte leszállt légi jármű szabaddá nem tette a használatos futópályát, a 10. melléklet 1. pontban foglalt ábra szerint.
- 204. §** (1) A légi járműnek kiadható a felszállási engedély, ha kellő bizonyosság van arra, hogy ha a légi jármű megkezdte a felszállást, a 203. §-ban és a 90. alcímekben előírt elkövetés fenn fog állni.
- (2) Ha a felszállás előtt ATC útvonal engedélyre van szükség, a felszállási engedély mindaddig nem adható ki, amíg az ATC engedélyt nem továbbították az érintett légi járműnek, és az azt nem nyugtázta. A repülőtéri irányító torony kérésének vétele után az ATC engedélyt a lehető legkisebb késedelemmel továbbítani kell a repülőtéri irányító toronynak, vagy ha ez lehetséges, még a kérés előtt.
- (3) A (2) bekezdésben meghatározottaktól függően a felszállási engedélyt akkor kell kiadni, ha a légi jármű kész a felszállásra és az indulásra használatos futópályán van, vagy megközelíti azt, továbbá a forgalmi helyzet megengedi.
- (4) A felszállási engedélynek tartalmaznia kell a felszállásra használatos futópálya azonosítóját.
- (5) A forgalom meggyorsítása érdekében egy légi járműnek azonnali felszállásra adható engedély még a futópályára való kigurulás előtt. Az ilyen engedély elfogadása esetén a légi járműnek ki kell gurulnia a futópályára és megállás nélkül fel kell szállnia.

## 89. Érkező légi járművek irányítása

- 205. §** A 90. alcím, a 64. alcím és a 6. melléklet 1. pontjának rendelkezéseit kivéve, a repülőtéri légi forgalmi irányító a végső megközelítés során főszabályként nem engedélyezheti, hogy a légi jármű keresztezze a futópálya küszöbét mindaddig, amíg az előtte elindult légi jármű át nem repülte a használatos futópálya végét, vagy fordulóba nem kezdett, vagy amíg az összes előtte leszállt légi jármű szabaddá nem tette a használatos futópályát, a 10. melléklet 1. pontban foglalt ábra szerint.
- 206. §** (1) Egy légi járműnek engedélyezhető a leszállás, ha kellő biztosíték van arra, hogy amikor a légi jármű keresztezi a futópálya küszöbét a 205. §-ban vagy a 90. alcímekben meghatározott elkövetés fenn fog állni, és az előző leszálló légi jármű keresztezte a futópálya küszöbét.

- (2) A félreértések lehetőségének csökkentése céljából a leszállási engedélynek tartalmaznia kell a leszállásra használatos futópálya azonosítóját.

- 207. §** (1) Ha a forgalom gyorsítása érdekében szükséges, a légi jármű felkérhető arra, hogy:
- várakozzon a leszállást követően, röviddel a keresztező futópálya előtt,
  - szálljon le a földetérési zóna mögött,
  - hagyja el a futópályát egy meghatározott gurulóúton keresztül,
  - igyekezzen minél előbb elhagyni a futópályát.
- (2) Ha egy leszálló légi járművet különleges leszállás vagy pályaelhagyás végrehajtására kérnek fel, figyelembe kell venni a légi jármű típusát, a futópálya hosszát, a futópálya elhagyását szolgáló gurulóutak elhelyezkedését, a futópályára és a gurulóutakra vonatkozó fékhatásokat, valamint a jellemző meteorológiai körülményeket. Nehéz turbulencia kategóriájú légi járműtől nem kérhető, hogy a futópálya földetérési zónáján túl szálljon le.
- (3) Ha a légi jármű parancsnoka úgy ítéli meg, hogy a kért műveletet nem képes végrehajtani, akkor erről haladéktalanul tájékoztatja a repülőtéri légiforgalmi irányítót.
- (4) Ha szükséges vagy indokolt, egy leszálló vagy guruló légi járművet utasíthatnak arra, hogy jelentse a futópálya elhagyását. A jelentést akkor kell adni, ha a légi jármű teljes fizikai terjedelmében a vonatkozó futópálya várakozási helyet elhagyta.

### **90. Csökkentett futópálya elkülönítési minimumok azonos futópályát használó légi járművek között**

- 208. §** (1) Ha olyan dokumentumokkal igazolt repülésbiztonsági elemzés áll rendelkezésre, amely alapján a csökkentett elkülönítések megfelelnek az elfogadható repülésbiztonsági szintnek, a légi jármű üzemben tartókkal történt egyeztetést követően a 203. §-ban és a 205. §-ban meghatározottaknál kisebb elkülönítések (csökkentett futópálya elkülönítési minimumok) is alkalmazhatók.
- (2) Azokra a futópályákra, amelyekre a csökkentett futópálya elkülönítési minimumokat alkalmazni kívánják, a repülésbiztonsági elemzést külön-külön el kell végezni, figyelembe véve:
- a futópálya hosszát,
  - a repülőtér elrendezését és
  - az üzemelő légi járművek típusait, kategóriáit.
- (3) A csökkentett futópálya elkülönítési minimumok használatára vonatkozó összes alkalmazható eljárást az AIP-ben, a katonai légiforgalmi tájékoztató kiadványban (military aeronautical information publication, MIL AIP) és helyi ATC utasításokban közzé kell tenni. A légiforgalmi irányítókat megfelelő és kielégítő kiképzésben kell részesíteni az eljárások használatával kapcsolatban.
- (4) A csökkentett futópálya elkülönítési minimumokat csak a nappali, a helyi napkelte utáni 30 perc és a helyi napnyugta előtti 30 perc közötti időszakban lehet alkalmazni.
- 209. §** (1) A csökkentett futópálya elkülönítés céljára a légi járműveket a következők szerint kell osztályozni:
1. kategóriájú légi jármű a 2000 kg-ot nem meghaladó maximális felszálló tömegű egy hajtóműves légszavaros légi jármű,
  2. kategóriájú légi jármű a 2000 kg-nál nagyobb, de 7000 kg-ot nem meghaladó maximális felszálló tömegű egy hajtóműves légszavaros légi jármű és a 7000 kg-ot nem meghaladó maximális felszálló tömegű két hajtóműves légszavaros légi jármű,
  3. kategóriájú légi jármű minden egyéb légi jármű.
- (2) A csökkentett futópálya elkülönítési minimumok egy felszálló légi jármű és az előtte leszálló légi jármű között nem alkalmazhatók.
- (3) A csökkentett futópálya elkülönítési minimumok alkalmazása a következő feltételektől függ:
- turbulencia elkülönítési minimumokat kell alkalmazni,
  - a látástávolságnak legalább 5 km kell lenni, és a felhőalap nem lehet kevesebb, mint 1000 láb (300 m),
  - a hátszél összetevő nem haladhatja meg az 5 csomót (9 km/h),
  - a légiforgalmi irányító részére megfelelő vonatkozási hely vagy tereptárgy álljon rendelkezésre a légi járművek közötti távolság meghatározása céljából, valamint annak érdekében, hogy az irányító a légi jármű helyzetéről tájékoztatást kapjon, felszíni mozgásokat felderítő rendszert lehet alkalmazni azzal a feltétellel, hogy az ilyen berendezés üzemi használatának engedélye, repülésbiztonsági elemzés alapján, tartalmazza a működési és teljesítmény követelmények teljesülését,

- e) közvetlenül a második légi jármű felszállását követően minimális elkülönítés áll fenn a két felszálló légi jármű között,
  - f) forgalmi tájékoztatást kell adni a második felszálló légi jármű hajózó személyzete részére és
  - g) a futópályán nem lehet jég, latyak, hó, víz és egyéb olyan tényező, amely a fékhatást kedvezőtlenül befolyásolhatja.
- (4) A repülőtéren alkalmazható csökkentett futópálya elkülönítési minimumokat a futópályákra külön-külön kell meghatározni. Az alkalmazandó minimumok nem lehetnek kevesebbek az (5) és (6) bekezdésben meghatározott minimumoknál.
- (5) Egy soron következő
- a) leszálló 1. kategóriájú légi jármű keresztezheti a futópálya küszöböt, ha az előtte lévő 1. vagy 2. kategóriájú légi jármű
    - aa) leszállt és a futópálya küszöbét legalább 600 méterrel elhagyta, mozgásban van és a futópályán való megfordulás nélkül fogja elhagyni a futópályát, vagy
    - ab) felszállt és a futópálya küszöbét legalább 600 méterrel elhagyta,
  - b) leszálló 2. kategóriájú légi jármű keresztezheti a futópálya küszöböt, ha az előtte lévő 1. vagy 2. kategóriájú légi jármű
    - ba) leszállt és a futópálya küszöbét legalább 1500 méterrel elhagyta, mozgásban van és a futópályán való megfordulás nélkül fogja elhagyni a futópályát, vagy
    - bb) felszállt és a futópálya küszöbét legalább 1500 méterrel elhagyta, vagy
  - c) leszálló légi jármű keresztezheti a futópálya küszöböt, ha az előtte lévő 3. kategóriájú légi jármű
    - ca) leszállt és a futópálya küszöbét legalább 2400 méterrel elhagyta, mozgásban van és a futópályán való megfordulás nélkül fogja elhagyni a futópályát, vagy
    - cb) felszállt és a futópálya küszöbét legalább 2400 méterrel elhagyta.
- (6) Induló légi jármű esetén
- a) 1. kategóriájú légi járműnek engedélyezhető a felszállás, ha az előtte felszálló 1. vagy 2. kategóriájú légi jármű felszállt és az öt követő légi járműtől legalább 600 méterre eltávolodott,
  - b) 2. kategóriájú légi járműnek engedélyezhető a felszállás, ha az előtte felszálló 1. vagy 2. kategóriájú légi jármű felszállt és az öt követő légi járműtől legalább 1500 méterre eltávolodott,
  - c) egy légi járműnek engedélyezhető a felszállás, ha az előtte felszálló 3. kategóriájú légi jármű felszállt és az öt követő légi járműtől legalább 2400 méterre eltávolodott.
- (7) Az ATC dönthet a nagy teljesítményű egy hajtóműves légi jármű és az előtte lévő 1. vagy 2. kategóriájú légi jármű között megnövelt elkülönítés alkalmazásáról.

## 91. Rossz látási körülmények esetén alkalmazott eljárások

- 210. §** (1) A jelen alcímben meghatározott eljárásokat olyan körülmények között kell alkalmazni, ha a repülőtéri irányító toronyból a munkaterület része vagy teljes egésze szabad szemmel nem ellenőrizhető.
- (2) Ha a forgalomnak olyan látási körülmények között kell működnie a munkaterületen, amely megakadályozza a repülőtéri irányítót abban, hogy a légi járművek, valamint a légi és egyéb járművek között szabad szemmel elkülönítést tartson, a (3) és (4) bekezdésben meghatározottakat kell alkalmazni.
- (3) A gurulóutak kereszteződésénél a légi járműveknek vagy más járműveknek nem engedélyezhető, hogy közelebb várakozzanak a másik gurulóúthoz, mint az ICAO Annex 14, I. Rész 5. Fejezetében foglaltaknak megfelelően védelmi fényekkel, megállító keresztfénysorral vagy gurulóút kereszteződést előrejelző táblákkal kijelölt gurulási határ.
- (4) A gurulóutakon alkalmazandó hosszirányú elkülönítést az egyes repülőterekre vonatkozóan munkahelyi előírásokban kell szabályozni. Az elkülönítés meghatározásánál figyelembe kell venni a földi forgalom ellenőrzéséhez és irányításához rendelkezésre álló segédeszközök jellemzőit, a repülőtér alaprajzi bonyolultságát és a repülőteret használó légi járművek jellemzőit.
- 211. §** Különleges helyi eljárásokat kell kidolgozni az 550 m RVR érték alatt végrehajtott CAT II. és CAT III. precíziós megközelítések és indulások irányítására.
- 212. §** A rossz látási körülmények közötti működéseket a repülőtéri irányító toronynak, vagy a repülőtéri irányító tornyon keresztül kell kezdeményezni.

- 213. §** A repülőtéri irányító toronynak tájékoztatnia kell az érintett bevezető irányító egységet, ha CAT II. vagy CAT III. precíziós megközelítésekre és rossz látási körülmények közötti működésekre vonatkozó eljárások kerülnek alkalmazásra, valamint arról, hogy az ilyen eljárások már nincsenek érvényben.
- 214. §** A rossz látási körülmények közötti működésekre vonatkozó rendelkezésekben meg kell határozni:
- azt vagy azokat az RVR értéket vagy értékeket, amelyeknél a rossz látási körülmények közötti eljárásokat be kell vezetni,
  - a CAT II. vagy III. kategóriájú üzemelésre az ILS és MLS berendezésre vonatkozó minimális követelményeket,
  - minden egyéb, a CAT II. vagy III. kategóriájú üzemeléshez szükséges felszerelést és segédeszközt, beleértve azokat a légiforgalmi földi fényeket is, amelyek rendes működését figyelni kell,
  - azokat a kritériumokat vagy azokat a körülményeket, amelyek esetén a CAT II. vagy III. kategóriájú ILS és MLS berendezések működési kategóriáját csökkenteni kell,
  - azt a követelményt, amely esetén késedelem nélkül jelenteni kell az érintett légi jármű személyzetének, a bevezető irányító egységnek, valamint minden egyéb illetékes szervezetnek bármilyen fontos berendezés meghibásodását és működési kategóriájának csökkenését,
  - a munkaterületen lévő forgalom irányítására vonatkozó különleges eljárásokat, beleértve:
    - a használandó futópálya várakozási helyeket,
    - a legkisebb távolságot az érkező és induló légi jármű között annak érdekében, hogy az érzékenységi és kritikus terület védelme biztosítva legyen,
    - azokat az eljárásokat, amelyek segítségével bizonyossá válik, hogy a légi jármű és az egyéb jármű a futópályát már elhagyta,
    - azokat az eljárásokat, amelyek alkalmazhatóak a légi járművek és egyéb járművek elkülönítésére,
  - a megközelítések során az egymást követő légi járművek között alkalmazható térközt,
  - azokat az intézkedéseket, amelyeket akkor kell megtenni, ha a rossz látási körülmények közötti működéseket be kell fejezni, ideértve valamely berendezés meghibásodását, és
  - minden egyéb lényeges eljárást és követelményt.
- 215. §** A repülőtéri irányító toronynak rossz látási viszonyok között alkalmazott eljárások bevezetése előtt dokumentálnia kell a munkaterületen működő járműveket és az ott tartózkodó személyeket. A dokumentációt az említett eljárások alkalmazásának egész ideje alatt vezetni kell, hogy ezzel is segítsék a biztonságos munkavégzést az érintett területen.

## **92. A látvarepülési szabályok szerinti működés felfüggesztése**

- 216. §** (1) Ha a repülésbiztonság megköveteli, az ellenőrzött repülőtéren és annak közelében bármely vagy valamennyi VFR szerinti repülést felfüggesztheti:
- a bevezető irányító egység vagy az illetékes ACC,
  - a repülőtéri irányító torony vagy
  - az illetékes légiközlekedési hatóság vagy katonai légügyi hatóság.
- (2) A VFR szerinti repülések felfüggesztését a repülőtéri irányító toronyon keresztül kell elrendelni, illetve arról azt tájékoztatni kell.
- (3) A VFR szerinti repülések felfüggesztése esetén a repülőtéri irányító toronynak a következő eljárásokat kell alkalmaznia:
- vissza kell tartania minden VFR indulást,
  - le kell szállítania minden VFR szerint működő, adott légtérrel el nem hagyó légi járművet, vagy hozzájárulást kell beszereznie különleges VFR repülésekre,
  - értesítenie kell a bevezető irányító egység vagy az illetékes ACC közül azt, amelyik a megfelelő, a foganatosított intézkedésekről,
  - értesítenie kell a légi jármű üzemben tartókat vagy kijelölt képviselőiket a foganatosított intézkedések okáról, ha szükséges, vagy ha ezt kérik.

### 93. Felhatalmazás különleges VFR repülések végrehajtására

- 217. §** (1) Ha a forgalmi körülmények lehetővé teszik, a (4) bekezdésben meghatározottak figyelembevételével kérésre felhatalmazás adható különleges VFR repülések végrehajtására.
- (2) Az (1) bekezdés szerinti felhatalmazásra irányuló kéréseket egyedileg kell kezelni.
- (3) A X. Fejezetben és XI. Fejezetben meghatározott elkülönítési minimumokat kell biztosítani valamennyi IFR repülés és különleges VFR repülés között, valamint valamennyi különleges VFR repülés között.
- (4) Ha a földi látástávolság legalább 1500 m, a különleges VFR repülést végrehajtó légi jármű felhatalmazható, hogy a CTR-be belépjen leszállás vagy átrepülés céljából, vagy hogy a CTR-ből közvetlenül elinduljon vagy abban helyi repülést végezzen.
- (5) A (4) bekezdésben előírtnál kisebb földi látástávolság esetén csak az állam- és vagyoni védelemmel, kutatással és mentéssel, valamint a sürgős betegszállítással, az életmentéssel, az átültetendő szervek, vérplazma és gyógyszerek szállításával kapcsolatos, valamint az ezeknek a rendeltetési repülőtérrel történő elszállítása érdekében végzett helikopter-repülések részére engedélyezhető különleges VFR repülés végrehajtása, ha az ilyen repülések végrehajtására vonatkozó eljárásokat az illetékes ATC egység és az érintett légi járművek üzemben tartói között együttműködési eljárásban rögzítették.
- (6) Budapest CTR-ben a különleges VFR repülésre vonatkozó rendelkezéseket a SERA rendelet SERA.5010 pontja határozza meg.

### 94. Légiforgalmi földi fények

- 218. §** (1) Adott típusú légiforgalmi földi fény alkalmazása esetén a jelen alcímben foglalt eljárások az olyan repülőtéren is alkalmazandóak, ahol repülőtéri légiforgalmi irányító szolgálatot nem biztosítanak. A 220. § (1) bekezdésben meghatározott rendelkezéseket kell alkalmazni valamennyi légiforgalmi földi fényre, függetlenül attól, hogy az repülőtéren vagy annak körzetében van.
- (2) Légiforgalmi földi fények:
- a) megközelítési fények,
  - b) futópályafények,
  - c) akadályfények,
  - d) gurulóútfények és
  - e) megállító keresztfény sor.
- 219. §** (1) A (2) és (3) bekezdésben meghatározottak kivételével minden légiforgalmi földi fénynek működni kell:
- a) éjjel folyamatosan, kivéve, ha a légiforgalom irányítása másképp igényli, vagy
  - b) ha a meteorológiai körülményektől függően használatuk kívánatosnak tekinthető a légi forgalom biztonsága érdekében.
- (2) A repülőtereken és azok közelében lévő azon fényeket, amelyeket nem útvonal-navigációs célokra telepítettek, ki lehet kapcsolni, ha sem tervezett, sem kényszerhelyzetben lévő légi jármű forgalma nem várható, feltéve, hogy legalább egy órával valamely légi jármű számított érkezése előtt azok működésbe hozhatók.
- (3) Változtatható intenzitású fényekkel felszerelt repülőtereken a látási viszonyokon és környezeti megvilágításon alapuló fényintenzitás beállítási táblázatot kell biztosítani abból a célból, hogy a légiforgalmi irányítóknak útmutatást nyújtsanak az adott körülményekhez szükséges fényintenzitás kiválasztásához. A légi jármű kérésére további fényintenzitás-változásokat lehet végezni.
- 220. §** (1) A megközelítési fények az alábbiak:
- a) egyszerűsített bevezető fény sor,
  - b) precíziós bevezető fény sor,
  - c) optikai siklópálya jelzőrendszer,
  - d) körözést segítő fények,
  - e) fényjeladók és
  - f) futópályára rávezető fények.

- (2) A leszállásra használatos futópálya megközelítési fényeit a 219. § (1) bekezdésben meghatározottakon kívül működtetni kell:
- nappal, ha a megközelítést végző légi jármű kéri,
  - ha a hozzá tartozó futópályafények működnek.
- (3) Az optikai siklópálya jelzőrendszer fényeit éjjel-nappal üzemeltetni kell, függetlenül a látási viszonyoktól, ha az általa kiszolgált futópályát használják.

- 221. §** (1) A futópályafények az alábbiak:
- futópálya szegélyfények,
  - futópálya küszöbfények,
  - futópálya középvonalfények,
  - futópálya végfények,
  - földtérési zóna fények,
  - szárnykereszt sor fények.
- (2) A szükséges futópálya ellenőrzések és karbantartások kivételével csak a leszállásra, felszállásra és gurulásra igénybe vett futópálya fényeit szabad működtetni.
- (3) Ha a futópályafényeket nem üzemeltetik folyamatosan, azokat a felszállást követően a következők szerint kell bekapcsolva hagyni:
- azokon a repülőtereken, ahol légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak, és ahol a fények központilag vezérelhetők, a futópályafényeknek a felszállás után is bekapcsolva kell maradniuk a légi járműveknek a felszállás közben vagy közvetlenül azután bekövetkező kényszerhelyzet következtében történő visszafordulásra szükségesnek ítélt ideig,
  - légiforgalmi irányító szolgálat vagy központilag vezérelt fények nélküli repülőtereken a futópályafényeknek mindaddig bekapcsolva kell maradniuk, amíg rendes körülmények között szükség van a fények újra bekapcsolásához abban az esetben, ha a felszálló légi jármű kényszerleszállás céljából visszafordul, azonban minden esetben bekapcsolva kell hagyni legalább 15 percig a felszállás után.
- (4) Ha a 226. § (2) bekezdésében meghatározottak szerint akadályfényeket egyidejűleg üzemeltetnek futópályafényekkel, azokat nem lehet kikapcsolni, amíg a légi járműnek szüksége van rájuk.

- 222. §** Ha a futópályafényeket üzemeltetik, a futópályához tartozó, a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló, 2014. február 12-i 139/2014/EU bizottsági rendelet I. melléklet 42. pontjában meghatározott biztonsági megállási terület fényeit minden esetben üzemeltetni kell.

- 223. §** (1) A gurulóútfények az alábbiak:
- gurulóút szegélyfények,
  - gurulóút középvonalfények,
  - megállító keresztfény sorok és
  - futópálya védőfények.
- (2) Ha a gurulási útvonalra vonatkozóan útmutatás válik szükségessé, a gurulóútfényeket olyan sorrendben kell bekapcsolni, hogy azok folyamatosan jelezzék a gurulási útvonalat a guruló légi járműnek. A gurulóútfényeket vagy azoknak valamely szakaszát akkor lehet kikapcsolni, ha a guruló légi jármű jelenti, hogy már nincs szüksége rájuk.

- 224. §** A megállító keresztfény sorokat annak jelzésére kell bekapcsolni, hogy minden forgalomnak meg kell állnia, és ki kell kapcsolni annak jelzésére, hogy a forgalom továbbhaladhat.

- 225. §** (1) Az akadályfények az alábbiak:
- akadályokat jelző fények,
  - alkalmatlan területet jelző fények és
  - veszélyt jelző fények.
- (2) A futópálya használatával összefüggő akadályfényeket, ha az akadály nem emelkedik ki a belső vízszintes felület fölé, egyidejűleg lehet ki- és bekapcsolni a futópálya vagy a vízi leszállópálya fényekkel.
- (3) Az alkalmatlan területet jelző fények nem kapcsolhatók ki a 219. § (2) bekezdésben megengedett szerint a repülőter nyitva tartási időszaka alatt.



- 226. §** (1) A légiforgalmi földi fények ellenőrzése céljából a repülőtéri irányítóknak fel kell használni az automatikus ellenőrző berendezéseket, ha ilyeneket telepítettek, hogy meggyőződjön a fénytechnikai berendezések üzemszerű és kiválasztott üzemmód szerinti működéséről.
- (2) Az (1) bekezdés szerinti automatikus ellenőrző rendszer hiányában, valamint ilyen rendszer kiegészítéseképpen a repülőtéri irányító látással figyelemmel kell kísérnie a fénytechnikai berendezéseket, amennyire ez a repülőtéri irányító toronyból lehetséges, és fel kell használni az egyéb forrásokból – ideértve a légi járművek jelentéseit is – származó információkat annak érdekében, hogy mindig tisztában legyen a légiforgalmi földi fények üzemi állapotával.
- (3) Ha a repülőtéri irányító tudomást szerez a fénytechnika meghibásodásáról, akkor tájékoztatnia kell az érintett légi járműveket és egyéb járműveket, továbbá intézkednie kell a hiba kijavításáról.

### 95. Veszélyes helyek kijelölése

- 227. §** A repülőtér üzemben tartójának jelölnie kell a repülőtér mozgási területén a veszélyes helyet. A veszélyes helyet a térképen is fel kell tüntetni, az ICAO Annex 4-ben meghatározottaknak megfelelően.

### XIII. FEJEZET

### ATS FELDERÍTŐ SZOLGÁLTATÁSOK

### 96. Az ATS felderítő rendszer képességei

- 228. §** (1) A légiforgalmi szolgálatok ellátására használt ATS felderítő rendszernek nagyfokú megbízhatósággal, széles körű felhasználhatósággal kell rendelkeznie és más rendszerekhez jól illeszthetőnek kell lennie. A rendszer meghibásodásának vagy a rendszer jelentősebb teljesítménycsökkenésének lehetősége, amely a szolgáltatás teljes vagy részleges megszakadásához vezethet, kis mértékű lehet. Ennek érdekében tartalék berendezéseket kell biztosítani.
- (2) Az ATS felderítő rendszernek képesnek kell lennie a rendszerhez csatolt forrásból származó adat fogadására, integrált formában történő feldolgozására és megjelenítésére.
- (3) Az ATS felderítő rendszernek illeszkednie kell az ATS ellátása során használt egyéb automatizált rendszerhez és megfelelő szintű automatizáltságot kell biztosítani azzal a céllal, hogy növelhető legyen az ATS személyzet számára megjelenített adatok időszerepessége és azok pontossága, továbbá a munkaterhelésükre, valamint a szomszédos munkahelyek és ATS egységek közötti szóbeli koordináció szükségessége csökkenthető legyen.
- (4) Az ATS felderítő rendszernek meg kell jelenítenie a helyzetképernyőn a repülésbiztonsággal összefüggő riasztásokat és figyelmeztetéseket, beleértve a konfliktusriasztást, a minimális biztonságos magasság-riasztást, konfliktus-előrejelzést, az ugyanazon SSR kód, és – ha lehetséges – az ugyanazon légi jármű azonosító nem szándékos használatát.
- (5) A lehetőségekhez képest szükség szerint biztosítani kell a szomszédos körzetek között az ATS felderítő rendszertől származó adatok cseréjét a felderítési fedésterület növelése érdekében.
- (6) Budapest ATS Központ és a szomszédos külföldi ATS központok között biztosítani kell az automatikus koordinálási adatok cseréjét azokról a légi járművekről, amelyeknek ATS felderítési szolgáltatást nyújtanak, és erre vonatkozóan automatikus koordinációs eljárásokat kell alkalmazni.
- (7) A légiforgalmi szolgálatok ellátása során az ATS felderítő rendszerek és az MLAT rendszer külön-külön vagy együttesen is felhasználható a légi járművek közötti elkülönítések fenntartására is, feltéve, hogy:
- a körzetben megfelelő fedés van és
  - az ATS felderítő rendszer felderítési valószínűsége, pontossága és más rendszerrel való kapcsolata kielégítő.
- (8) A (7) bekezdés szerint SSR-től származó radarhelyzet jelek pontosságát megfelelő műszaki eszközzel, vagy egy azonosított elsődleges radarjel és a hozzá tartozó SSR válaszelőrejelzésével kell ellenőrizni.
- (9) Ha az ATS felderítő rendszer önmagában nem felel meg az ATS követelményeinek, PSR rendszert is kell alkalmazni.
- (10) Az elsősorban monopulse technikát alkalmazó vagy „S” módú adatátviteli képességgel rendelkező SSR vagy MLAT rendszerek önmagukban is használhatók a légi járművek közötti elkülönítések fenntartására, feltéve hogy:
- a körzetben SSR válaszelőrejelzés üzemeltetése kötelező és
  - az azonosítást elvégezték és fenntartják.
- (11) Az ATS felderítő rendszer légiforgalmi szolgálatok ellátására történő alkalmazását a fedésterület meghatározott körzeteire kell korlátozni.

(12) Új ATS felderítő rendszer telepítésének vagy egy már üzemben lévő rendszer felderítést vagy elkülönítési minimumot érintő módosítása esetén a rendszer alkalmazásának engedélyezésére a légitársaságok szolgáltatói légiforgalmi földi berendezések engedélyezési eljárásairól és hatósági felügyeletéről szóló miniszteri rendeletet kell alkalmazni.

**229. §** (1) Az ATS egység által használt ATS felderítő rendszerre vonatkozó elkülönítési minimumokat és az alkalmazásával összefüggő egyéb feltételeket a légiforgalmi szolgáltató, a légitársaságok jóváhagyása alapján, munkahelyi előírásban határozza meg. Az elkülönítési minimumokra vonatkozó tájékoztatásokat az AIP-ben kell közzétenni.  
(2) Az elkülönítési minimumok nem lehetnek kevesebbek a 113. alcímben meghatározott értékeknél.

**230. §** (1) Radarberendezések TMA-beli alkalmazása esetén a légitársaságok engedélye szükséges a felderítő radarbevezetések végrehajtásához és ahhoz, hogy a bevezetéseket a futópálya küszöbétől milyen távolságra lehet alkalmazni. A kérelemhez mellékelni kell az ICAO Doc 8168 I. kötetben meghatározottak szerint kidolgozott megközelítési eljárás leírását, a megközelítési eljárást kiszolgáló radartérkép elemek felsorolását, valamint a radarberendezés pontosságára vonatkozó adatokat.  
(2) A használatos operatív módszerekre vonatkozó megfelelő tájékoztatásokat, valamint a légiforgalmi szolgáltatók működését közvetlenül befolyásoló üzemeltetési leírásokat, és a berendezés technikai korlátait az AIP-ben kell közzétenni.  
(3) Az ATS felderítő szolgáltatások nyújtását korlátozni kell, ha a légitársaságok helyzetére vonatkozó adatok minősége a légiforgalmi szolgáltató által meghatározott szint alá csökken.  
(4) Ha PSR-t és SSR-t együttesen használnak, a PSR meghibásodása esetén az SSR egymagában is felhasználható a válaszjeladóval felszerelt, azonosított légitársaságok elkülönítésének biztosítása érdekében, feltéve, hogy ellenőrző berendezéssel vagy egyéb módon az SSR helyzet megjelenítés pontosságát megerősítették.

### 97. Helyzetképernyő

**231. §** (1) Az ATS személyzet részére a felderítési információt nyújtó helyzetképernyőn legalább a következő információk megjelenítését kell biztosítani:  
a) helyzetjelek,  
b) az ATS felderítő szolgáltatáshoz szükséges térkép-információk, és  
c) a légitársaságok azonosítása és magassága, amennyiben rendelkezésre áll.  
(2) Az ATS felderítő rendszernek biztosítani kell a helyzetjeleket is magába foglaló felderítési információk folyamatosan frissített megjelenítését.  
(3) A helyzetjel-kijelzések megjelenítése a következő:  
a) egyedi helyzet-szimbólumok,  
b) PSR radarjelek és  
c) SSR válaszjelek.  
(4) Ha lehetséges, eltérő szimbólumokat a következőkre kell alkalmazni  
a) az ugyanazon SSR kód nem szándékos használatának vagy a légitársaság azonosítása nem szándékos duplikációjának,  
b) a nem frissített számított helyzetjelnek és  
c) a mért helyzetjelnek és a számított helyzetjelnek a megjelenítésére.  
(5) Ha a felderítési adatok minősége olyan mértékben romlott le, hogy a szolgáltatásokat korlátozni kell, szimbolikus ábrázolás útján vagy egyéb módon ezt jelezni kell az ATS személyzetszámára.  
(6) A védett SSR kódokat, beleértve a 7500, 7600 és 7700 kódokat is, az azonosításra történő IDENT adást, a repülésbiztonsággal összefüggő riasztásokat és figyelmeztetéseket, valamint az automatikus koordinálásra vonatkozó információkat egyértelműen és az egyéb kódoktól eltérő módon kell a könnyebb felismerhetőség érdekében megjeleníteni.  
(7) A megjelenített célokhoz tartozó címkékben a felderítési eszközöktől, és ahol szükséges, a repülési adatokat feldolgozó rendszertől származó lényeges információkat alfanumerikus formában kell ábrázolni.  
(8) A címkéknek minimálisan a légitársaság azonosítására vonatkozó információt, és ha rendelkezésre áll, a nyomásmagasságból származó magasságinformációt kell tartalmazniuk. Az információk az SSR A, SSR C valamint az SSR S módokból nyerhetők ki.

- (9) A címkét, a hozzájuk tartozó helyzetjellel összekapcsolva kell megjeleníteni, kizárva annak a lehetőségét, hogy az ATS személyzet címketévesztésből adódó téves azonosítást hajtson végre, valamint hogy összekeverje az egymáshoz tartozó helyzetjelet és címkét. Minden címke információt egyértelműen és tömören kell megjeleníteni.

**232. §** Az ATC kezelőfelületek tervezése során figyelembe kell venni a 14. mellékletben leírtakat.

### **98. Összeköttetések**

- 233. §** (1) A kommunikációs rendszer megbízhatósági és alkalmazhatósági szintjének olyannak kell lennie, hogy a rendszerhibák vagy teljesítményromlások lehetőségét a minimálisra csökkentsék. Ennek érdekében megfelelő tartalék berendezéseket kell biztosítani.
- (2) A légi járműnek ATS felderítő szolgáltatás nyújtását megelőzően az ATS személyzetnek közvetlen beszédüzemű, vagy irányító – légi jármű közötti adatkapcsolati összeköttetést kell létesítenie a légi jármű hajózó személyzetével, kivéve, ha különleges körülmények, beleértve a kényszerhelyzetet is, egyéb intézkedést kívánnak.
- 234. §** (1) Az 1032/2006/EK bizottsági rendelet 1. cikk (2) bekezdés b) pontjában említett rendszereknek meg kell felelnie az 1032/2006/EK bizottsági rendelet I. melléklet A. és B. részében meghatározott átjárhatósági és teljesítményi követelményeknek az alapvető repülési adatok és az alapvető repülési adatok megváltoztatására vonatkozó eljárások tekintetében.
- (2) Az 1032/2006/EK bizottsági rendelet 1. cikk (2) bekezdés b) pontjában említett rendszereknek meg kell felelnie az 1032/2006/EK bizottsági rendelet II. mellékletben meghatározott szolgáltatásminőségi követelményeknek.

### **99. ATS felderítő szolgáltatás nyújtása**

- 235. §** (1) Az ATS felderítő rendszerektől származó információkat a lehető legnagyobb mértékben kell felhasználni, beleértve a repülésbiztonsággal összefüggő riasztásokat és figyelmeztetéseket, a konfliktus riasztást és a minimális biztonságos magasság figyelmeztetést is, a kapacitás és hatékonyság, valamint a repülésbiztonság növelése érdekében.
- (2) ATS felderítő rendszerrel egyidejűleg kiszolgált légi járművek száma nem haladhatja meg azt a számot, amely még biztonságosan kezelhető az adott körülmények között, figyelembe véve:
- a) az érintett irányítói körzet vagy szektor szerkezeti bonyolultságát,
  - b) az érintett irányítói körzetben vagy szektorban elvégzendő feladatokat,
  - c) az irányítói munkaterhelést, figyelembe véve az eltérő légi jármű képességeket és a megállapított szektor kapacitás értékét, és
  - d) mind a fedélzeti, mind a földi rendszerek tekintetében az elsődleges és a tartalék összeköttetési, navigációs és felderítő rendszerek műszaki megbízhatóságának mértékét.

### **100. Válaszjeladók használata**

- 236. §** (1) Nemzetközi repülést végző valamennyi IFR légi jármű részére a repülés megkezdésekor az első ATS egységnek az ICAO Európai Másodlagos Légtérelőző Radar (SSR) Kód kiosztási Terv (ICAO European Secondary Surveillance Radar (SSR) Code Management Plan, ICAO EUR Doc 023) dokumentumban meghatározottaknak megfelelő SSR kódot kell kiosztania.
- (2) Az ATS felderítő rendszerek biztonságos és hatékony felhasználása érdekében a hajózó személyzetnek és az ATS személyzetnek szigorúan a közzétett eljárásokat és a standard rádiótávbeszélő kifejezéseket kell alkalmazni. Minden esetben megfelelő válaszjeladó kódot vagy légi jármű azonosító jelet kell beállítani.
- 237. §** (1) A 7700, 7600 és 7500 SSR kódok nemzetközileg védettek, amelyeket a hajózó személyzet kényszerhelyzet, rádióösszeköttetés megszakadása és jogellenes beavatkozás esetén használ.
- (2) Az ATS egységek által használatos SSR kódelosztási rendszert a következők figyelembevételével határozzák meg.
- a) a nemzetközi szabályozásoknak megfelelően az államok vagy körzetek részére kódszériákat vagy kódblokkokat jelölnek ki, figyelembe véve a szomszédos légtérekben a radarátfedést,
  - b) a használatos kódelosztási rendszernek összhangban kell lennie a szomszédos államok kódgazdálkodásával,

- c) a kódjelölésnek ki kell zárnia, hogy ugyanazon kódot ugyanazon SSR fedésterületen belül bármely más célra felhasználják egy adott időperiódusban,
  - d) ahajózó személyzet és a légiforgalmi irányítók munkaterhelésének, valamint a rádió-közleményváltások csökkentése érdekében a megkövetelt kódváltások számának a legkevesebbnek kell lenniük, és
  - e) ha a légi járművek egyedi azonosításának megállapítására van szükség, minden légi jármű részére egyedi kódot kell kijelölni, amelyet a légi jármű lehetőség szerint a repülés teljes időtartama alatt megtart.
- (3) A nemzetközi fegyveres konfliktus körzetében működő, a konfliktus áldozatait mentő és betegszállító légi járművek számára szükség szerint kizárólagos használatú SSR kódokat kell tartalékolni. Az érintett államokkal való előzetes egyeztetést követően az ICAO kódokat jelöl ki, amelyeket az érintett körzetben üzemelő, a fentiekben jelzett légi járművek számára kell kiosztani.

- 238. §**
- (1) Ha a helyzetképernyőn megfigyelt „A” módú kód eltér a légi jármű számára kiosztottól, a légi járművet fel kell kérni a beállított kód ellenőrzésére, és ha az indokolt – ideértve azt is, ha az eltérés nem jogellenes beavatkozás miatt történt –, a légi járművet fel kell kérni a megfelelő kód újbóli beállítására.
  - (2) Ha a kiosztott és a megjelenített „A” módú kód továbbra is eltér egymástól, a légi jármű hajózó személyzete felkérhető a légi jármű válaszeladójának kikapcsolására. Az ATS ellátásához SSR-t vagy MLAT-ot használó következő munkahelyet és egyéb más érintett egységet erről tájékoztatni kell.
  - (3) Légi jármű azonosító jel adására képes „S” módú válaszeladóval felszerelt légi járműnek a repülési rendeletben meghatározott repülési terv 7. rovatában megadottak szerinti azonosító jelét, vagy ha repülési tervet nem nyújtott be, a légi jármű lajstromjelét kell továbbítania.
  - (4) Ha a helyzetképernyőn az ATS személyzet azt látja, hogy az „S” módú válaszeladóval felszerelt légi jármű által továbbított légi jármű azonosító más, mint amire számít, a légi járművet fel kell kérnie a beállított kód ellenőrzésére és a megfelelő légi jármű azonosító újbóli beállítására.
  - (5) Ha ezt követően a légi jármű hajózó személyzete megerősíti az „S” módú azonosító helyes beállítását és az eltérés továbbra is fennáll, az ATS személyzetnek az alábbiakat kell végrehajtania:
    - a) tájékoztatnia kell a légi jármű hajózó személyzetét a fennálló eltérésről,
    - b) lehetőség szerint helyesbíteni kell a légi jármű azonosító jelét tartalmazó címkét a helyzetképernyőn és
    - c) értesítenie kell az „S” módot azonosítási célra felhasználó következő munkahelyet és egyéb más érdekelt egységet a téves légi jármű azonosító jelet továbbító légi járműről.
  - (6) Ha a légiforgalmi szolgálat bővített funkciókból származó adatok feldolgozására és megjelenítésére képes „S” módú felderítő rendszert alkalmaz, munkahelyi előírásban kell szabályozni az adatoknak a légiforgalmi szolgáltatás során történő felhasználását.
  - (7) Az „S” módú, de bővített funkciókkal nem rendelkező válaszeladóval felszerelt légi jármű számára az ATS egységeknek a lehető legmagasabb szintű, hátrányos megkülönböztetés nélküli szolgáltatást kell nyújtaniuk.
- 239. §**
- (1) RVSM légtérben a légiforgalmi irányító számára megjelenített nyomásmagasságból származó magasságtájékoztatás pontosságának megállapításához használatos tűréshatár-érték  $\pm 200$  láb ( $\pm 60$  m). Egyéb légtérben a tűréshatár érték  $\pm 300$  láb ( $\pm 90$  m).
  - (2) Az (1) bekezdés szerinti értékek elérésekor vagy ezeket meghaladó eltérés esetén a légiforgalmi irányítóknak a (4) és az (5) bekezdésben meghatározottak szerint kell eljárniuk. Geometriai mérésen alapuló magasság információ nem használható fel légi járművek elkülönítésére.
  - (3) Az ATS személyzet számára megjelenített, nyomás magasságból származó magasság tájékoztatás pontosságát minden megfelelően felszerelt ATS egységnek ellenőriznie kell az érintett légi járművel való első összeköttetés felvételekor, vagy azt követően a lehető leghamarabb. Az ellenőrzésnek a légi járműtől rádiótávbeszélőn kapott, magasságmérőtől származó magasság tájékoztatással való egyidejű összehasonlítás útján kell történnie. A légi járművet, ha nyomás magasságból származó magasság tájékoztatása a jóváhagyott tűrésértéken belül van, az ellenőrzés eredményéről nem kell tájékoztatni. Geometriai mérésen alapuló magasság információ nem használható fennálló magasság eltérések meghatározására.
  - (4) Ha a megjelenített magasság tájékoztatás nincs a jóváhagyott tűrésértéken belül, vagy ha az ellenőrzés végrehajtása után a későbbiek során bármikor a jóváhagyott tűrésértéket meghaladó eltérést észlelnek, a légi járművet értesíteni kell, és fel kell kérni a nyomás beállítás ellenőrzésére és a magasság megerősítésére.
  - (5) Ha a helyes nyomásbeállítás megerősítése után az eltérés továbbra is megmarad, a következő eljárások alkalmazhatók:

- a) a légi járművet fel kell kérni a „C” mód adásának megszüntetésére, feltéve, hogy az nem okozza a légi jármű helyzetére és azonosságára vonatkozó információk elvesztését, valamint az intézkedésről tájékoztatni kell a légi jármű által érintett soron következő munkahelyeket vagy ATS egységet,
- b) tájékoztatni kell a légi járművet az eltérésről, fel kell kérni, a légi járműre vonatkozó helyzet- és azonosságtájékoztatás fenntartása érdekében, az adott válaszjeladó módú üzemfolytatására, és
  - ba) ha technikailag lehetséges, felül kell írni a címkében megjelenített magasság információt, vagy egyéb módon jelezni a magasságetérést,
  - bb) tájékoztatni kell a légi jármű közelében működő érintett légi járműveket, hogy felhívják a figyelmet az ACAS berendezés esetlegesen helytelen tanácsadására,
  - bc) tájékoztatni kell a légi jármű által érintett soron következő munkahelyet vagy ATS egységet a tett intézkedésről,
- c) az ATC egységnek késedelem nélkül oldalirányú elkülönítést kell létrehoznia, vagy a repüléstájékoztató egységnek oldalirányú kitérítő tevékenységet kell tanácsolnia, az adott légi jármű és annak közelében mérvadó helyzetben lévő légi járművek között.

- 240. §**
- (1) RVSM légtérben annak megállapításához, hogy egy meghatározott magasság foglalt-e egy légi jármű által, az alkalmazandó kritérium  $\pm 200$  láb ( $\pm 60$  m). Egyéb légtérben ez a tűréshatár érték  $\pm 300$  láb ( $\pm 90$  m).
  - (2) A légi jármű addig tekinthető magasságtartónak, amíg a nyomásmagasságból származó magasság tájékoztatás azt mutatja, hogy az a kijelölt magasságtól számított, az (1) bekezdésben meghatározott értéken belül van.
  - (3) A légi jármű, amelynek engedélyezték egy magasság elhagyását, akkor tekinthető úgy, hogy manőverét megkezdte és szabaddá tette a korábban elfoglalt magasságát, ha a nyomásmagasságból származó magasság tájékoztatás a korábban kijelölt magasságtól a várt irányban 300 láb (90 m) értéket meghaladó eltérést jelez.
  - (4) Az emelkedő vagy süllyedő légi jármű akkor tekinthető úgy, hogy keresztezett egy magasságot, ha a nyomásmagasságból származó magassági tájékoztatás azt jelzi, hogy ezt a magasságot a várt irányban több mint 300 láb (90 m) értékkel elhagyta.
  - (5) A légi jármű akkor tekinthető úgy, hogy a részére engedélyezett magasságot elérte, ha a nyomásmagasságból származó magasság tájékoztatás azt jelzi, hogy a részére kijelölt magasságtól mért, az (1) bekezdésben meghatározott értéken belül van a következő időtartamok közül a leghosszabb időtartam elteltét követően:
    - a) három képernyőfrissítés,
    - b) három, az érzékelő eszköztől származó frissítés vagy
    - c) 15 másodperc.
  - (6) Mivel az automatizált ATS rendszereknél a „C” módtól származó adatok megújításának ciklusa nem feltétlenül egyértelmű az ATS személyzet számára, az (5) bekezdésben foglaltak teljesíthetősége érdekében munkahelyi utasításban kell közzétenni a képernyő frissítés ciklusát vagy azt az időtartamot, amely megfelel a „C” módtól származó három egymást követő frissítésnek.
  - (7) A légi forgalmi irányító részéről akkor kell beavatkozni, ha a részére megjelenített és az irányítási célokra felhasznált adatok között az (1) bekezdésben meghatározottnál nagyobb eltérés mutatkozik.

### 101. Teljesítmény-ellenőrzések

- 241. §**
- (1) Az ATS személyzetnek kell beállítania a helyzetképernyőt és ellenőriznie annak megfelelő működését az adott berendezésre előírt műszaki utasításoknak megfelelően.
  - (2) Az ATS személyzetnek meg kell győződnie arról, hogy az ATS felderítő rendszer nyújtotta működési jellemzők, valamint a helyzetképernyőn megjelenített információk kielégítőek az elvégzendő feladatokhoz.
  - (3) Az ATS személyzetnek jelentenie kell az ATS egység operatív vezetőjének a berendezés minden hibáját, minden kivizsgálásra szoruló eseményt vagy minden olyan körülményt, amely megnehezíti vagy lehetetlenné teszi az ATS felderítő szolgáltatás biztosítását.

### 102. A légi jármű azonosítása

- 242. §**
- (1) Mielőtt valamely légi járműnek ATS felderítő szolgáltatást nyújtanak, az azonosítást végre kell hajtani és erről tájékoztatni kell a légi járművet. Az azonosságot fenn kell tartani az ATS felderítő szolgáltatás befejezéséig.
  - (2) Az azonosság elvesztéséről a légi járművet tájékoztatni kell, és szükség szerint utasításokat kell adni.
  - (3) Az azonosítást a 243–245. §-ban meghatározott módszerek valamelyikével kell elvégezni.

- 243. §** (1) Ha SSR-t vagy MLAT-ot használnak azonosításra, a légi járművek a következő egy vagy több eljárás használatával azonosíthatók:
- a légi jármű azonosító jelének felismerése az SSR vagy MLAT címkében,
  - egy másik ATS egység által kiadott és ellenőrzött egyedi kód felismerése az SSR vagy MLAT címkében,
  - „S” módú válaszjeladóval felszerelt légi jármű azonosító jelének az SSR vagy MLAT címkében való közvetlen megfigyelése,
  - azonosság átadása a 103. alcímben foglaltak alapján,
  - valamely kiadott specifikus kód beállítására adott utasítás végrehajtásának megfigyelése,
  - IDENT kapcsolásra adott utasítás végrehajtásának megfigyelése, amely esetén figyelemmel kell lenni arra, hogy a válaszjeladó garbling IDENT típusú azonosítást idézhet elő, ezért ugyanazon területen belül közel azonos idejű IDENT adások azonosítási hibákhoz vezethetnek.
- (2) Ha egy légi jármű részére egyedi kódot jelöltek ki, a lehető leghamarabb ellenőrizni kell, hogy a légi jármű hajózó személyzete által beállított kód megegyezik-e a légi jármű számára kijelölt kóddal. Az elvégzett ellenőrzést követően lehet az egyedi kódot az azonosítás alapjául felhasználni.
- 244. §** (1) Ha PSR-t alkalmaznak azonosításra, a légi jármű azonosítását a (2)–(5) bekezdés szerinti eljárások valamelyikével kell elvégezni.
- (2) PSR alkalmazásával a légi jármű azonosítható egy adott radarhelyzetjelnek egy olyan légi járművel való összehasonlításával, amely radarhelyzetjel egy légi járműnek a helyzetképernyőn látható pont feletti helyzetét jelenti, vagy a ponttól mért irány és távolság megadásával és annak megállapításával, hogy az adott radarhelyzetjel útiránya megegyezik-e a légi jármű útirányaival, vagy jelentett géptengely irányával. A PSR alkalmazása során
- körültekintéssel kell eljárni a módszer alkalmazásakor, különösen akkor, ha egy adott pont fölé közel azonos időpontban több légi jármű várható, mivel a ponthoz viszonyított helyzetjelentés nem esik feltétlenül pontosan egybe a helyzetképernyőn a légi járműtől származó radarhelyzetjellel,
  - az azonosítás alatt lévő légi járműnek az adott pont 3 NM (5,6 km) sugarú körén belül kell lennie, továbbá az azonosítás alatt álló légi járműtől, mint középponttól számított 3 NM (5,6 km) sugarú körön belül nem lehet másik légi jármű, amely ugyanolyan irányt követ, mint amit az azonosítás alatt álló légi jármű jelentett, és
  - az adott pont arra a földrajzi pontra kell, hogy vonatkozzon, amely alkalmas az azonosításra, általában egy jelentőpontra, amelyet egy vagy több rádió navigációs ponthoz viszonyítva határoznak meg.
- (3) PSR alkalmazásával a légi jármű azonosítható valamely radarhelyzetjelnek egy olyan légi járművel való összehasonlításával is, amelyről ismert, hogy éppen akkor indult el, feltéve, hogy az azonosítást a használatos futópálya végétől mért 1 NM-on (2 km-en) belül elvégezték. E módszer alkalmazásakor különös gondot kell fordítani arra, hogy elkerüljék a légi jármű összetévesztését olyan légi járművekkel, amelyek a repülőtér felett várakoznak vagy felette átrepülnek, valamint amelyek a szomszédos futópályákról végeznek felszállást vagy megszakított megközelítést.
- (4) PSR alkalmazásával a légi jármű azonosítható az azonosság átadásával a 103. alcímben foglaltak alapján.
- (5) Ha a körülmények úgy kívánják meg, PSR alkalmazásával a légi jármű azonosítható – a (6) bekezdésben foglaltak betartása mellett – a légi jármű géptengely irányának megállapításával és az útirány bizonyos időtartamú megfigyelése után
- a légi jármű hajózó személyzetének egy vagy több 30 fokos vagy annál nagyobb irányváltatásra adott utasítással és egy adott radarhelyzetjel mozgásának azon légi jármű mozgásának összehasonlításával, amely nyugtázta a kiadott utasítások végrehajtását, vagy
  - egy adott radarhelyzetjel mozgásának egy olyan légi jármű által végrehajtott manőverekkel való összehasonlításával, amely ilyen műveletek végrehajtását jelentette.
- (6) A rádióiránymérő berendezés felhasználható a légi járművek azonosításának segítésére. Az eszköz önmagában nem használható az azonosítás elvégzésére.
- 245. §** Ha két vagy több helyzetjel látható egészen közel egymáshoz, vagy azoknál megfigyelhető, hogy egyazon időben hasonló mozgásokat végeznek, vagy ha egy helyzetjel azonosítása bármely más okból kétséges, irányváltatásokra vonatkozó utasítást kell adni, vagy annyiszor ismételtetni az irányváltatásokat, ahányszor szükséges, vagy pedig egyéb azonosítási módszereket kell mindaddig alkalmazni, amíg az azonosítási hiba minden kockázatát ki nem küszöbölik.

### 103. Azonosság átadása

- 246. §** (1) Az azonosság egyik ATS egységtől vagy szektortól egy másiknak akkor adható át, ha feltételezhető, hogy a légi jármű az átvevő ATS egységnél vagy szektornál alkalmazott felderítő berendezés fedésterületén belül van.
- (2) Az azonosság átadásának módszerei:
- a helyzetjel automatikus eszközökkel való megjelölése, feltéve, hogy ez csak egy helyzetjelet jelöl, és így nem kétséges az azonosság;
  - a légi jármű egyedi SSR kódjának vagy a légi jármű címének közlése;
  - ha az SSR „S” módú fedés biztosított, annak közlésével, hogy a légi jármű SSR „S” módú légi jármű azonosítóval van felszerelve;
  - a helyzetjel közvetlen megjelölésével (ujjal való rámutatással), ha a két helyzetképernyő egymás mellett van, vagy ha közös helyzetképernyőt használnak, de ezen módszer alkalmazásakor figyelemmel kell lenni az abból adódó hibára, hogy a pontok egymáshoz viszonyított helyzete változik eltérő irányokból nézve (parallaxis-hatás);
  - a helyzetjel megadása mindkét helyzetképernyőn pontosan feltüntetett földrajzi helytől vagy navigációs berendezéstől mért irány és távolság közlésével, hozzáátve a megfigyelt helyzetjel útirányát is, ha a légi jármű útvonala nem ismert mindkét munkahely előtt,
  - az átadó egység a légi járművet kódváltásra utasítja, és az átvevő egység a váltást megfigyeli, vagy
  - az átadó egység IDENT adásra szólítja fel a légi járművet, és az átvevő egység az IDENT adást megfigyeli.
- (3) A (2) bekezdés f) és g) alpontjában meghatározott eljárások sikeres alkalmazásához az ATS egységek közötti előzetes koordinálásra van szükség, mivel az átvevő egység által megfigyelt jelenségek rövid időtartamúak.

### 104. Helyzet-tájékoztató

- 247. §** (1) ATS felderítő szolgáltatásban részesülő légi járművel a következő esetekben kell közölni a helyzetét:
- azonosításkor, kivéve, ha az azonosítás a következők szerint történt:
    - a légi jármű helyzetjelentése alapján, vagy az indulást követően a futópályától mért 1 NM-n (2 km) belül, ha a helyzetképernyőn megfigyelt helyzet megegyezik a légi jármű indulási idejével,
    - egy kijelölt egyedi SSR kód vagy SSR „S” módú légi jármű azonosító jel használatával, ha a helyzetképernyőn megfigyelt helyzetjel megfelel a légi jármű érvényes repülési tervének vagy
    - azonosság átadásával,
  - ha a légi jármű ezt kéri,
  - ha a légi jármű által számított helyzet jelentős mértékben eltér az ATS személyzet által megfigyelt helyzetből számítottól,
  - ha a korábban kijelölt útvonalától vektorálással eltérített légi járművet, a vektorálást követően, saját navigáció alapján történő repülésre utasították a 248. § (6) bekezdésben foglaltak szerint,
  - közvetlenül az ATS felderítő szolgáltatás befejezése előtt, ha az ATS személyzet látja, hogy a légi jármű eltér a követendő útvonaltól.
- (2) A helyzet-tájékoztatót a következő módszerek egyikével kell továbbítani a légi járműnek:
- egy jól ismert földrajzi hely megjelölése,
  - fontos ponthoz, útvonal vagy bevezető navigációs berendezéshez tartó mágneses útirány és távolság megadása,
  - egy ismert helytől mért égtáj szerinti irány és távolság megadása,
  - a földelérési pontig mért távolság megadása, ha a légi jármű a végső bevezetésben van, vagy
  - egy ATS útvonal középvonalától mért távolság és irány megadása.
- (3) Lehetőség szerint a helyzet-tájékoztatót az érintett légi jármű navigációjához kapcsolódó és a helyzetképernyő térképen feltüntetett pontokra vagy útvonalakra kell vonatkoztatni.
- (4) Ha a forgalmi helyzet lehetővé teszi, és az ATS egység egyéb forrásból folyamatosan meg tudja állapítani a légi jármű helyzetét, a légi járművezetőt felmentheti a helyzetjelentési kötelezettsége alól.

### 105. Vektorálás

- 248. §** (1) A vektorálást a légi járműnek történő, olyan meghatározott géptengely-irányok megadásával kell végrehajtani, amelyek lehetővé teszik, hogy a légi jármű a kijelölt repülési útvonalat kövesse. A légi jármű vektorálása közben a légi forgalmi irányítónak be kell tartania a következőket:
- a kiadott irányokkal lehetőség szerint a légi járművet olyan útirányokon kell vezetnie, amelyeken a légi jármű saját helyzetét navigációs berendezéseinek jelzéseivel összevetve figyelemmel tudja kíséni, ezzel minimálisra csökkentve a szükséges navigációs segítség mértékét, és enyhítve az ATS felderítő szolgáltatás hibájából eredő következményeket,
  - ha a légi járműnek egy előzőleg kijelölt útvonaltól eltérő kezdeti irányt ad, tájékoztatnia kell az adott irány felvételének okáról, és ha lehetséges, meg kell határoznia az adott irány követésének határát;
  - az irányítás átadásának esetét kivéve, a légi jármű nem vektorálható 2,5 NM-nél (4,6 km) közelebb, vagy ahol a legkisebb megengedett elkülönítés nagyobb, mint 5 NM (9,3 km), az ott előírt elkülönítési minimum felével megegyező távolságnál közelebb az irányító illetékességi légterének határához, kivéve, ha munkahelyi előírásokkal biztosítják az elkülönítést a szomszédos légtérben működő légi járművektől,
  - ellenőrzött repülések nem vektorálhatók nem ellenőrzött légtérbe, kivéve a kényszerhelyzet vagy a kedvezőtlen meteorológiai viszonyok elkerülésének esetét, amely esetben a légi járművet erről tájékoztatni kell, vagy a légi jármű kifejezett kérésére történhet a vektorálás, és
  - ha a légi jármű a fedélzeti irányjelző műszerek megbízhatatlanságát jelenti, a manőverekre adott utasítások kiadása előtt fel kell kérni a légi járművet, hogy minden fordulót közösen megállapított mértékkel végezzen el és az utasításokat azonnal hajtsa végre, amint megkapja.
- (2) Egy IFR repülés vektorálásakor, vagy olyan közvetlen útvonal adásakor, amely a légi járművet letéríti az ATS útvonaltól vagy a szabad útvonaltól, az irányítói engedélynek biztosítania kell a terep feletti előírt magasságot, amíg a légi jármű el nem ér egy olyan pontot, amelynél a légi jármű hajózó személyzete áttér saját navigációra. Szükség szerint az érintett minimális vektorálási magasság meghatározásához be kell számítani az alacsony hőmérsékleti hatásra vonatkozó helyesbítést.
- (3) A (2) bekezdésben meghatározottakat különösen akkor kell alkalmazni, ha egy IFR légi jármű vektorálás alatt áll és a hajózó személyzet esetleg nem képes pontosan meghatározni a légi jármű helyzetét az adott légtérben lévő akadályokra vonatkozóan és a légi jármű közepes tengerszinthez viszonyított magasságát.
- (4) A minimális vektorálási magasságot úgy kell megállapítani, hogy a légi jármű földközelséget jelző berendezés aktiválódása elkerülhető legyen.
- (5) A minimális vektorálási magasságok meghatározásánál figyelembe kell venni, hogy IFR szerint működő légi jármű nem vektorálható a földfelszín feletti 1000 lábnál (300 m) alacsonyabban, kivéve, ha a PAR bejövettel hajt végre.
- (6) A légi jármű vektorálásának befejezésekor az irányítónak utasítania kell a légi járművet, hogy térjen át saját navigációra, megadva a légi jármű helyzetét és a szükség szerinti utasításokat a 247. § (2) bekezdés b) pontban meghatározott formában, ha az utasítások eltérítették a légi járművet az előzőleg kijelölt útvonaltól.

### 106. Navigációs segítség

- 249. §** (1) Ha az ATS személyzet látja, hogy egy azonosított légi jármű jelentős mértékben eltér a tervezett útvonalától vagy a kijelölt várakozási eljárástól, erről tájékoztatni kell. Ezen kívül megfelelő intézkedést kell tenni, ha az ATS személyzet véleménye szerint az ilyen eltérés valószínűleg befolyásolja a nyújtott szolgáltatást.
- (2) Ha egy légi jármű egy ATS felderítő szolgáltatást nyújtó ATC egységtől navigációs segítséget kér, ezt indokolnia kell és meg kell adnia minden, az adott körülménnyel kapcsolatos tájékoztatást.

### 107. ATS felderítő szolgáltatás megszakadása vagy befejezése

- 250. §** (1) ATS felderítő szolgáltatás alatt álló légi járművet azonnal tájékoztatni kell, ha a szolgáltatás bármely okból megszakad vagy befejeződik.
- (2) Ha egy azonosított légi jármű irányítását olyan irányító szektornak adják át, amely eljárás elkülönítést nyújt a légi jármű részére, az átadás végrehajtása előtt az átadó irányítónak az átvevő irányító által kért elkülönítést kell létrehozni az adott légi jármű és az összes többi ellenőrzött légi jármű között.



### 108. Minimális magasságok

- 251. §** (1) A légiforgalmi irányítónak minden esetben rendelkeznie kell a következőkre vonatkozó teljes és időszerű tájékoztatással:
- a felelősségi körzetére megállapított tengerszint feletti minimális repülési magasságok,
  - a legalacsonyabb használható repülési szint vagy szintek, amelyeket a IX. Fejezetés X. Fejezetben meghatározott szabályok szerint határoztak meg és
  - a megállapított tengerszint feletti minimális magasságok, amelyek a taktikai vektoráláson alapuló eljárásoknál alkalmazhatók.
- (2) Az ellenőrzött légtérben alkalmazandó taktikai vektorálás minimális magasságait úgy kell meghatározni, hogy azok a vektorált légi jármű és az ellenőrzött légtér alsó határa között minden esetben legalább 500 láb (150 m) függőleges távolságot biztosítsanak.

### 109. Kedvezőtlen időjárásra vonatkozó tájékoztatás

- 252. §** (1) Ha valószínűnek látszik, hogy a légi jármű kedvezőtlen időjárású terület felé közeledik, az ezzel kapcsolatos tájékoztatásokat kellő időben kell kiadni, hogy a hajózó személyzet a megfelelő intézkedésről dönteni tudjon, és ha szükségesnek tartja, tanácsot kérhessen a kedvezőtlen időjárású terület elkerülésének legmegfelelőbb módjáról.
- (2) Az (1) bekezdésben foglaltak alkalmazása során figyelembe kell venni, hogy az ATS felderítő rendszer műszaki jellemzőjétől függően a kedvezőtlen időjárású területek általában nem jeleníthetők meg a helyzetképernyőn, és a légi járművek időjárásradarja általában jobb felderítést és a kedvezőtlen időjárás pontosabb meghatározását nyújtja, mint az ATS által használt.
- (3) A légi járműnek a kedvezőtlen időjárású terület kikerüléséhez nyújtott irányadásnál a légiforgalmi irányító meg kell, hogy győződjön, hogy a légi jármű vissza tud-e térni a tervezett vagy kijelölt repülési útvonalára az ATS felderítő rendszer fedési területén belül, és ha ez nem látszik lehetségesnek, tájékoztatnia kell a légi járművet a körülményekről. Ennek során figyelmet kell fordítani arra a tényre, hogy bizonyos körülmények között a kedvezőtlen időjárás legaktívabb területe nem jeleníthető meg.

### 110. Lényeges meteorológiai tájékoztatások bejelentése a meteorológiai szolgálatoknak

- 253. §** Nem tartozik az ATS személyzet felelősségi körébe az erős, heves csapadék figyelemmel kísérése, de amennyire a radarberendezés ezt lehetővé teszi, és az ATS személyzet úgy ítéli meg, hogy az adott meteorológiai körülmények indokolják, a helyzetképernyőkön megfigyelt lényeges meteorológiai állapotok helyzetére, intenzitására, kiterjedésére és mozgására vonatkozó tájékoztatást jelentenie kell az egységet kiszolgáló meteorológiai szolgálatnak.

### 111. ATS felderítő rendszer alkalmazása a légiforgalmi irányító szolgálatnál

- 254. §** Az ezen alcímben foglalt rendelkezések azokat az általános eljárásokat tartalmazzák, amelyeket körzeti irányító szolgálat vagy bevezető irányító szolgálat ellátása során alkalmazni kell ATS felderítő rendszer használata esetén. A bevezető irányító szolgálat ellátásával kapcsolatos további rendelkezéseket a 117. alcím határozza meg.
- 255. §** Az ATS felderítő rendszer által biztosított, és a helyzetképernyőn megjelenített információk a légiforgalmi irányító szolgálat ellátásakor a következő feladatok végrehajtására használhatók fel:
- szükséges ATS felderítő szolgáltatások nyújtása a jobb légtérkihasználás, a késések csökkentése, közvetlen útvonalakon történő repültetés, a legkedvezőbb repülési profil biztosítása, valamint a repülésbiztonság növelése céljából,
  - az induló légi járműveknek vektorálás biztosítása a gyors és hatékony indulások elősegítése, valamint az utazómagasságra történő gyors emelkedés céljából,
  - a légi járműveknek vektorálás biztosítása az esetleges konfliktusok megoldása céljából,
  - az érkező légi járműveknek vektorálás biztosítása a gyors és hatékony bevezetési sorrend kialakítása céljából,
  - vektorálás biztosítása a légi járművek navigációjának segítése céljából, különösen rádió navigációs berendezésre történő, vagy attól távolodó repülése során, valamint kedvezőtlen időjárású területek elkerülése érdekében,

- f) elkülönítés biztosítása és a szabályszerű forgalomáramlás fenntartása, ha egy fedésterületen belül lévő légi járművel megszakad a rádióösszeköttetés,
- g) a légi jármű repülési pályájának folyamatos figyelemmel követése,
- h) ha alkalmazható, a légi forgalom előrehaladásának figyelemmel kísérése abból a célból, hogy az eljárást irányítónak biztosítsák
  - ha) az irányítás alatt álló légi járműre vonatkozó pontosabb helyzettájékoztatót,
  - hb) az egyéb forgalomra vonatkozó kiegészítő tájékoztatásokat, és
  - hc) a légi járműveknek az irányítói engedélyekben foglaltaktól, beleértve a részükre engedélyezett útvonalról vagy magasságtól történt, bármely jelentős eltérésre vonatkozó tájékoztatásokat.

## 112. Elkülönítések alkalmazása

- 256. §** (1) Azok a tényezők, amelyeket az ATS felderítő rendszert használó légi forgalmi irányítónak figyelembe kell vennie az egyes esetekben alkalmazandó térköz meghatározásához az elkülönítési minimum megsértésének elkerülése érdekében, többek között a légi járművek relatív géptengely iránya és sebessége, az ATS felderítő rendszer technikai korlátai, a légi forgalmi irányító munkaterhelése és a rádiófrekvencia telítettség által okozott bármilyen nehézség.
- (2) A (8)–(9) bekezdésekben és a 262. § (2) bekezdésében meghatározottak kivételével azonosított légi járművek között a 113. alcímben meghatározott elkülönítési minimum akkor alkalmazható, ha a légi járművek azonosítása minden valószínűség szerint mindvégig fenntartható.
- (3) Ha egy azonosított légi járművet olyan irányító szektornak adnak át, amely eljárás elkülönítést nyújt a légi jármű részére, az átadó irányítónak az átvevő irányító által kért elkülönítést azt megelőzően kell létrehoznia, hogy a légi jármű eléri az átadó irányító illetékességi körzetének határát, vagy kilép a felderítési fedésből.
- (4) Az SSR, MLAT, PSR helyzetszimbólumokon vagy PSR jelek használatán alapuló elkülönítést úgy kell létrehozni, hogy az érintett légi járművek helyzetét jelentő helyzetszimbólumok vagy PSR jelek középpontja közötti távolság soha ne legyen kevesebb, mint az előírt minimum.
- (5) A PSR jelen és az SSR válaszjelen alapuló elkülönítést úgy kell létrehozni, hogy az érintett légi járművek helyzetét jelentő PSR jel és az SSR válaszjel középpontja közötti távolság soha ne legyen kevesebb, mint az előírt minimum.
- (6) Az SSR válaszjelek felhasználásán alapuló elkülönítést úgy kell létrehozni, hogy az SSR válaszjelek középpontja közötti távolság soha ne legyen kevesebb, mint az előírt minimum.
- (7) A megjelenített helyzetjelek típusától és az alkalmazott elkülönítési minimumoktól függetlenül semmilyen körülmények között sem engedhető meg, hogy a helyzetjelek szélei összeérjenek, kivéve, ha függőleges elkülönítést biztosítottak az érintett légi járművek között.
- (8) Ha a légi forgalmi irányítót olyan ellenőrzött légi járműről értesítették, amely abba a légtérbe lép be, vagy ahhoz közeledik, amelyen belül a 113. alcímben meghatározott elkülönítést alkalmaznak, azonban a légi forgalmi irányító nem azonosította a légi járművet, tovább folytathatja az ATS felderítő szolgáltatás nyújtását az azonosított légi járműveknek, feltéve, hogy:
- a) az azonosítatlan ellenőrzött repülést SSR felhasználásával azonosítják, vagy a repülést olyan típusú légi jármű hajtja végre, amelyről feltételezhető, hogy megfelelő visszavert elsődleges radarjelet ad abban a légtérben, amelyen belül elkülönítést alkalmaznak, és
  - b) az elkülönítést fenntartják az azonosított repülések és minden egyéb megfigyelt radarhelyzetjel között mindaddig, amíg az azonosítatlan, ellenőrzött légi járművet nem azonosították.
- (9) A 113. alcímben meghatározott elkülönítés alkalmazható egy éppen felszálló légi jármű és egy előzőleg már elindult légi jármű, vagy egyéb, azonosított forgalom között, ha az induló légi járművet azonosítani fogják a futópálya végétől 1 NM-en (2 km) belül és abban az időpontban meglesz az előírt minimum.
- (10) A 113. alcímben meghatározott elkülönítés nem alkalmazható az ugyanazon várakozási pont fölött várakozó légi járművek között. A várakozó és más légi járművek között az ATS felderítő rendszeren vagy MLAT rendszeren alapuló térköz legalább 10 NM (20 km) kell, hogy legyen, kivéve a (11) bekezdésben meghatározottakat, vagy akkor, ha függőleges elkülönítést biztosítottak az érintett légi járművek között.
- (11) A várakozó és más légi járművek közötti vízszintes térköz az illetékes légi forgalmi szolgáltató nem kevesebb, mint 5 NM-re (9,3 km) csökkentheti, ha dokumentált repülésbiztonsági értékelés alapján a térköz megfelel az elfogadható repülésbiztonsági szintnek.

- 257. §** (1) A radar fedésterületen belül, az azonos útirányon és azonos utazómagasságon repülő légi járművek között radarral megfigyelt távolság és Mach-számban előírt sebesség kombinációján alapuló elkülönítési minimum alkalmazható, feltéve, hogy
- mindkét légi járművet radaron figyelik és mindvégig a radar fedésterületen belül maradnak, és
  - mindkét légi járműnek Mach-számban meghatározott sebességet jelöltek ki oly módon, hogy a hátul haladó légi jármű ugyanazon vagy kisebb Mach-számban meghatározott sebességgel repül, mint az előtte haladó légi jármű.
- (2) Az (1) bekezdésnek megfelelően hosszirányban elkülönített légi járművek átadása szomszédos irányítói munkahelyek vagy szomszédos ATC egységek között akkor lehetséges, ha a 259. § (2) bekezdésében meghatározott feltételek teljesülnek.
- (3) A Mach-szám technikán alapuló sebességszabályozás esetén:
- a légi járműveknek tartaniuk kell a számukra utoljára meghatározott Mach-sebességet,
  - ha Mach 0,01 vagy nagyobb sebességváltoztatás válik szükségessé, a sebességváltoztatás előtt a légiforgalmi irányító szolgálatot tájékoztatni kell; ha a turbulencia miatt vagy valamely más okból előzetes tájékoztatásra nincs lehetőség, az érintett ATC egységet, amint lehet, tájékoztatni kell, és
  - az érintett ATC egység felkérésére a Mach-sebességet bele kell foglalni a normál helyzetjelentésekbe.
- (4) A Mach-szám technikán alapuló elkülönítési eljárás alkalmazásakor a koordináció csökkentése érdekében, a légiforgalmi irányító felkérheti a légi járművet, hogy a következő egységekkel vagy szektorokkal történő első rádióösszeköttetés felvételekor közöljék az engedélyezett Mach-számot. Felkérés esetén a légi járműveknek mindaddig közölniük kell az engedélyezett Mach-számot az első összeköttetés felvételekor, amíg ennek felfüggesztésére külön engedélyt nem kapnak.
- (5) Az átadásra kerülő légi járművek vonatkozásában a Mach-szám technikán alapuló elkülönítések alkalmazásának körülményeit és az alkalmazható elkülönítési minimumokat az érintett egységek között együttműködési megállapodásban kell rögzíteni.

### 113. ATS felderítő rendszereken alapuló elkülönítési minimumok

- 258. §** (1) A radaron vagy MLAT rendszeren alapuló vízszintes elkülönítési minimum nem lehet kevesebb, mint 5 NM (9,3 km), kivéve, ha a (2)–(4) bekezdés vagy a XI. Fejezet az egymástól független, illetve egymástól függő párhuzamos megközelítések esetén eltérően szabályozza.
- (2) Az (1) bekezdésben meghatározott 5 NM-es (9,3 km) radarelkülönítési minimum csökkenthető, de nem lehet kevesebb, mint
- 3 NM (5,6 km), ha a radarberendezés vagy MLAT rendszer képességei az adott helyen ezt lehetővé teszik,
  - 2,5 NM (4,6 km) az egymást követő azonos futópályára végrehajtott végső megközelítést végrehajtó légi járművek között, a futópálya küszöbtől mért 10 NM-en (18,5 km) belül, feltéve, hogy
    - a leszálló légi járműveknek megengedett átlagos futópálya-foglaltsági ideje, amely lehet adatgyűjtésből, statisztikai elemzésekkel és elméleti modelleken alapuló módszerek segítségével megállapított idő, nem haladja meg az 50 másodpercet,
    - jó fékhatást jelentettek és a futópálya-foglaltsági időt a futópálya szennyeződése, különösen latyak, hó, vagy jég, jelentős mértékben nem befolyásolja,
    - megfelelő irányszög és távolság felbontású, 5 másodperc vagy kevesebb jel-frissítési idejű ATS felderítő rendszert és alkalmas helyzetképernyőt használnak,
    - a repülőtéri irányító látással, gurító radarral (a továbbiakban: SMR), MLAT rendszer vagy A-SMGCS segítségével tudja ellenőrizni a használatos futópályát és a hozzá csatlakozó gurulóutakat,
    - a (4) bekezdésben meghatározott, a légi jármű keltette turbulencia esetére előírt távolságon alapuló elkülönítési minimumot nem alkalmazza,
    - az irányító figyelemmel követheti a légi járművek megközelítési sebességét, és sebességszabályozással biztosítható, hogy az elkülönítés ne csökkenjen a minimum alá,
    - a légi jármű üzemben tartói és a hajózó személyzettudatában vannak a futópálya gyors elhagyásának fontosságával, ha a végső megközelítés során csökkentett elkülönítési minimumot alkalmaznak és
    - a csökkentett elkülönítési minimum alkalmazására vonatkozó eljárásokat az AIP-ben közzétették.
- (3) Az alkalmazandó radaron vagy MLAT rendszeren alapuló elkülönítési minimumok meghatározásánál a következőket veszik figyelembe:

- a) az adott ATS felderítő rendszer vagy érzékelő eszköz technikai jellemzői,
  - b) a légi járműnek a helyzetszimbólum, PSR jel, SSR válaszelj közép pontjához viszonyított helyzete, és
  - c) minden olyan tényező, amely az ATS felderítő rendszertől származó információ pontosságát befolyásolhatja, így különösen a légi jármű távolsága a radarállomástól, és a helyzetképernyőn használatos léptékállás.
- (4) Turbulencia esetén a 6. melléklet 2.1. pont szerinti táblázatban foglalt távolságon alapuló elkülönítési minimumokat kell alkalmazni az (5) bekezdésben meghatározott helyzetekben, a megközelítési és az indulási fázisban lévő, ATS felderítő szolgáltatásban részesülő légi járművek között.
- (5) A (4) bekezdésben meghatározott minimumokat kell alkalmazni, ha:
- a) egy légi jármű közvetlenül egy másik légi jármű mögött repül ugyanazon a magasságon, vagy kevesebb, mint 1000 lábbal (300 m) alatta, a 6. melléklet 2.2.1. pontban foglalt ábra szerint,
  - b) mindkét légi jármű ugyanazt a futópályát használja vagy olyan párhuzamos futópályákat használnak, amelyek között az oldaltávolság kisebb, mint 760 m (2500 láb) vagy
  - c) egy légi jármű keresztezést hajt végre egy másik légi jármű mögött ugyanazon a magasságon, vagy 1000 lábat (300 m) meg nem haladóan alatta, a 6. melléklet 2.2.2. pontban foglalt ábra szerint.

#### 114. Az irányítás átadása

- 259. §** (1) ATS felderítő szolgáltatás nyújtása esetén az irányítás átadását elsősorban úgy kell végrehajtani, hogy az ATS felderítő szolgáltatás nyújtása folyamatos legyen.
- (2) Ha SSR-t vagy MLAT-ot alkalmaznak, és lehetőség van a helyzetjel megjelenítésére a hozzá tartozó címkével együtt, a légi járművek irányításának átadása két szomszédos irányítói munkahely vagy két szomszédos ATS egység között, előzetes szóbeli koordinálás nélkül is megtörténhet, feltéve, ha
- a) az átvéví irányító az átvétel előtt rendelkezik az átadni kívánt légi járműre érvényes, módosított repülési terv adatokkal, beleértve a légi jármű számára kijelölt egyedi SSR kódot, illetve S mód esetén a légi jármű azonosítóját is,
  - b) az átvéví irányító számára biztosított ATS felderítő rendszerfedése lehetővé teszi, hogy az érintett légi jármű a helyzetképernyőn azelőtt megjelenjen, mielőtt az átadást végrehajtják, és a légi járművet lehetőleg még az első hívás vétele előtt azonosítják,
  - c) ha nem egymás mellett dolgoznak, mindenkor olyan kétoldalú közvetlen beszédüzemű összeköttetés van az átadó irányító és az átvéví irányító között, amely azonnali kapcsolatfelvételt tesz lehetővé,
  - d) az átadási pontot vagy pontokat és az alkalmazás minden körülményét, ideértve a repülés irányát, a kijelölt magasságokat, az összeköttetés átadásának pontjait, különösen az azonos útvonalon haladó, két egymást követő, átadásra kerülő légi jármű között, a helyzetképernyőn megfigyelt, előírt legkisebb minimális távolságot, az ATS központokon belüli átadás esetén munkahelyi utasításokban, vagy két szomszédos ATC egység esetén az ATS egységek között megkötött együttműködési megállapodásban rögzítették,
  - e) a munkahelyi utasítások vagy a két szomszédos ATC egység között megkötött együttműködési megállapodások előírják, hogy az átvéví irányító az ilyen típusú irányítás átadását, rendes körülmények között előzetes tájékoztatást követően, bármikor felfüggesztheti, és
  - f) az átvéví irányítót tájékoztatják a légi járműveknek átadás előtt kiadott olyan magasságra, sebességre vagy vektorálásra vonatkozó utasításról, amelyek az átadási ponton annak várható repülési pályáját módosíthatják.
- (3) A (2) bekezdésben meghatározott irányítás átadások alkalmazása esetén az egymást követő légi járművek között a minimális távolság a következő lehet:
- a) 10 NM (18 km), ha SSR információt használnak, feltéve, hogy az érintett ATC egységek által használt radarok között legalább 30 NM radarátfedés biztosított, vagy
  - b) 5 NM (9 km), ha az a) alpontban meghatározott feltételek biztosítottak és minden érintett ATC egység elektronikus segédeszközzel rendelkezik az átadás azonnali felismerésére és a radarátadás alatt álló légi jármű elfogadására.
- (4) Ha az irányítás átadása előzetes szóbeli koordinálás nélkül történik, az elkülönítési minimumokat a két szomszédos ATC egység között megkötött körzeti együttműködési megállapodásokban vagy munkahelyi előírásokban kell rögzíteni.
- (5) A (2) bekezdés d) pont szerinti, átadásra kerülő, két egymást követő légi jármű közötti előírt minimális távolságot és a (2) bekezdés e) pont szerinti előzetes tájékoztatást az idevonatkozó technikai, üzemeltetési és egyéb körülmények figyelembevételével kell meghatározni. Ha olyan körülmények adódnak, amelyek következtében az előírt feltételek

nem teljesíthetők, a légiforgalmi irányítóknak a (6) bekezdésben meghatározott eljárásokat kell alkalmazniuk, amíg az akadályozó körülmények fennállnak.

- (6) Ha PSR-t használnak és bármilyen típusú ATS felderítő rendszert is alkalmaznak, de a (2) bekezdésben meghatározottakat nem alkalmazzák, a légi járművek irányításának átadása két szomszédos irányítói munkahely vagy két szomszédos ATC egység között végrehajtható, feltéve, ha:
- az azonosságot átadták az átvevő irányítóknak, vagy az azonosítást közvetlenül ő végezte,
  - ha az átadó és az átvevő irányító nem egymás mellett dolgozik, akkor mindenkor olyan kétoldalú közvetlen beszédüzemű összeköttetés van közöttük, amely azonnali kapcsolatfelvételt tesz lehetővé,
  - a többi, ellenőrzött légi járműtől való elkülönítés megfelel az érintett szektorok vagy egységek között az irányítás átadás esetére előírt minimumoknak,
  - az átvevő irányító tájékoztatást kapott a légi járműre vonatkozó, az átadási pontnál érvényes magassági, sebességi vagy vektorálási utasításokról, és
  - a légi járművel az átadó irányító tartja a rádióösszeköttetést mindaddig, amíg az átvevő irányító bele nem egyezett, hogy átveszi a felelősséget a légi járműnek nyújtott ATS felderítő szolgáltatásért; és a beleegyezés után a légi járművet utasítani kell, hogy térjen át a megfelelő csatornára, és a felelősség ettől a ponttól kezdődően az átvevő irányítóé.

### 115. Sebességszabályozás

- 260. §** A légi járművek üzemeltetési lehetőségeinek figyelembevételével a légiforgalmi irányító felkérheti az irányítás alatt álló légi járművet, hogy meghatározott módon szabályozza sebességét a légi járművek közötti szükséges térköz kialakításának elősegítése, vagy a vektorálás szükségességének csökkentése érdekében.

### 116. Kényszerhelyzetek, veszélyes helyzetek és berendezések meghibásodása

- 261. §** (1) Kényszerhelyzetben lévő vagy abban lévőnek ítélt légi jármű esetében az ATS személyzetnek minden segítséget meg kell adnia. Az előírt eljárások a helyzettől függően változhatnak.
- (2) Kényszerhelyzetben lévő légi jármű haladását a helyzetképernyőn ellenőrizni és lehetőség szerint követni kell, amíg a légi jármű ki nem lép az ATS felderítő rendszer fedésterületéből, és helyzettájékoztatást kell adni mindazon ATS egységnek, amely segítséget nyújthat a légi járműnek. Lehetőség szerint az átadást is el kell végezni a szomszédos szektor részére.
- 262. §** (1) Ha az ATC egységek azt észlelik, hogy valamely azonosított, ellenőrzött légi jármű más, ismeretlen, megítélésük szerint összeütközési veszélyt képező légi járművel konfliktust jelentő útvonalon halad, az ellenőrzött légi járművet
- tájékoztatni kell az ismeretlen légi járműről, és ha az ellenőrzött légi jármű kéri, vagy ha a légiforgalmi irányító véleménye szerint a helyzet indokolja, javasolni kell olyan manőver végrehajtását, amellyel az összeütközési veszély elkerülhető, és
  - értesíteni kell, ha az összeütközési veszély megszűnt.
- (2) Ha ellenőrzött légtéren kívül egy azonosított IFR repülést végrehajtó légi jármű egy másik légi járművel konfliktust jelentő útvonalon halad, az azonosított légi járművet:
- tájékoztatni kell arról, hogy összeütközési veszélyt elkerülő manőver válhat szükségessé, valamint ha a hajózó személyzet ezt kéri, vagy ha az ATS személyzet véleménye szerint a helyzet ezt megköveteli, javasolni kell ilyen manőver végrehajtását, és
  - értesíteni kell, ha az összeütközési veszély megszűnt.
- (3) A konfliktust jelentő útvonalon észlelt forgalomra vonatkozó tájékoztatásokat lehetőség szerint a következőképpen kell megadni:
- a konfliktust jelentő forgalom viszonylagos iránya órirányokban,
  - a konfliktust jelentő forgalom távolsága mérföldekben,
  - a konfliktust jelentő forgalom látszólagos haladási iránya,
  - a légi jármű magassága és típusa, vagy ha ez ismeretlen, akkor a konfliktust jelentő forgalom viszonylagos sebessége (ami lehet lassú vagy gyors).
- (4) A nyomásmagasságból származó magassági tájékoztatást, akkor is, ha azt nem ellenőrizték, fel kell használni az összeütközési veszélyről szóló tájékoztatásban, ezzel megkönnyítve az összeütközési veszély helyének

behatárolását az ismert légi jármű számára, különösen, ha a magassági tájékoztatás ismeretlen, adott esetben VFR légi járműtől származik.

- (5) Ha a (4) bekezdésben említett nyomásmagasságból származó magasságtájékoztatást ellenőrizték, a tájékoztatást a hajózó személyzetnek világos és félreérthetetlen módon kell továbbítani. Ha a magasságtájékoztatást nem ellenőrizték, annak pontossága kétes értékű és erre a hajózó személyzet figyelmét fel kell hívni.

**263. §** (1) Ha a kétoldalú rádióösszeköttetés megszakad a légi járművel, az ATS személyzetnek először azt kell megállapítania, hogy a légi jármű rádió-vevőkészüléke működik-e. Az ATS személyzetnek az addig használt csatornán olyan értelmű utasítást vagy tájékoztatást kell adnia a légi járműnek, amit a légi jármű meghatározott manőver elvégzésével nyugtáz, és az ATS személyzetnek meg kell figyelnie a légi jármű útirányát, vagy a légi járművet fel kell szólítania IDENT működtetésére vagy SSR kódváltásra.

- (2) Ha az (1) bekezdésben meghatározott eljárás sikertelen, azt meg kell ismételni valamennyi más, rendelkezésre álló csatornán, amelyről feltételezhető, hogy a légi jármű figyeli.

- (3) Az (1) és (2) bekezdésben meghatározott esetben a manőverek elvégzésére vonatkozó bármely utasításnak olyannak kell lennie, hogy a légi jármű a vett utasítások végrehajtását követően visszatérjen az érvényes, engedélyezett útirányára.

- (4) Ha az (1) bekezdésben meghatározottak szerint megállapították, hogy a légi jármű rádió-vevőkészüléke működik, a légi jármű irányítása folytatódhat, amelynek során a légi jármű a kiadott engedélyeket SSR kódváltásokkal vagy IDENT adásokkal nyugtázza.

**264. §** Ha egy teljes összeköttetés hibás, ellenőrzött légi jármű olyan légtérben és repülési szinteken működik, vagy várható, hogy működni fog, ahol ATS felderítő szolgáltatást alkalmaznak, a 113. alcímben meghatározott elkülönítés alkalmazása folytatható. Ha az összeköttetés hibás légi járművet nem azonosították, elkülönítést kell alkalmazni az azonosított légi járművek és az összeköttetés hibás légi jármű várható útvonalán megfigyelt, valamennyi azonosítatlan légi jármű között, amíg ismeretessé válik, vagy biztonsággal feltételezhető, hogy a rádióösszeköttetés hibás légi jármű átrepülte az adott légteret, leszállt vagy elkerülte a légteret.

**265. §** (1) Ha a felszállást követően meghibásodik a válaszjeladó, és a légi jármű olyan légtérben működik, vagy várható, hogy működni fog, ahol meghatározott jellemzőkkel működő válaszjeladó használata kötelező, az érintett ATC egységeknek törekedniük kell a repülés folyamatos biztosítására a repülési terv szerint az első tervezett leszállási helyig. Ettől eltérően lehetséges olyan forgalmi helyzet, akár a TMA-kban, akár az útvonalon, amelyben a repülés folytatása nem lehetséges, különösen akkor, ha a hiba a felszállást követően jelentkezik. Ekkor a légi járműtől az ATC egységek megkívánhatják, hogy forduljon vissza az indulási repülőtérre, vagy az érintett légi jármű üzemben tartó és az ATC számára is elfogadható legközelebbi alkalmas repülőtérre szálljon le.

- (2) Ha a válaszjeladó a felszállás előtt hibásodik meg, és a légi jármű olyan légtérben működik, vagy várható, hogy működni fog, ahol meghatározott jellemzőkkel működő válaszjeladó használata kötelező, továbbá a repülőtérre nem képesek a válaszjeladót üzemképes állapotba hozni, az érintett légi járműnek engedélyezhető a legrövidebb úton a továbbrepülés a legközelebbi alkalmas olyan repülőtérre, ahol a hiba kijavítható. Ha ilyen légi jármű számára a repülésre szóló engedélyt megadják, az ATC-nek figyelembe kell vennie a tényleges vagy várható forgalmi helyzetet, és ennek alapján az érintett légi jármű számára módosított felszállási engedélyt, magasságot és útvonalat adhat. A repülés folyamán további módosítások adhatók.

**266. §** (1) Az ATS felderítő rendszer teljes körű meghibásodása esetén, ha a levegő-föld összeköttetés továbbra is működik, a légiforgalmi irányítónak nyomon kell követnie valamennyi, már azonosított légi jármű helyzetét, és indokolt esetben korlátoznia kell a körzetbe belépő légi járművek számát.

- (2) Az (1) bekezdésben foglalt esetben átmeneti kényszerintézkedésként az előírt magassági elkülönítés felével megegyező függőleges elkülönítés alkalmazható.

**267. §** A légi jármű helyzet forrásadatainak minőségi romlásából, különösen a világméretű műholdas navigációs rendszer (a továbbiakban: GNSS) részére az előírt navigációs teljesítmény meglétét ellenőrző és figyelmeztető rendszer (Receiver Autonomous Integrity Monitoring, a továbbiakban: RAIM), vagy a használatos ATS felderítő rendszer bizonyos elemeinek kieséséből származó hatások csökkentése érdekében, az illetékes légiforgalmi szolgáltatónak a forrásadat minőségi romlása esetén követendő szükséghelyzeti eljárásokat kell kidolgoznia az irányító munkahelyek és az ATC egységek részére.

- 268. §** (1) A földi rádióberendezés teljes üzemzavara esetén – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel –
- késedelem nélkül tájékoztatni kell a szomszédos irányítói munkahelyeket vagy ATC egységeket a meghibásodásról,
  - értesíteni kell az a) pont szerinti munkahelyeket vagy egységeket a pillanatnyi forgalmi helyzetről,
  - az érintett forgalommal kapcsolatban olyan munkahelyek vagy egységek segítségét kell kérni, amelyek összeköttetésbe léphetnek ezen légi járművekkel, abból a célból, hogy hozzanak létre köztük elkülönítést, és
  - fel kell kérni a szomszédos irányítói munkahelyeket vagy ATC egységeket, hogy valamennyi érintett ellenőrzött repülést az üzemzavar által érintett irányítói munkahely vagy ATC egység illetékességi területén kívül várakoztassák vagy elkerülő útvonalra irányítsák azokat, amíg a szolgáltatás vissza nem állítható.
- (2) Az (1) bekezdésben meghatározott intézkedéseket nem kell alkalmazni, ha az ATS felderítő szolgálat ellátásának folytatására egyéb összeköttetési csatorna rendelkezésre áll.
- (3) A teljes földi rádióberendezés meghibásodásából eredő, a légiforgalom biztonságára gyakorolt kedvezőtlen hatások csökkentése érdekében munkahelyi előírásokat kell kidolgozni az irányítói munkahelyeken és ATC egységeknél alkalmazandó rendkívüli eljárásokra vonatkozóan. A rendkívüli eljárások lehetőség szerint rendelkeznek a biztosítandó minimális szintű szolgáltatás lehetővé tétele érdekében a szomszédos irányítói munkahelyek vagy ATC egységek részére történő, a földi berendezés meghibásodását követő legkorábbi irányítási felelősség átruházásáról, amíg a rendes szolgáltatás vissza nem állítható.

### **117. ATS felderítő rendszer alkalmazása a bevezető irányító szolgálatnál**

- 269. §** (1) A bevezető irányító szolgálat által használt ATS felderítő rendszernek alkalmasnak kell lennie a szolgálat feladatainak és a nyújtandó szolgáltatásoknak a végrehajtására.
- (2) A párhuzamos ILS megközelítések megfigyelésére szolgáló ATS felderítő rendszernek meg kell felelnie a XI. Fejezetben meghatározottaknak.

- 270. §** A helyzetképernyőn megjelenített légi jármű-helyzetinformáció a bevezető irányító szolgálat ellátásakor a következő egyéb feladatok elvégzésére használható fel:
- az érkező légi járművek egy olyan pontra történő vektorálására, ahonnan a hajózó személyzet maga hajtja végre a végső megközelítést,
  - párhuzamos ILS megközelítéseket végrehajtó légi járművek repülési pályáinak megfigyelésére és a légi járműveknek az NTZ lehetséges vagy tényleges megsértése esetén utasítások adására,
  - az érkező légi járművek egy olyan pontra történő vektorálására, ahonnan a látással történő megközelítés végrehajtható,
  - az érkező légi járművek egy olyan pontra történő vektorálására, ahonnan PAR-ral végrehajtott bevezetés vagy felderítő radarberendezéssel végrehajtott bevezetés (surveillance radar approach, a továbbiakban: SRA) végrehajtható,
  - a légi jármű hajózó személyzete által végrehajtott egyéb megközelítések repülési pályáinak megfigyelésére,
  - a fentiekben leírt eljárásoknak megfelelően
    - SRA-ra
    - PAR-ral végrehajtott bevezetésre, és
  - elkülönítés biztosítására
    - az egymást követő induló légi járművek,
    - az egymást követő érkező légi járművek és
    - az induló és az azt követő érkező légi járművek között.

- 271. §** (1) Munkahelyi előírásokkal kell biztosítani, hogy a repülőtéri irányító az érkező légi járművek bevezetési sorrendjéről, valamint az ilyen légi járműnek kiadott utasításokról és korlátozásokról tájékoztatást kapjon, annak érdekében, hogy az elkülönítés a repülőtéri irányítónak történő irányítás átadását követően is megmaradjon.
- (2) A bevezetéshez történő vektorálás megkezdésekor vagy azt megelőzően tájékoztatni kell a légi járművet a megközelítés típusáról és a használatos futópályáról.
- (3) A légiforgalmi irányítónak a műszer szerinti megközelítésre vektorált légi járművet annak helyzetéről a végső megközelítés megkezdése előtt legalább egyszer tájékoztatnia kell.
- (4) Távolságtájékoztatások adásakor a légiforgalmi irányítónak meg kell határoznia azt a pontot vagy navigációs berendezést, amelyre a tájékoztatás vonatkozik.

- (5) A légiforgalmi irányító utasításainak megfelelően végrehajtott kezdeti és közbenső megközelítés a megközelítés azon szakaszait foglalja magában, amely a végső megközelítésre történő vektorálás megkezdésétől a légi járműnek a végső egyenesen való repülése kezdetéig tart, és a légi jármű
- ráállt a végrehajtani kívánt bevezetést kiszolgáló navigációs berendezés által kijelölt végső megközelítési útvonalra,
  - jelenti, hogy képes látás utáni megközelítést végrehajtani,
  - készen áll SRA megkezdésére, vagy
  - átadták a PAR irányítónak.
- (6) A végső megközelítésre vektorálással ráhelyezett légi járműnek a végső megközelítési útvonalra való felzárkózására kiszámított géptengely irányt vagy géptengely iránysorozatot kell adni. Az utoljára kiadott iránynak olyannak kell lennie, hogy legalább 1NM (2 km) szintrepülést tegyen lehetővé a végső megközelítési útvonalon, mielőtt a légi jármű elérné a meghatározott vagy névleges sikló pályát, ha MLS, ILS megközelítést vagy radar bevezetést végez, és biztosítani kell a végső egyenesre 45°-kal vagy attól kisebb szöggel történő felzárkózást.
- (7) Ha a légi járműnek olyan vektort adnak, amely a légi járművet átviszi a végső megközelítési egyenesen, erről a légi járművet megfelelő módon tájékoztatni kell, megadva számára az adott vektor okát.

- 272. §** (1) Azt a légi járművet, amelyet valamely végső megközelítést kiszolgáló berendezésre vektorálnak, utasítani kell, hogy jelentse, ha ráállt a végső megközelítési útirányra. A megközelítésre adott engedély meg kell, hogy előzze a légi jármű azon jelentését, hogy ráállt valamely standard bevezető berendezésre, kivéve, ha a körülmények az engedély ilyen időben történő kiadását kizárják. Rendes körülmények között a vektorálás akkor ér véget, amikor a légi jármű eltér a számára utoljára kiadott iránytól, hogy ráálljon a végső megközelítési egyenesre.
- (2) Ugyanazon végső megközelítési egyenesen egymást követő légi járművek között a 113. alcímben meghatározott elkülönítés biztosításáért a bevezető légiforgalmi irányító felelős, kivéve, ha az irányítás felelőssége a megfelelő ATS felderítő rendszerrel rendelkező repülőtéri légiforgalmi irányítónak a munkahelyi eljárásokban vagy együttműködési megállapodásban rögzítettek szerint átadásra került.
- (3) A végső megközelítési egyenesen egymást követő légi járművek irányítás átadását a repülőtéri légiforgalmi irányítónak a munkahelyi eljárásokban vagy együttműködési megállapodásban előírtak szerint kell végrehajtania.
- (4) A repülőtéri légiforgalmi irányítónak történő összeköttetés átadásnak egy olyan pontnál vagy időben kell megtörténnie, amikor a leszállási engedély vagy egyéb eltérő utasítás a légi jármű számára még kellő időben kiadható.

- 273. §** (1) A légiforgalmi irányító látással történő megközelítéshez a légi jármű vektorálását akkor kezdeményezheti, ha a jelentett felhőalap a vektoráláshoz előírt minimális tengerszint feletti magasság felett van és a meteorológiai körülmények kellő biztosítékot jelentenek arra vonatkozóan, hogy a látással történő megközelítés és leszállás végrehajtható.
- (2) A látással történő megközelítési engedély kizárólag azt követően adható ki, hogy a légi jármű hajózó személyzete jelentette, hogy látja a repülőteret, és – ha van –, az előtte haladó légi járművet is, és a vektorálás befejeződik.

- 274. §** (1) Ha a légiforgalmi irányító az SRA vagy PAR bevezetés végrehajtását végzi, kizárólag azokért a feladatokért felel, amelyek az adott bevezetéssel kapcsolatosak.
- (2) A bevezetéseket végző radarirányítóknak rendelkezniük kell az adott bevezetési típusokra megállapított OCA vagy OCH értékekkel.
- (3) A radarbevezetés megkezdése előtt tájékoztatni kell a légi járművet:
- a használatos futópályáról,
  - az alkalmazandó OCA vagy OCH értékről,
  - az elméleti sikló pályá szögéről, és ha a légi jármű azt kérte, a megközelítőleg tartandó süllyedési mértékről,
  - a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárásról, ha ilyet az AIP-ben nem tettek közzé.
- (4) Ha egy radarbevezetés valamely ok miatt nem folytatható, a légi járművet azonnal értesíteni kell, hogy a radarbevezetés vagy annak folytatása nem lehetséges. Ha a megközelítés radarberendezés használata nélkül lehetséges, vagy ha a légi jármű jelenti, hogy a megközelítést látással be tudja fejezni, a megközelítés folytatható, egyéb esetben módosított engedélyt kell kiadni.
- (5) A radarbevezetés alatt lévő légi járművet emlékeztetni kell a végső bevezetés során a futóművek kibocsátásának és rögzítésének ellenőrzésére.



- (6) A bevezető légiforgalmi irányítónak értesítenie kell a repülőtéri irányítót, ha a radarbevezetés alatt lévő légi jármű hozzávetőlegesen 8 NM-re (15 km) van a földetérési ponttól. Ha a bevezető légiforgalmi irányító a légi járműre vonatkozóan a leszállási engedélyt ekkor nem kapta meg, 4 NM-re (8 km) a földetérési ponttól kérnie kell a leszállási engedélyt.
- (7) A repülőtéri légiforgalmi irányítótól kapott leszállási engedélyt vagy egyéb ettől eltérő engedélyt, rendes körülmények között, a bevezető légiforgalmi irányítónak továbbítania kell a légi jármű számára, mielőtt az eléri a földetérési ponttól mért 2 NM (4 km) távolságot.
- (8) A radarbevezetés alatt lévő légi járművet
- a) megszakított megközelítés végrehajtására kell utasítani
    - aa) ha úgy tűnik, hogy a légi jármű a végső megközelítés során veszélyes helyzetben van,
    - ab) ha a forgalmi körülmények megkövetelik,
    - ac) ha a radarirányító nem kapott leszállási engedélyt addig az időpontig, amikor a légi jármű eléri a földetérési ponttól mért 2 NM (4 km) távolságot vagy más, a repülőtéri irányító toronnyal egyeztetett távolságot, vagy
    - ad) a repülőtéri irányító utasítására, vagy
  - b) a légi járműnek javasolni kell a megszakított megközelítés végrehajtásának mérlegelését, ha
    - ba) a légi jármű olyan helyzetbe kerül, amelyből úgy tűnik, hogy a bevezetés nem fejezhető be sikeresen,
    - bb) a légi jármű a megközelítés utolsó 2 NM-es (4 km) szakasza alatt jelentős időtartamon keresztül nem látható a helyzetképernyőn, vagy
    - bc) a légi jármű helyzete vagy azonossága kétséges a végső bevezetés bármely szakaszán.
- (9) A (8) bekezdésben említett minden esetben meg kell adni a légi járműnek az utasítás vagy javaslat okát.
- (10) Ha rendkívüli körülmények mászt nem követelnek meg, a megszakított megközelítésre vonatkozó radarutasításoknak összhangban kell lenniük az előírt megszakított megközelítési eljárásokkal és tartalmazniuk kell azt a magasságot, amelyre a légi járműnek emelkednie kell, valamint irányutasításokat, amelyek a légi járművet a megszakított megközelítési területen belül tartják a megszakított megközelítési eljárás végrehajtása során.
- 275. §**
- (1) Ha PAR áll rendelkezésre, kizárólag SRA nem végezhető, kivéve, ha a meteorológiai körülmények az SRA várhatóan sikeresen végrehajthatóvá teszik.
  - (2) SRA kizárólag megfelelően telepített és olyan helyzetképernyővel felszerelt berendezéssel végezhető, amelyet elláttak a használandó futópálya meghosszabbított középvonalához viszonyított helyzetet és a földetérési ponttól való távolságot pontosan feltüntető eszközzel.
  - (3) SRA közben a légiforgalmi irányítónak a következőket kell végrehajtania:
    - a) a végső megközelítés megkezdésekor vagy előtte tájékoztatnia kell a légi járművet arról a pontról, amelynél az SRA befejeződik,
    - b) tájékoztatnia kell a légi járművet arról, hogy ahhoz a ponthoz közeledik, amelynél a számítás szerint meg kell kezdenie a süllyedést, és közvetlenül a pont elérése előtt tájékoztatnia kell az OCA vagy OCH értékről, és utasítania kell a süllyedésre és az alkalmazandó minimumok ellenőrzésére,
    - c) a 276. § (4) és (5) bekezdései szerinti oldalszög-utasításokat kell adnia a precíziós bevezető technikának megfelelően,
    - d) a (4) bekezdésben meghatározottak kivételével a földetérési ponttól mért távolságot általában 1 NM-enként (2 km) továbbítania kell,
    - e) a távolságról adott tájékoztatással egyidejűleg, 1 NM-enként (2 km) kell továbbítania azokat az előre kiszámított magasságokat, amelyeket a légi járműnek kereszteznie kell ahhoz, hogy a sikló pályán maradjon,
    - f) az SRA-t be kell fejeznie a következő feltételek közül annál, amelyik a legkorábban teljesül:
      - fa) a földetérési ponttól mért 2 NM (4 km) távolságnál, a (4) bekezdésben meghatározottak kivételével,
      - fb) mielőtt a légi jármű belép egy összefüggő radarzavar-területre, vagy
      - fc) ha a légi jármű azt jelenti, hogy látással történő megközelítést tud végrehajtani.
  - (4) Ha az engedélyezett radarberendezés pontossága megengedi, az SRA folytatható a küszöb vagy a földetérési ponttól 2 NM-nél (4 km) kisebb, meghatározott távolságra lévő pontig, amely esetben:
    - a) a távolsági és magassági tájékoztatásokat 0,5 NM-enként (1 km) kell továbbítani,
    - b) az adás nem hagyható abba 5 másodpercnél hosszabb időre, mielőtt a légi jármű a földetérési ponttól mért 4 NM (8 km) távolságon belül van,
    - c) a légiforgalmi irányító kizárólag az adott bevezetéssel közvetlenül kapcsolatos feladatok ellátásáért felelős.

- (5) Előre ki kell számítani azokat a magasságokat, amelyeket a légi járműnek kereszteznie kell ahhoz, hogy az előírt sikló pályán maradjon, és a magasságokhoz tartozó, földterési ponttól mért távolságokat, valamint biztosítani kell, hogy azok az érintett légiforgalmi irányítónak munkahelyi segédletként mindenkor rendelkezésére álljanak.

- 276. §**
- (1) Mialatt a légiforgalmi irányító a PAR-ral történő bevezetés ellátását végzi, kizárólag az adott bevezetéssel közvetlenül kapcsolatos feladatok ellátásáért felelős.
  - (2) A légi jármű irányítását PAR-ral történő bevezetésnél legalább 1 NM-mel (2 km) azon pont előtt kell átadni a precíziós bevezető légiforgalmi irányítónak, ahol a légi jármű a sikló pályát eléri.
  - (3) Amikor a precíziós bevezető légiforgalmi irányító a légi jármű irányítását átveszi, összeköttetési ellenőrzést kell elvégeznie a PAR-ral történő bevezetés során használandó frekvencián, és a légi járművel közölnie kell, hogy az adás további nyugtázására nincs szükség. Ezt követően az adást nem lehet megszakítani 5 másodpercnél hosszabb ideig, miközben a légi jármű a végső megközelítési egyenesen van.
  - (4) A légi járművet rendszeres időközönként tájékoztatni kell a futópálya meghosszabbított középvonalához viszonyított helyzetéről. Indokolt esetben irányhelyesbítéseket kell adni a légi járműnek a meghosszabbított középvonalra való visszavezetés érdekében.
  - (5) A (4) bekezdésben említett oldalszög eltérések esetében a légi jármű hajózó személyzete nem helyesbítheti az eltéréseket, kivéve, ha kifejezetten arra utasítják.
  - (6) A légi járművet tájékoztatni kell, ha a sikló pálya elérési pontjához közeledik. Közvetlenül a sikló pálya elérése előtt utasítani kell, hogy kezdje meg a süllyedést és ellenőrizze az alkalmazható elhatározási magasságot. Ezt követően a légi járművet rendszeres időközönként tájékoztatni kell a sikló pályához viszonyított helyzetéről. Ha helyesbítésre nincs szükség, rendszeres időközönként arról kell tájékoztatni a légi járművet, hogy a sikló pályán van. A sikló pályától való eltéréseket meg kell adni a légi járműnek azon utasításokkal együtt, hogy szabályozza a süllyedés mértékét, ha a légi jármű által végzett helyesbítés nem látszik kielégítőnek. A sikló pályára való visszatérés elkezdésekor és a sikló pálya elérése előtt is tájékoztatni kell a légi járművet.
  - (7) A sikló pályától való eltérések esetében a hajózó személyzet helyesbítő tevékenységet végezhet a precíziós bevezető légiforgalmi irányító által megadott tájékoztatások alapján, akkor is, ha annak elvégzésére kifejezetten nem utasítják.
  - (8) Mielőtt a légi jármű elérné a földterési ponttól mért 2 NM (4 km) távolságot, vagy gyorsabb légi jármű esetén ennél nagyobb távolságban, bizonyos fokú eltérés megengedhető a sikló pályától és nem kell pontosan megadni a tényleges értéket a sikló pálya felett vagy alatt, kivéve, ha indokolt a változás mértékének vagy az eltérés értékének hangsúlyozása érdekében. 2 NM (4 km) távolságon belül a sikló pályától való eltérést meg kell adni a légi járműnek, lehetőség szerint a meghatározott távolságokban kifejezve. Ha szükséges, a légi járműnek nyújtott tájékoztatást olyan módon kell megadni, hogy az a légi járművezetőjét azonnali cselekvésre készítse.
  - (9) Ha a magassági egység meghibásodik a PAR-ral végzett bevezetés alatt, erről a légiforgalmi irányítónak azonnal tájékoztatnia kell a légi járművet. Lehetőség szerint át kell térnie SRA-ra, tájékoztatva a légi járművet a módosított OCA vagy OCH értékről, vagy utasítást kell adnia a bevezetés megszakítására.
  - (10) A földterési ponttól mért távolság 1 NM-enként (2 km) adandó meg, amíg a légi jármű el nem éri a földterési ponttól mért 4 NM (8 km) távolságot. Ezt követően a távolsági tájékoztatásokat gyakrabban kell megadni, azonban elsőbbséget kell adni az oldalszög- és magasságtájékoztatásoknak és utasításoknak.
  - (11) A PAR-ral végzett bevezetés befejeződik, ha a légi jármű eléri azt a pontot, ahol a sikló pálya az OCA-t vagy OCH-t keresztezi. Ettől függetlenül a tájékoztatás adását folytatni kell egészen addig, amíg a légi jármű el nem éri a küszöböt. A bevezetés megfigyelése és a tájékoztatások adása a precíziós bevezető légiforgalmi irányító megítélése szerint a földterési pontig folytatható, amely esetben a légi járművet értesíteni kell, ha a küszöb felett van.
  - (12) Ha a magassági radarernyőn a jelmozgás azt mutatja, hogy a légi jármű valószínűleg megszakított megközelítési eljárást kezdett meg, a légiforgalmi irányítónak ha elég idő áll rendelkezésre, hogy a légi járműtől választ kapjon, közölnie kell a légi járművel a sikló pályától való eltérés nagyságát, és meg kell kérdeznie a légi járművet, hogy megszakított megközelítést kíván-e végrehajtani. Ha utóbbi a légi jármű megerősíti, a légiforgalmi irányítónak meg kell adnia a megszakított megközelítésre vonatkozó utasításokat a 274. § (8) bekezdésében foglaltak szerint. Ha nem áll elég idő a légiforgalmi irányító rendelkezésre, hogy a légi járműtől választ kapjon – így különösen akkor, ha a légi jármű 2 NM-re (4 km) vagy közelebb van a földterési ponthoz –, akkor a PAR-ral végzett radarbevezetést folytatnia kell, hangsúlyozva a légi jármű eltérését, és be kell fejeznie a bevezetést a rendes befejezési pontnál. Ha a magassági információ arra enged következtetni, a rendes befejezési pont előtt vagy utána, hogy a légi jármű megszakított megközelítést hajt végre, a légiforgalmi irányítónak meg kell adnia a megszakított megközelítésre vonatkozó utasításokat a 274. § (8) bekezdése szerint.

**118. ATS felderítő rendszer használata a repülőtéri irányító szolgálatnál**

- 277. §** (1) Az ATS felderítő rendszer a repülőtéri irányító szolgálat ellátása során
- a végső egyenesen lévő légi jármű repülési pályájának megfigyelésére,
  - a repülőtér közelében működő más légi járművek repülési pályájának megfigyelésére,
  - a 113. alcímben meghatározott elkülönítés létrehozására egymást követő induló légi járművek között, és
  - VFR repüléseknek navigációs segítség nyújtására használható.
- (2) Rendkívüli körülmények, különösen kényszerhelyzetek kivételével nem lehet IFR és különleges VFR repüléseket vektorálni.
- (3) Különös figyelemmel kell eljárni a VFR repülések vektorálásakor, biztosítva, hogy az érintett légi járművek ne kerüljenek IMC közé.
- (4) A repülőtéri irányító szolgálat ellátásakor az ATS felderítő rendszer használata nem élvezhet elsőbbséget a repülőtéri forgalom látással történő megfigyelésével szemben.
- 278. §** (1) A földi mozgás irányítására és ellenőrzésére használt ATS felderítő rendszerek használatának összhangban kell lennie az adott repülőtér működési feltételeivel és követelményeivel, különösen a látási feltételeket, a forgalmi sűrűséget és a repülőtér elrendezését figyelembe véve.
- (2) A földi mozgás irányítására és ellenőrzésére használt ATS felderítő rendszereknek képesnek kell lenniük valamennyi légi jármű és a munkaterületen működő egyéb jármű tiszta és félreérthetetlen felismerésére és megjelenítésére.
- (3) A légi járművek és más járművek helyzetének megjelenítése történhet szimbolikus vagy nem szimbolikus formában. Ha van mód a címke megjelenítésére, a berendezésnek képesnek kell lennie a légi járművek és más járművek kézi vagy automatikus úton történő azonosítására.
- 279. §** (1) A földi mozgás irányítására és ellenőrzésére használt ATS felderítő rendszereket a munkaterületen lévő forgalom és az előtéri gurulóúton lévő légi járműforgalom látással történő megfigyelésének kiegészítésére, továbbá a munkaterület be nem látható részein működő forgalom megfigyelésére kell használni.
- (2) A földi mozgás irányítására és ellenőrzésére használt ATS felderítő rendszerek helyzetképernyőjén megjelenített információ
- a munkaterületen lévő légi járművek és járművek, valamint az előtéri gurulóúton lévő légi járművek megfigyelésére, a számukra adott engedélyek és utasítások megfelelő végrehajtásának ellenőrzésére,
  - annak megállapítására, hogy a futópálya szabad-e a felszállás vagy leszállás végrehajtására,
  - a lényeges helyi forgalomról szóló tájékoztatásra,
  - a munkaterületen lévő légi járművek vagy járművek, továbbá az előtéri gurulóúton lévő légi járművek helyzetének megállapítására,
  - ha az irányító szerint szükséges vagy a légi jármű azt kéri, gurulási irány tájékoztatás adására, valamint
  - mentésben részt vevő járművek számára segítség- és tanácsadásra használható fel.
- (3) A (2) bekezdés e) pontja szerinti tájékoztatás a különleges körülményeket, különösen a kényszerhelyzetet kivéve, nem továbbítható géptengely irányként a légi jármű számára.
- 280. §** A földi mozgás irányítására és ellenőrzésére használt ATS felderítő rendszerek használata esetén a légi járművek azonosítása a következő eljárások közül egy vagy több alkalmazásával történhet:
- egy bizonyos, megjelenített helyzetjel összehasonlítása:
    - az irányító által látással megfigyelt légi jármű helyzettel,
    - a hajózó személyzet által jelentett helyzettel, vagy
    - a helyzetképernyőn megjelenített, és azonosított helyzet kijelzéssel,
  - azonosság átadása,
  - automatikus azonosítási eljárás.

### **119. ATS felderítő rendszer alkalmazása a légiforgalmi tanácsadó és a repüléstájékoztató szolgálatoknál**

- 281. §** Ha a légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátásához ATS felderítő rendszert használnak, a 101–110. és a 116. alcímben meghatározottaknak megfelelően kell eljárni, figyelembe véve azokat a feltételeket és korlátozásokat, amelyek a légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátására vonatkoznak, a 292. §-ban meghatározottak szerint.
- 282. §** Ha a repüléstájékoztató szolgálat ellátásához ATS felderítő rendszert használnak, a helyzetképernyőn látható információk az azonosított légi járműveknek a következő szolgáltatások nyújtására használhatók fel:
- azonosított légi járműre nézve konfliktust jelentő útvonalon észlelt más légi járműről szóló tájékoztatások és kitérési ténykedésre vonatkozó javaslatok vagy tanácsok,
  - kedvezőtlen időjárási helyzetre vonatkozó tájékoztatások, és ha lehetséges, a kedvezőtlen időjárású körzetek kikerülésére adott tanácsok,
  - a légi jármű navigációját segítő tájékoztatás.

#### *XIV. FEJEZET*

#### *REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT ÉS RIASZTÓ SZOLGÁLAT*

### **120. Repüléstájékoztató szolgálat**

- 283. §** Azon repülések – beleértve a nehéz vagy közepes, személyzet nélküli szabad ballonokat is – tényleges haladására vonatkozó tájékoztatásokat, amelyek nem tartoznak sem légiforgalmi irányító szolgálat, sem tanácsadó szolgálat illetékessége alá
- a FIR azon ATS egységei tartják nyilván, amely egység felelősségi területén belül a légi jármű repül, és oly módon, hogy azok rendelkezésre álljanak betekintés céljából és arra az esetre, ha kutató- és mentőtevékenységhez azt kéri,
  - szükség esetén az ATS egység a 314. § (2) bekezdésben meghatározottaknak megfelelően továbbítja a tájékoztatásokat a többi érdekelt ATS egység részére.
- 284. §** (1) A repüléstájékoztató szolgálat ellátására vonatkozó felelősséget egy repülésre vonatkozóan egy FIR-ben illetékes ATS egység a szomszédos FIR-ben illetékes ATS egységnek rendes körülmények között, a közös FIR határ átlépésének időpontjában adja át.
- (2) Ha a repüléstájékoztató szolgálat ellátására vonatkozó felelősség átadása során a 231. § (1) bekezdésnek megfelelően koordinálásra van szükség, de a kommunikációs berendezések ezt nem teszik lehetővé, lehetőség szerint az átadó ATS egységnek a repüléstájékoztató szolgáltatást addig kell nyújtania, amíg a légi jármű nem létesít kétoldalú összeköttetést azzal az illetékes ATS egységgel, amelynek a FIR-ébe belép.
- 285. §** (1) A 286. § (1) bekezdésben meghatározottak kivételével a légi járművek számára a tájékoztatásokat a következő módszerek egyikével kell továbbítani:
- az előnyben részesítendő módszer az illetékes ATS egység által kezdeményezett, valamely légi járműnek szóló címzett adás, amely biztosítja a vétel nyugtázását,
  - az összes érintett légi járműnek szóló, nyugtázás nélküli általános hívás,
  - általános adás, vagy
  - adatkapcsolat.
- (2) Az (1) bekezdés c) pontja szerinti általános hívásokat olyan esetekre kell korlátozni, ha több légi jármű részére kérelem nélkül lényeges tájékoztatásokat kell adni, különösen váratlanul előadódó veszélyek, a használatos futópálya megváltoztatása vagy az alapvető bevezető és megközelítési berendezések meghibásodása esetén.
- (3) Az (1) bekezdés a) pontja esetében figyelembe kell venni, hogy bizonyos körülmények között, különösen a végső megközelítés befejező szakaszában, előfordulhat, hogy a címzett adás nyugtázása a légi jármű részéről nem lehetséges.
- 286. §** (1) A megfelelő SIGMET és AIRMET tájékoztatásokat, valamint azokat a különleges légi jelentéseket, amelyeket a SIGMET összeállításakor még a SIGMET-be nem építettek be, a 285. § (1) bekezdésben meghatározott módszerek közül

legalább egygel meg kell adni a légi járművek számára. A különleges légi jelentéseket azok kiadásától számítva 60 percen keresztül kell továbbítani a légi járművek számára.

- (2) A földi állomások vagy helyek kezdeményezésére a légi jármű számára továbbítandó különleges légi jelentéseket, SIGMET és AIRMET tájékoztatásokat úgy kell megadni, hogy azok a légi jármű repülési útvonalának egyórás szakaszára terjedjenek ki.

**287. §** A kitörés előtti vulkántevékenységről, a vulkán kitörésről és a vulkáni hamufelhőről, a hamufelhők helyzetéről és az érintett repülési szintekről szóló tájékoztatásokat a 285. § (1) bekezdésben meghatározott módszerek közül legalább egygel kell megadni a légi járműveknek.

**288. §** Radioaktív anyagok vagy mérgező kémiai vegyületek légkörbe jutásáról szóló tájékoztatásokat, ha ezek hatással lehetnek az ATS egység illetékességi területén belüli légtérre, a 285. § (1) bekezdésben meghatározott módszerek közül legalább egygel kell megadni a légi járműveknek.

**289. §** (1) Kérésre speciális repülőtéri időjárásjelentő távirat kódformátumában, ún. SPECI kód formában különleges jelentéseket és módosított repülőtéri előrejelzési táviratokat (a továbbiakban: TAF) kell továbbítani, és azokat ki kell egészíteni az alábbiak szerint:

- a) az illetékes ATS egység által az érintett légi jármű számára, címzett adásban a repülési tervben feltüntetett indulási, rendeltetési és kitérő repülőterekre vonatkozóan,
- b) az érintett légi járműveknek szóló, a megfelelő frekvenciákon történő általános, nyugtázás nélküli hívásban, vagy
- c) azokban a körzetekben, amelyekben a forgalom sűrűsége megköveteli, az érvényes repülőtéri időjárásjelentő táviratokat, ún. METAR-okat és TAF-okat folyamatos vagy gyakori általános adásban, vagy az adatkapcsolatot felhasználva kell biztosítani, a levegőben lévő légi járművek meteorológiai tájékoztatására szolgáló adásokkal ún. VOLMET adásokkal vagy D-VOLMET használatával.

(2) A légi járművek részére az illetékes ATS egység által továbbított módosított repülőtéri időjárás előrejelzéseket a repülés azon szakaszában kell megadni, amikor a légi jármű a rendeltetési repülőtértől egy órányi (60 perc) repülési időn belül van, kivéve, ha az információ rendelkezésre állását egyéb módszerrel biztosítják, ideértve a VOLMET adást.

(3) Budapest FIR-ben belföldi repülés esetén, a rendeltetési repülőterre vonatkozó módosított TAF-ot (TAF AMD) az ATS egységeknek egyedi, címzett adásban kell továbbítaniuk.

(4) Budapest FIR-ben a nemzetközi repülések számára a módosított repülőtéri időjárás előrejelzéseket általában a VOLMET adás tartalmazza.

**290. §** A nehéz és közepes, személyzet nélküli szabad ballonokról szóló tájékoztatásokat a légi járművek számára a 285. § (1) bekezdésben meghatározott módszerek közül legalább egygel kell továbbítani.

**291. §** A SERA rendelet szerinti F osztályú légtérben üzemeltetett, légiforgalmi tanácsadó szolgálatban részesülő IFR repüléseknek az ellenőrzött repülésekre vonatkozó eljárásokat kell végrehajtaniuk az alábbi kivételekkel:

- a) a repülési terv és annak későbbi változtatásai nem engedélyhez kötöttek, tekintettel arra, hogy a légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó egység kizárólag lényeges helyi forgalom jelenlétéről szóló tanácsadást biztosít, vagy valamilyen manőver végrehajtását javasolja a légi járműnek,
- b) a hajózó személyzet elhatározásán múlik, hogy a kapott tanácsoknak és javaslatoknak megfelelően jár-e el, és a légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó egységet haladéktalanul értesítenie kell elhatározásáról,
- c) levegő-föld összeköttetést kell tartani a légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátására kijelölt ATS egységgel, a tanácsadói légtérben vagy tanácsadói útvonalon történő működés során.

**292. §** A légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó ATS egység köteles:

- a) tanácsolni az induló légi járműnek, hogy a megadott időben szálljon fel, és a repülési tervben megadott magasságokon repüljön, ha a légi jármű ezzel előreláthatólag más ismert forgalommal nem kerül majd konfliktushelyzetbe,
- b) javasolni a légi járműnek olyan manőver végrehajtását, amellyel a potenciális veszélyhelyzet elkerülhető, elsőbbséget adva annak a légi járműnek, amely már tanácsadói légtérben van, azokkal az egyéb légi járművekkel szemben, amelyek az ilyen tanácsadói légtérbe kívánnak belépni, és

- c) továbbítani a légi járműveknek forgalmi tájékoztatásokat, amelyek ugyanazokból az információ elemekből állnak, mint amelyek a körzeti irányító szolgálat esetében vannak előírva.

- 293. §** (1) Azokon a repülőtereken, ahol az ATS levegő-föld összeköttetés terhelésének, valamint a közleményváltások számának csökkentésére van szükség, automatikus beszédüzemű közelkörzeti tájékoztató szolgálati adást (Automated Terminal Information System, Voice-ATIS, a továbbiakban: beszédüzemű ATIS) kell biztosítani, amely lehet:
- az érkező légi járművek számára szóló külön adás,
  - az induló légi járművek számára szóló külön adás,
  - az érkező és induló légi járművek számára szóló közös adás vagy
  - külön az érkező és külön az induló légi járművek számára szóló két adás azokon a repülőtereken, amelyeken az érkező és induló légi járművek számára összeállított egy közös rádióadás túlságosan hosszú lenne.
- (2) A beszédüzemű ATIS adások számára külön VHF frekvenciát kell biztosítani. A beszédüzemű ATIS adás a legalkalmasabb közelkörzeti navigációs berendezés hangcsatornáján, lehetőség szerint T-VOR-on is sugározható, ha a berendezés hatótávolsága és a sugárzott adás érthetősége megfelelő, valamint a navigációs berendezés azonosítója a közleménnyel felváltva kerül sugárzásra. A beszédüzemű ATIS adás közlemény hossza lehetőség szerint nem haladhatja meg a 30 másodpercet. Az adás sebessége vagy az ATIS adás sugárzására használt navigációs berendezés azonosító jele, ha az ATIS adást egy navigációs berendezés hangcsatornáján sugározzák, nem csökkentheti az ATIS közlemény érthetőségét.
- (3) Nem lehet beszédüzemű ATIS adást az ILS berendezés hangcsatornáján sugározni.
- (4) A beszédüzemű ATIS adásnak folyamatos és ismétlődő adásnak kell lennie.
- (5) Ha az ATIS adást nem a tájékoztatások megadásáért felelős ATS egység állította össze, az érvényes adás tartalmát azonnal továbbítani kell ezen ATS egység felé, hogy az a megközelítést, leszállást és felszállást végrehajtó légi járművek számára vonatkozó tájékoztatásokat megadhassa.
- (6) Nemzetközi repüléseket kiszolgáló repülőtereken az ATIS adást legalább angol nyelven kell sugározni. Ha a beszédüzemű ATIS-t több mint egy nyelven sugározzák, minden nyelvre külön, egyedi csatornát kell használni.
- (7) Ha beszédüzemű ATIS adást biztosítanak:
- a tájékoztató közleménynek csak egy repülőtérré lehet vonatkoznia,
  - a kiadott tájékoztatást azonnal módosítani kell, ha jelentős változás következik be,
  - az ATIS közlemény összeállításáért és továbbításáért a légi forgalmi szolgálatok felelősek, és
  - minden egyes ATIS közleményt az ICAO ABC kiejtés szerinti betűvel kell azonosítani, az egymást követő ATIS azonosító jelzések az ICAO ABC sorrendjében követik egymást.
- (8) Ha a gyorsan változó időjárási körülmények miatt az időjárás jelentés ATIS adásba történő felvétele nem célszerű, az ATIS közleményben jelezni kell, hogy a légi jármű az aktuális időjárási tájékoztatást az illetékes ATS egységgel történő első kapcsolatfelvétel alkalmával kapja meg.

### 121. Riasztó szolgálat

- 294. §** A repülőtereken vagy a repülőtéri kényszerhelyzeti szolgálatok illetékességi területén előforduló kényszerhelyzet esetén a repülőtéri irányító toronynak vagy repüléstájékoztató egységnek először a helyi kényszerhelyzeti szolgálatokat kell riasztania, majd értesítenie kell a bajba jutott légi járművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról szóló miniszteri rendeletben meghatározott szervezetet (a továbbiakban: mentés koordinálására kijelölt szerv).

- 295. §** (1) Ha akkor áll elő kényszerhelyzet, amikor a légi jármű a helyi kényszerhelyzeti szolgálatok illetékességi területén kívül üzemel, az illetékes légi forgalmi egységnek azonnal értesítenie kell a mentés koordinálására kijelölt szervet.
- (2) A légi forgalmi irányító egységnek vagy a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egységnek az általa kezelt légi jármű kényszerhelyzete esetén a mentés koordinálására kijelölt szervet a munkahelyi előírásoknak megfelelően kell értesítenie.
- (3) Repülőtéri repüléstájékoztató egység kezelésében lévő légi jármű kényszerhelyzete esetén a repülőtéri repüléstájékoztató egységnek értesítenie kell a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egységet, amelynek a mentés koordinálására kijelölt szervet a munkahelyi előírásoknak megfelelően kell értesítenie.

- (4) A mentés koordinálására kijelölt szervet azonnal értesíteni kell, ha úgy ítélik meg, hogy valamely légi jármű a következők szerinti kényszerhelyzeti állapotban van:
- bizonytalanság állapota,
  - riasztás állapota, vagy
  - veszély állapota.
- (5) Az értesítésnek a rendelkezésre álló következő tájékoztatásokat kell tartalmaznia ebben a sorrendben:
- a kényszerhelyzetben lévő légi jármű (4) bekezdés alapján megállapított kényszerhelyzeti állapota,
  - a hívó szerv és személy neve,
  - a kényszerhelyzet természete,
  - a repülési terv lényeges adatai,
  - azon egység megnevezése, amely utoljára volt kapcsolatban a légi járművel, az összeköttetés időpontja és az alkalmazott módszer,
  - az utolsó helyzetjelentés és meghatározásának módja,
  - a légi jármű színe és megkülönböztető jelzései,
  - a légi jármű fedélzetén tartózkodó személyek száma és a teherárúként szállított veszélyes áruk,
  - a kényszerhelyzetet jelentő egység által végrehajtott intézkedések,
  - egyéb vonatkozó tájékoztatás.
- (6) Az (5) bekezdés szerinti tájékoztatás azon adatait, amelyek nem állnak rendelkezésre a mentés koordinálására kijelölt szerv értesítésének időpontjában, az ATS egység megkísérli beszerezni a veszélyállapot bejelentése előtt, ha feltételezhető, hogy ez a fázis bekövetkezik.
- (7) A (4) bekezdésben meghatározott értesítésen kívül a mentés koordinálására kijelölt szervnek késedelem nélkül meg kell adni
- minden további hasznos tájékoztatást, különös tekintettel a kényszerhelyzet egymást követő állapotainak kialakulására és
  - azt a tájékoztatást, hogy a kényszerhelyzet megszűnt.
- (8) A mentés koordinálására kijelölt szerv által kezdeményezett tevékenység megszüntetése ugyanezen szerv feladata.

- 296. §** (1) Ha a légi forgalmi irányító egység vagy a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egység úgy ítéli meg, hogy a légi jármű a bizonytalanság vagy a riasztás állapotában van, lehetőség szerint értesítenie kell a légi jármű üzemben tartóját, a mentés koordinálására kijelölt szerv értesítése előtt. Ha a légi jármű a veszély állapotában van, a mentés koordinálására kijelölt szervet a 295. § (4) bekezdésének megfelelően azonnal értesíteni kell.
- (2) A légi forgalmi irányító szolgálatot vagy a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egység által a mentés koordinálására kijelölt szervvel közölt minden adatot lehetőség szerint késedelem nélkül a légi jármű üzemben tartójának is meg kell adni.
- (3) A légi jármű üzemben tartó tájékoztatására az adott körülményeknek megfelelő leggyorsabb összeköttetési eszközt kell igénybe venni.

- 297. §** (1) Ha egy légi jármúról 3 percen belül nem érkezik jelentés attól számítva, hogy a légi járműnek fel kellett volna vennie vagy várható volt, hogy felveszi az összeköttetést, az ATS egységnek a 30 perces megállapított időperióduson belül meg kell kísérelnie az ilyen jelentés beszerzését abból a célból, hogy a bizonytalansági állapotra vonatkozó eljárásokat a 295. § (4) bekezdésben meghatározottaknak megfelelően alkalmazni tudja, ha a körülmények ennek alkalmazását indokoltá teszik.
- (2) Ha a riasztást olyan repülés vonatkozásában kell elvégezni, amely több FIR-t, vagy irányítói körzetet érint és a légi jármű helyzete kétséges, a riasztó szolgálat koordinációs feladatainak ellátásáért az a FIR-t vagy irányítói körzetet kiszolgáló ATS egység felelős,
- amelyben a légi jármű az utolsó levegő-föld összeköttetés időpontjában repült,
  - amelybe a légi jármű belépni készült, ha az utolsó levegő-föld összeköttetést a két FIR vagy irányítói körzet határán, vagy ahhoz közel létesítették,
  - amelyben a légi jármű közbenső leszállóhelye vagy rendeltetési repülőtere található,
    - ha a légi jármű nem volt felszerelve megfelelő kétoldali rádióösszeköttetést biztosító berendezésekkel, vagy
    - nem állt helyzetjelentési kötelezettség alatt.

- (3) A (2) bekezdésben meghatározottak szerint a riasztó szolgálat ellátásáért felelős egységnek
- a kényszerállapotról vagy állapotokról tájékoztatnia kell a repülés további útvonalán lévő többi érintett FIR-ben vagy irányítói körzetben a riasztó szolgálatot ellátó egységeket, szükség szerint a kitérő repülőteret is, valamint mindazon FIR-eket kiszolgáló ACC-kat, amelyek illetékességi területére a légi jármű feltételezhetően beléphet,
  - tájékoztatnia kell továbbá az a) pontban meghatározott ATS egységekhez tartozó mentés koordinálására kijelölt szerveket, vagy ha részükre a közlemény közvetlenül nem továbbítható, az érintett ATS egységeknek továbbított közleményben fel kell kérni ezen egységeket, hogy értesítsék a mentés koordinálására kijelölt szerveket a helyi eljárásaiknak megfelelően,
  - fel kell kérnie az a) pontban meghatározott egységeket, hogy minden megfelelő eszköz, de különösen a 299. §-ban meghatározott eszközök felhasználásával segítsék a feltételezhetően kényszerhelyzetben lévő légi járműre vonatkozó bármely hasznos tájékoztatás beszerzését,
  - össze kell gyűjtenie az egyes kényszerállapotok során beszerzett tájékoztatásokat, és azt követően, hogy annak szükségességét megállapította, továbbítania kell a mentés koordinálására kijelölt szervnek, és
  - a körülményektől függően be kell jelentenie a kényszerállapot megszűnését.
- (4) A 295. § (5) bekezdésében meghatározottak szerint szükséges tájékoztatások beszerzésénél különös figyelmet kell fordítani arra, hogy a mentés koordinálására kijelölt illetékes szervezet értesítsék a túlélők számára rendelkezésre álló, a repülési terv 19. rovatában meghatározott azon kényszerhelyzeti frekvenciáról, amely rendes körülmények között nem kerül továbbításra.

- 298. §**
- Az ATS egységeknek szükség szerint fel kell használniuk minden rendelkezésre álló eszközt, hogy a kényszerhelyzetbe került légi járművel a kapcsolatot felvegyék és fenntartsák, valamint arról tájékoztatást kérjenek.
  - A tájékoztatást a külföldi légiforgalmi egységek részére, ha rendelkezésre áll, az ATS közvetlen távbeszélő hálózaton, és ezt követően az AFTN-en kell továbbítani kényszerhelyzeti közlemény formájában.
  - Ha a (2) bekezdés szerinti közleményt AFTN-en keresztül továbbítják, a kényszerhelyzeti állapotok jelzésére a következő jelölések szolgálnak:
    - bizonytalanság állapota: „INCERFA”,
    - riasztás állapota: „ALERFA”,
    - veszély állapota: „DETRESFA”.
  - A (2) bekezdés szerinti értesítésnek a rendelkezésre álló következő tájékoztatásokat kell tartalmaznia a megadott sorrendben:
    - „INCERFA”, „ALERFA” vagy „DETRESFA”, a (3) bekezdésben foglaltaknak megfelelően,
    - a hívó szerv és személy,
    - a kényszerhelyzet természete,
    - a repülési terv lényeges adatai,
    - az utolsó összeköttetésben volt egység megnevezése, az összeköttetés időpontja és a használt berendezések,
    - az utolsó helyzetjelentés és meghatározásának módja,
    - a légi jármű színe és megkülönböztető jelzései,
    - a légi járművek fedélzetén tartózkodó személyek száma és az esetlegesen szállított veszélyes áruk,
    - a jelentő egység által megtett intézkedések, és
    - egyéb idevonatkozó megjegyzések.
  - Az ATS közvetlen távbeszélő-hálózaton továbbított kényszerhelyzeti állapotok jelzésére a következő kifejezések szolgálnak:
    - bizonytalanság állapota: „UNCERTAINTY PHASE”,
    - riasztás állapota: „ALERT PHASE”,
    - veszély állapota: „DISTRESS PHASE”.

- 299. §**
- Ha feltételezhetően kényszerhelyzet áll fenn, az adott légi jármű útvonalát megfelelő módon követni kell a valószínű további helyzetének és az utolsó ismert helyzetétől számított maximális működési körzetének meghatározása érdekében.
  - A kényszerhelyzetben levő légi jármű közelében működő más, ismert légi járművek repülését szintén figyelemmel kell kísérni azok valószínű jövőbeni helyzetének és maximális repülési időtartamuknak a megállapítása érdekében.



- 300. §** (1) A riasztó, valamint kutató- és mentőszolgálatok ellátásának megkönnyítése érdekében a légi járművek, mielőtt belépnek, vagy mielőtt kijelölt körzetekben vagy útvonalakon közlekednek, be kell tartaniuk a repülési rendeletben és a SERA rendeletben meghatározott, a repülési terv benyújtására, kitöltésére, megváltoztatására és zárására vonatkozó rendelkezéseket.
- (2) Hosszabb időt igénybe vevő kutató-mentő tevékenység esetén célszerű lehet a kutató-mentő tevékenység által érintett terület függőleges és oldalirányú határait NOTAM-ban közzétenni, valamint figyelmeztetni a tényleges kutató-mentő tevékenységben részt nem vevő és a légiforgalmi irányítás ellenőrzése alatt nem álló légi járműveket, hogy az ilyen területeket kerüljék el, kivéve, ha az illetékes ATS egységtől eltérő felhatalmazásuk van.

## XV. FEJEZET KOORDINÁLÁS

### 122. A légiforgalmi irányító szolgálat ellátásával kapcsolatos koordinálás

- 301. §** (1) Egy légi járműre vonatkozó koordinálást és az irányítás átadását az egymást követő ATC egységek és irányítói szektorok között a következők szerint kell végrehajtani:
- ha szükséges, a repülést be kell jelenteni a koordinálás előkészítése céljából,
  - az átadó ATC egységnek kell kezdeményeznie a koordinálást az irányítás átadásának feltételeiről,
  - szükség szerint koordinálni kell az irányítás átadás feltételeiről, az átvevő ATC egység által történő elfogadásról, és
  - az irányítást át kell adni az átvevő ATC egység vagy irányítói szektor részére.
- (2) Az ATC egységnek a lehetséges mértékben standard eljárásokat kell kidolgoznia és alkalmaznia a repülésekre vonatkozó koordinálásra és az irányítás átadására, különösen a szóbeli koordinálás szükségességének csökkentése érdekében. A koordinálási eljárásoknak összhangban kell lenniük a (3) bekezdésben meghatározott munkahelyi és az együttműködési megállapodásokkal, valamint a munkahelyi utasításokkal.
- (3) Az együttműködési megállapodásoknak és munkahelyi utasításoknak, ha alkalmazhatók, a következő elemekre kell kitérniük:
- a felelősségi és közös érdekelttségű terület meghatározása, légtér szerkezet és légtér osztályozás,
  - az ATS ellátására vonatkozó felelősség bármilyen átruházása,
  - a repülési terv és irányítói adatok cseréjének eljárásai, beleértve az automatikus vagy szóbeli koordinációs közlemények használatát is,
  - összeköttetési eszközök,
  - követelmények és eljárások a hozzájárulási kérelemre vonatkozóan,
  - fontos pontok, magasságok vagy időpontok az irányítás átadására vonatkozóan,
  - fontos pontok, magasságok vagy időpontok az összeköttetés átadására vonatkozóan,
  - az irányítás átadására és átvételére vonatkozó feltételek, különösen a meghatározott magasságok vagy repülési szintek, meghatározott elkülönítési minimumok vagy az átadás időpontjára létrehozandó térköz és az automatikus eszközök használata,
  - ATS felderítő rendszer koordinálási eljárások,
  - SSR kód kiosztási eljárások,
  - az induló forgalomra vonatkozó eljárások,
  - az érkező forgalomra vonatkozó kijelölt várakozási pontok és eljárások,
  - az alkalmazható rendkívüli eljárások és
  - bármilyen más, a koordinálásra és az irányítás átadására vonatkozó intézkedések vagy tájékoztatások.
- 302. §** (1) A szomszédos irányítói körzetekben légiforgalmi szolgálatot ellátó ATC egységek közötti koordináció biztosítása érdekében az ATC egységeknek a repülés végrehajtása során egységről-egységre továbbítaniuk kell a szükséges repülési terv és irányítói tájékoztatásokat. Ha az illetékes ATS egységek közötti együttműködési megállapodás előírja, a légi járművek elkülönítésének elősegítéséhez a FIR határának közvetlen közelében lévő, meghatározott útvonalakon vagy útvonal szakaszokon működő repülések repülési terveiről és repülésük előrehaladásáról szóló tájékoztatással el kell látni az ilyen útvonalakkal vagy útvonal szakaszokkal szomszédos FIR-ben felelős ATC egységeket is.

- (2) Az (1) bekezdésben említett repülési tervet és légiforgalmi irányítói tájékoztatásokat kellő időben kell továbbítani, hogy az átvevő egységnek vagy egységeknek lehetősége legyen az adatok vételére és kiértékelésére, valamint az érintett egységek közötti szükséges koordinálásra.

- 303. §**
- (1) Egy légi jármű irányításának felelősségét az egyik ATC egységtől a következő egység részére a közös irányítói körzethatár keresztezésének időpontjában, a légi jármű irányítását végző egység által meghatározottak szerint, vagy olyan más pontnál vagy időpontban kell átadni, amelyben a két egység kölcsönösen megállapodott.
  - (2) Ha az ATC egységek közötti együttműködési megállapodás előírja, a légi jármű átadásakor az átadó egységnek értesítenie kell az átvevő egységet, hogy a légi jármű az átadáshoz megfelelő helyzetben van, valamint meg kell határozni, hogy az irányítás felelősségének átvétele közvetlenül a szektorhatáron, az együttműködési megállapodásban meghatározott más átadási ponton, vagy a két egység közötti koordináció alapján egyéb ponton vagy időben történjen.
  - (3) Ha az irányítás átadásának időpontja vagy helye nem azonnali, az átvevő ATC egység az átadó ATC egység hozzájárulása nélkül nem változtathatja meg a légi jármű irányítói engedélyét a kölcsönösen megállapított irányítás átadási időpont vagy pont előtt.
  - (4) Ha a légi járművet az átvevő ATC egységnek összeköttetésre átadják, az átvevő ATC egység nem vállalhatja át az irányítás felelősségét az irányítói légtér határának keresztezési időpontjáig vagy az ATC egységek közötti együttműködési megállapodásban meghatározott egyéb irányítás átadási pont előtt.
  - (5) Ha egy azonosított légi jármű irányításának átadására kerül sor, a 114. alcímben meghatározott megfelelő eljárásokat kell alkalmazni.

- 304. §**
- (1) Az átadó ATC egységnek a légi jármű indulása előtt kell a tájékoztatásokat az átvevő ATC egység számára továbbítani a hozzájárulási kérelemmel együtt, ha a légi jármű indulási repülőterétől egy szomszédos irányítói körzet határáig a repülési idő kevesebb, mint a szükséges meghatározott minimum ahhoz, hogy a szükséges repülési terv és irányítói tájékoztatásokat a felszállás után kellő időben továbbítsák az átvevő ATC egység részére, hogy annak elegendő ideje legyen a vételre, kiértékelésre és koordinálásra. A szükséges időtartamot az együttműködési megállapodásban vagy munkahelyi előírásokban kell meghatározni. Ha a már korábban továbbított érvényes repülési terv és légiforgalmi irányítói adatokban történő változás miatt új közlemény korábban kerül továbbításra, mint ez a meghatározott időtartam, nem kell hozzájárulást kérni az átvevő ATC egységtől.
  - (2) Ha a levegőben lévő légi jármű belépési engedélyének kérésekor hátralévő repülési ideje a szomszédos irányítói körzet határáig kevesebb, mint a koordinálásra meghatározott minimum, a légi járművet várakoztatni kell az átadó ATC egység irányítói körzetében mindaddig, amíg a repülési tervet és irányítói tájékoztatásokat a hozzájárulási kérelemmel együtt nem továbbították, és a koordinálást el nem végezték a szomszédos ATC egységgel.
  - (3) Ha a légi jármű az érvényes repülési tervének módosítását kéri, vagy az átadó ATC egység a légi jármű érvényes repülési tervének módosítását javasolja és a légi jármű repülési ideje kevesebb az ellenőrzött légtér határáig a koordinálásra meghatározott minimumnál, a módosított engedély kiadásával várni kell a javaslatnak a szomszédos ATC egység által történő elfogadásáig.
  - (4) Ha határszámítási adatokat kívánnak továbbítani az átvevő egység általi hozzájárulás céljából, a még el nem indult légi jármű határra érkezési időpontját azon ATC egység által számított indulási idő alapján kell meghatározni, amelynek illetékességi körzetében van az indulási repülőter. Levegőben lévő, belépési engedélyt kérő légi jármű határra érkezési idejét a várakozási ponttól a határig szükséges számított idő és a koordináláshoz várhatóan szükséges idő alapján kell kiszámítani.
  - (5) A körülményeket, beleértve azokat a meghatározott repülési időket, amelyekre hozzájárulási kérelmeket kell továbbítani, az együttműködési megállapodásokban vagy munkahelyi előírásokban kell meghatározni.

- 305. §**
- (1) Az átadó ATC egységnek 5 perccel azelőtt kell átadni a légi jármű levegő-föld összeköttetését az átvevő ATC egységnek, mint amikor a légi járművet a közös irányítói körzethatár elérésére számítják, kivéve, ha a 113. alcímben meghatározott elkülönítési minimumokat alkalmaznak, vagy a két érintett ATC egység másként állapodott meg.
  - (2) Ha az irányítás átadásának időpontjában a 113. alcímben meghatározott elkülönítési minimumokat alkalmaznak, a légi jármű levegő-föld összeköttetésének átadását az átadó ATC egységtől az átvevő ATC egység felé azonnal el kell végezni, azt követően, hogy az átvevő ATC egység beleegyezett az irányítás átvételébe.
  - (3) Az átvevő ATC egységnek elsősorban akkor kell értesítenie az átadó ATC egységet arról, hogy a légi járművel a rádió vagy adat összeköttetést felvette és a légi jármű irányítását átvette, ha az érintett ATC egységek közötti

együttműködési megállapodás előírja. Az átvevő ATC egységnek értesítenie kell az átadó ATC egységet olyan esetben, ha a légi járművel az összeköttetés nem jött létre az elvártak megfelelően.

- (4) Ha egy irányítói körzet egy része olyan módon került kijelölésre, hogy azt a légi jármű rövid időtartam alatt repüli át, megállapodást kell kötni az összeköttetésnek a következő irányítói körzetben illetékes ATC egység részére történő közvetlen átadásáról. Ennek feltétele, hogy a közbenső egység részletes tájékoztatást kapjon erről a forgalomról. A közbenső ATC egység felelős a koordinálás végrehajtásáért és a saját illetékességi területén belül a teljes forgalom közötti elkülönítés fenntartásáért.
- (5) A légi járműnek engedélyezhető, hogy átmenetileg összeköttetésben legyen egy másik, a légi járművet nem irányító egységgel.

**306. §** Ha a repülés a továbbiakban nem ellenőrzött repülésként folytatódik, ideértve azokat az eseteket, amikor a légi jármű elhagyja az ellenőrzött légtérrel, vagy törli IFR repülését és VFR repülésként üzemel olyan légtérben, ahol a VFR repülések számára irányító szolgálatot nem nyújtanak, az érintett ATC egységnek biztosítania kell, hogy a repülésre vonatkozó megfelelő tájékoztatásokat eljuttassák minden olyan ATS egységnek, amely a repülés további szakaszán a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatok ellátásáért felelős, a szolgáltatásoknak a légi jármű számára történő biztosítása céljából.

**307. §** (1) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység az ACC által számára átadott légi járműveknek az ACC-től függetlenül adhat engedélyeket, kivéve, ha az együttműködési megállapodásokban vagy munkahelyi utasításokban másként határozták meg, vagy az adott ACC egyes esetekre vonatkozóan másként határozta meg. Ha érinti, megszakított megközelítéskor azonnal értesíteni kell az ACC-t, és szükség esetén, indokolt esetben a további intézkedéseket az ACC és a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység között koordinálni kell.

(2) Az ACC a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységgel elvégzett koordinálás után a légi járművet a repülőtéri irányító toronynak közvetlenül is átadhatja, ha a légi jármű a megközelítést végig látási meteorológiai körülmények között hajtja végre.

**308. §** (1) A felszállás időpontját az ACC akkor határozza meg, ha szükséges vagy indokolt, hogy

- az indulást koordinálják a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek át nem adott forgalomra vonatkozóan, és
- útvonal elkülönítést biztosítsanak az azonos útirányt követő induló légi járművek között.

(2) A felszállási időt a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység szabja meg, ha a felszállás időpontja nincs meghatározva, és a részére átadott forgalommal történő koordinálás miatt szükséges.

(3) Az engedély lejáratí idejét az ACC akkor határozza meg, ha az indulási késés a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek át nem adott forgalommal kerülne konfliktusba. Ha saját forgalmi okokból a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek is meg kell határoznia egysaját engedélyt, annak lejáratí ideje nem lehet későbbi az ACC által meghatározottnál.

**309. §** (1) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek azonnal tájékoztatnia kell az ACC-t az ellenőrzött forgalomra vonatkozó következő adatokról:

- használatos futópálya és a műszer szerinti megközelítési eljárás várható típusa,
- ha előre láthatóan késleltetés valószínű, a várható bevezetési időről,
- ha szükséges, a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység által meghatározott, az egymást követő érkező légi járművek közötti átlagos időköz vagy távolság,
- ha az érkező légi jármű átadása a várakozási pont felett történik,
  - a várakozási pont felett, az ACC számára rendelkezésre álló legalacsonyabb szabad repülési szint,
  - a várakozási pont fölé való érkezési idők, ha ezek 3 perccel vagy a két érintett ATC egység közötti megállapodás szerinti más értékkel eltérnek az előzőleg számítottól,
  - IFR repülési tervnek a légi jármű által történt törlése, ha ez a várakozási magasságokat vagy más légi járművek várható bevezetési idejét befolyásolja,
- a légi járművek indulási ideje, vagy ha a két érintett ATC egység úgy állapodott meg, az irányítói körzet határának vagy egyéb meghatározott pontnak számított időpontja,
- nem jelentkező vagy be nem jelentett légi járművekre vonatkozó minden rendelkezésre álló tájékoztatás, és
- megszakított megközelítések, ha ezt követően az érintett légi jármű az ACC által ellenőrzött légtérbe fog belépni.

- (2) Az ACC-nek haladéktalanul tájékoztatnia kell a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységet az ellenőrzött forgalomra vonatkozó következő adatokról:
- az érkező légi jármű azonosító jele, típusa és indulási helye,
  - az érkező légi járműnek a várakozási pont, vagy egyéb meghatározott pont fölé számított ideje és javasolt magassága,
  - az érkező légi járműnek a várakozási pont fölötti tényleges időpontja és javasolt magassága, ha a légi járműre vonatkozó irányítási felelősséget a várakozási pont fölé érkezéskor adják át a bevezető irányítást ellátó egység részére,
  - a kért IFR megközelítési eljárás típusa, ha az különbözik a bevezető irányító egység által meghatározottól,
  - a kiadott várható bevezetési idő,
  - annak közlése, hogy a légi járműnek engedélyt adtak a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységgel való összeköttetés felvételére, kivéve, ha a két egység közötti megállapodás eltérően rendelkezik,
  - annak közlése, hogy valamely légi járművet irányításra a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek átadtak, és szükség esetén az átadás időpontja és feltételei, és
  - az induló forgalom torlódás miatti előre látható késleltetése.
- (3) Az érkező légi járművekről szóló tájékoztatásokat az érkezés számított időpontja előtt legalább 15 perccel kell megadni, és szükség szerint módosítani.

- 310. §** (1) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység végzi az érkező légi járművek irányítását, amíg át nem adta azokat a repülőtéri irányító toronynak és azok a repülőtéri irányító toronnyal összeköttetésben nincsenek. Együttműködési megállapodásoknak vagy munkahelyi előírásoknak kell szabályozni az érkező légi járművek átadását, figyelembe véve a légtér szerkezetet, a földrajzi terepviszonyokat, a meteorológiai körülményeket és a rendelkezésre álló ATS berendezéseket.
- (2) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység felhatalmazhatja a repülőtéri irányító tornyot, hogy az érkező légi járművektől függően, saját megítélése szerint engedélyezze a légi jármű felszállását.
- (3) Ha az együttműködési megállapodásokban vagy munkahelyi utasításokban úgy határozták meg, a repülőtéri irányító toronynak különleges VFR repülések engedélyezése előtt be kell szereznie a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység jóváhagyását.

- 311. §** (1) A repülőtéri irányító toronynak haladéktalanul tájékoztatnia kell a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységet az ellenőrzött forgalomra vonatkozó következő adatokról:
- érkezési és indulási idők,
  - annak közlése, hogy a megközelítési sorrendben elől haladó légi jármű összeköttetésben van a repülőtéri irányító toronnyal, a torony látja azt, és kellő bizonyosság van arra, hogy a leszállás végrehajtható,
  - légi jármű késése,
  - be nem jelentett légi járműre vonatkozó minden rendelkezésre álló tájékoztatás,
  - megszakított megközelítésekre vonatkozó tájékoztatás, és
  - a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység irányítása alatt álló légi járművekre mérvadó helyi forgalomról szóló tájékoztatás.
- (2) Munkahelyi előírás vagy együttműködési megállapodás alapján az (1) bekezdés a)–c) pontjaiban meghatározott tájékoztatások megadása nem szükséges.
- (3) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek haladéktalanul tájékoztatnia kell a repülőtéri irányító tornyot az ellenőrzött forgalommal kapcsolatosan a következőkről:
- az érkező légi járműnek a repülőtér fölé, vagy a munkahelyi előírásokban vagy együttműködési megállapodásban meghatározott átadási pontra számított érkezési ideje és javasolt magassága, legalább 15 perccel a számított érkezési idő előtt,
  - annak közlése, hogy a légi járművet utasították a repülőtéri irányító toronnyal való összeköttetés felvételére, és hogy az az irányítást vegye át, ha a légi járművet nem a munkahelyi előírásokban meghatározott pont fölött adják át, és
  - az induló forgalomnak torlódás miatt előre látható késleltetése.

- 312. §** (1) Megfelelő repülési terv adat és irányítói tájékoztatás cserét kell végezni az ugyanazon légiforgalmi irányító egységen belüli légiforgalmi irányítói munkahelyek között:

- a) mindazon légi járműre vonatkozóan, amelynek irányítását átadják az egyik irányítói munkahelytől a másiknak, és
  - b) az irányítói szektorok közötti határokhoz olyan közel működő légi járművekre vonatkozóan, melyek a szomszédos szektor forgalmát befolyásolhatják.
- (2) Ugyanazon ATC egység szektorai között a koordinálásra és az irányítás átadására vonatkozó eljárásoknak összhangban kell lenniük az ATC egységekre alkalmazott eljárásokkal.

**313. §** Az átadó ATC egységnél egyértelműen jelezni kell a repülés koordinálásáért felelős légiforgalmi irányító részére az automatikus koordinálás meghibásodását. A légiforgalmi irányítónak ezt követően a szükséges koordinálást egy LoA-ban vagy munkahelyi előírásban előírt másik módszert használva el kell végeznie.

### **123. A repüléstájékoztató és a riasztó szolgálatok ellátásával kapcsolatos koordinálás**

- 314. §** (1) A repüléstájékoztató szolgálat folyamatosságának biztosítása céljából az egymással szomszédos FIR-ekben repüléstájékoztató szolgálatot ellátó ATS egységeknek koordinálniuk kell az egymás forgalmát érintő IFR és VFR repüléseket. Az ilyen koordinálást az érintett ATS egységek közötti együttműködési megállapodások szerint kell végrehajtani.
- (2) Ha a repülés koordinálását az (1) bekezdésnek megfelelően hajtják végre, a koordinációnak tartalmaznia kell az érintett repülésre vonatkozó következő adatokat:
- a) az érvényes repülési terv megfelelő részei, és
  - b) az az időpont, amikor a érintett légi jármű a közös körzethatár fölé érkezik.
- (3) A (2) bekezdés szerinti tájékoztatást annak a szomszédos FIR-ben illetékes ATS egységnek kell továbbítani, amelynek körzetébe a légi jármű belép, a légi jármű e körzetbe való belépését megelőzően.
- (4) Ha az érintett ATS egységek közötti együttműködési megállapodás előírja, a repülési tervet és a repülés végrehajtásával kapcsolatos tájékoztatásokat továbbítani kell a FIR határokhoz nagyon közeli útvonalakon vagy útvonalszakaszokon üzemeltetett légi járművekről a szomszédos FIR-ek illetékes ATS egységei részére, az útvonaltól eltért vagy azonosítatlan légi járművek azonosításának megkönnyítése, és az elfogás elkerülése érdekében.
- (5) Ha egy légi jármű minimális üzemanyagot jelentett, kényszerhelyzetben van, a kényszerhelyzet típusát és a légi jármű által közölt körülményeket az átadó egységnek jelentenie kell az átvevő egység számára, és minden más olyan ATS egységnek, amely érintett lehet a repülés vonatkozásában, valamint szükség esetén a társított mentést koordináló központoknak is. Ugyanez a kötelezettség áll fenn bármely más körülmény vonatkozásában, amely a légi jármű biztonságát kétségessé teszi.

### **124. A légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátásával kapcsolatos koordinálás**

**315. §** A légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó ATS egységeknek a 122. alcímben meghatározott koordinálási eljárásokat kell követniük azon légi járművek vonatkozásában, amelyek ilyen szolgáltatást választanak.

## *XVI. FEJEZET*

### *A LÉGI FORGALMI SZOLGÁLATOK KÖZLEMÉNYEI*

#### **125. A közlemények kategóriái**

- 316. §** (1) A XV. Fejezet rendelkezéseinek megfelelően, a 317–319. §-ban meghatározott közlemények továbbíthatók a légiforgalmi állandóhelyű távközlési szolgálaton, beleértve a légiforgalmi távközlési hálózatot (Aeronautical Telecommunication Network, a továbbiakban: ATN) és AFTN-t, az ATS egységek közötti közvetlen távbeszélő vonalakat, vagy digitális adatátviteli vonalakat és a közvetlen távgépíró, valamint számítógépek közötti vonalakat, vagy a légiforgalmi mozgószolgálaton keresztül, amelyik a megfelelő. A légiforgalmi szolgálatok a közleményeket azok kategóriája szerint alkalmazhatják, amely kategóriák megközelítő jelzést adnak a fontosságukról is.
- (2) Az egyes közlemény típusok után zárójelben álló elsőbbségi jelnek meg kell felelnie az ICAO Annex 10, II. kötet 4. részében azon esetre meghatározott jelzésnek, amikor a közlemény AFTN-en kerül továbbításra.

- 317. §** Kényszerhelyzeti közlemények
- a) a veszélyességi közlemények és veszélyességi közleményváltás, beleértve a veszély állapotra vonatkozó közleményeket is, amelynek jelzése SS,
  - b) a sürgősségi közlemények, ideértve a riasztás állapotára vagy bizonytalanság állapotára vonatkozó közleményeket is, amelynek jelzése DD, és
  - c) ismert vagy feltételezett kényszerhelyzetekre vonatkozó egyéb olyan közlemények, amelyek nem tartoznak az a) és b) alpontokba, valamint a rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló közlemények, amelynek jelzése FF, vagy indokolt esetben magasabb jelzés.
- 318. §** Légijárművek mozgására vonatkozó és irányítói közlemények
- a) a légijárművek mozgására vonatkozó FF közlemények, ideértve:
    - aa) a benyújtott repülési terv közleményeket,
    - ab) a késési közleményeket,
    - ac) a módosító közleményeket,
    - ad) a repülési tervet törölő közleményeket,
    - ae) az indulási közleményeket, és
    - af) az érkezési közleményeket,
  - b) a koordinációs FF közlemények, ideértve:
    - ba) az érvényes repülési terv közleményeket,
    - bb) a határszámítási közleményeket,
    - bc) a koordinációs közleményeket,
    - bd) az irányítás elfogadási közleményeket, és
    - be) a számítógépek közötti, logikai nyugtázó közleményeket,
  - c) a kiegészítő FF közlemények, ideértve:
    - ca) a repülési terv kérő közleményeket,
    - cb) a kiegészítő repülési terv kérő közleményeket, és
    - cc) a kiegészítő repülési terv közleményeket,
  - d) a számítógéppel támogatott, a Eurocontrol szabványai szerinti online adatcsere (a továbbiakban: OLDI) típusú koordinációs közlemények, ideértve:
    - da) az alapeljárási közleményeket,
    - db) a koordinálási fázist támogató közleményeket,
    - dc) az átadási fázist támogató közleményeket,
    - dd) a légvédelmi tájékoztató közleményeket,
    - de) a polgári-katonai koordinációt támogató közleményeket,
    - df) a levegő-föld közötti adatkapcsolatot támogató közleményeket, és
  - e) az irányítói FF közlemények, ideértve:
    - ea) az engedély közleményeket,
    - eb) az áramlásszervezésről szóló közleményeket, és
    - ec) a helyzetjelentés és légijelentés közleményeket.
- 319. §** Repüléstájékoztató közlemények a következők:
- a) forgalmi tájékoztatást tartalmazó, FF közlemények,
  - b) meteorológiai tájékoztatást tartalmazó, FF vagy GG közlemények,
  - c) légiforgalmi berendezések állapotára vonatkozó, GG közlemények,
  - d) lényeges repülőtéri tájékoztatásokat tartalmazó, GG közlemények,
  - e) légiforgalmi esemény jelentést tartalmazó, FF közlemények.
- 320. §** Ha a különleges kezelési követelmények indokolják, az AFTN-en keresztül továbbított közleményeket DD elsőbbségi jellel kell ellátni a 319. § szerinti elsőbbségi jel helyett.

## 126. Általános intézkedések

- 321. §** (1) Az ATS célú közleményeket az illetékes ATS egységeknek vagy a légi járműveknek kell összeállítaniuk a 127. alcímben meghatározottak szerint, kivéve, ha munkahelyi előírások alapján az ATS egységek átadják ennek felelősségét a légi járművezetőjének, a légi jármű üzemben tartónak vagy annak kijelölt képviselőjének.
- (2) A légi jármű mozgásra vonatkozó irányítói és repüléstájékoztató közleményeknek nem légiforgalmi szolgálati célból való összeállítása, ideértve a légi jármű üzemeltetéssel kapcsolatos célt is, a 16. alcímben meghatározottak kivételével, a hajózó személyzetnek, légi jármű üzembentartójának vagy kijelölt képviselőjének kötelessége.
- (3) A légi járművek mozgására vonatkozó közlemények magukba foglalják a repülési terv, a késési, az érkezési és indulási, a törlési és a helyzetjelentési közleményeket, valamint módosító közleményeket.
- (4) A repülési terv, az ezekre vonatkozó módosító és a repülési terv törlési közleményeket az (5) bekezdésben meghatározottak kivételével a 318. §-ban meghatározott ATS egységek részére kell megcímezni. A közleményeket a munkahelyi előírásnak megfelelően kell a többi érintett ATS egység, az egységeken belül meghatározott munkahelyek vagy a közlemény egyéb címzettje rendelkezésére bocsátani.
- (5) A légi jármű üzemben tartója kérésére az érintett ATS egységeknek egyidejűleg továbbítandó kényszerhelyzeti és a légi járművek mozgására vonatkozó közleményeket szintén meg kell címezni:
- egy címzettnek a rendeltetési repülőtérén vagy az indulási repülőtérén, és
  - legfeljebb két érintett üzemeltetési irányító egységnek.
- (6) Az (5) bekezdésben említett címzetteket a légi jármű üzemben tartója vagy kijelölt képviselője határozza meg.
- (7) Az ATS egységek által a légi jármű üzemben tartó üzemeltetési felügyelete alá tartozó légi járművek mozgására vonatkozó, az ATS egységek egymás között a haladásról folyamatosan továbbított közleményeit a munkahelyi előírásoknak megfelelően a légi jármű üzemben tartó kérésére lehetőség szerint azonnal rendelkezésre kell bocsátani.
- 322. §** (1) Az AFTN-en továbbítandó légiforgalmi szolgálati közleménynek tartalmaznia kell
- a továbbításra vonatkozó elsőbbségi jelet, a címet vagy címekeket, amelyre a közleményt továbbítani kell, és azt a dátumot és időpontot, amikor a közleményt a légiforgalmi állandóhelyű szolgálatnál kitöltötték, valamint a feladó jelét a 322. § (8) bekezdése szerint,
  - a 11. melléklet szerint összeállított légiforgalmi szolgálati adatokat, amelyeket szükség szerint a 322. § (9) bekezdésben meghatározott kiegészítő címzés előz meg, valamint amelyeket az AFTN közlemény szövegrészeként továbbítják.
- (2) Az (1) bekezdésben említett elsőbbségi jelnek az adott közleménynek megfelelő kétbetűs elsőbbségi jelből kell állnia, a 125. alcímben az egyes közleményfajtáknál meghatározottak szerint.
- (3) A közleményeknek az AFTN-en történő továbbításánál az Annex 10-ben meghatározottak alapján a következő elsőbbségi sorrendet kell alkalmazni:
- elsődlegesen továbbítandó az „SS”,
  - másodlagosan továbbítandó a „DD” vagy „FF”,
  - harmadlagosan továbbítandó a „GG” vagy „KK” elsőbbségi jelű közlemény.
- (4) Az (1) bekezdésben említett címnek a címek megjelölését kell tartalmaznia. Mindazon címzett részére, amelynek számára a közleményt továbbítani kell, külön címjelölést kell alkalmazni.
- (5) A (4) bekezdés szerinti címjelölésnek nyolcbetűs jelcsoportból kell állnia, a következő sorrendben:
- a rendeltetési helyre kijelölt, az ICAO Kézikönyv a Helységnév-azonosítókhoz (ICAO Manual on Location Indicators, a továbbiakban: ICAO Doc 7910) dokumentumban meghatározott négybetűs helységjelölés,
  - hárombetűs jelzés, amely
    - a címzett légi közlekedési hatóságot, szolgálatot vagy légi jármű üzembentartót azonosító, az ICAO Kézikönyv a Légi jármű Üzembentartók, Légi közlekedési Hatóságok és Szolgáltatók Azonosítóihoz (ICAO Manual on Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services, a továbbiakban: ICAO Doc 8585) dokumentumban meghatározott hárombetűs ICAO jelzés, vagy
    - ha ilyen jelzést nem állapítottak meg, a következők egyike:
      - „YXY”, ha a címzett katonai szerv/szolgálat,
      - „ZZZ”, ha a címzett egy levegőben lévő légi jármű,
      - „YYY” az összes többi esetben,

- c) egybetűs jelzés, amely
  - ca) az X betű, vagy
  - cb) a címzett szerv egy osztályát vagy részlegét azonosító egybetűs jelzés.
- (6) A következő hárombetűs jelzéseket kell használni az ATS egységeknek címzett ATS közleményekben:
  - a) FIR-ért vagy magaslégtéri repüléstájékoztató körzetért felelős központ esetében, ideértve az ACC-t és a repüléstájékoztató szolgálatot is:
    - aa) ha a közlemény egy IFR repülésre vonatkozik: „ZQZ”,
    - ab) ha a közlemény egy VFR repülésre vonatkozik: „ZFZ”,
    - ac) repülőtéri irányító torony: „ZTZ”,
    - ad) légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája: „ZPZ”
  - b) más ATS egységet jelentő hárombetűs jelzés a fenti célokra nem használható.
- (7) Az (1) bekezdésben említett feladási időnek hat számjegyű nap-idő csoportból kell állnia, amely azt az időpontot jelöli, amikor a közleményt az érintett állandóhelyű állomásnál továbbításra benyújtották.
- (8) Az (1) bekezdésben említett feladó jelének, hasonlóan az (5) bekezdés szerinti címzett jelöléséhez, nyolcbetűs jelcsoportból kell állnia, amely azonosítja a feladás helyét és a közleményt feladó szervezet.
- (9) A következő kiegészítő tájékoztatásra van szükség, amikor a címzett vagy a feladó címjelölésében az (5) bekezdés bb) pontja szerint az „YXY”, a „ZZZ”, vagy az „YYY” hárombetűs jelzéseket használják:
  - a) a szerv megnevezése vagy az érintett légi jármű azonosító jele, amelyet a szövegrész elején kell feltüntetni,
  - b) a kiegészítő tájékoztatás sorrendjének azonosnak kell lennie a címzettek vagy a feladó címjelölésének sorrendjével,
  - c) ha egynél több ilyen kiegészítés szerepel, ott az utolsót a „STOP” szónak kell követnie, és
  - d) ha a címzettek címjelölésére vonatkozóan egy vagy több kiegészítés szerepel, továbbá a feladó jelzésére is van kiegészítés, ott a „FROM” szót kell feltüntetni az előtt a szó előtt, amely a feladó címjelölésére vonatkozik.

- 323. §** (1) A légiforgalmi szolgálati közleményeket a (2) bekezdésben meghatározottak kivételével a 11. mellékletben meghatározottak szerint standard szöveggel, standard formában és standard adatszabályoknak megfelelően kell elkészíteni és továbbítani.
- (2) Ha a közleményváltás élőszóval történik, akkor az érintett ATS egységeknek a közlemény vételét élőszóval kell nyugtázniuk. Az irányítók közötti közvetlen írásos formában történő nyugtázásra nincs szükség. Az automatikus rendszerek között közleményváltással történt koordinálás nyugtázására szükség van, kivéve, ha az érintett egységek között erre vonatkozóan külön megállapodások vannak.

### 127. Közleményváltási eljárások

- 324. §** (1) Az ATS adatok cseréjénél használandó eljárásokat a légiforgalmi irányítási és az áramlásszervezési eljárások által meghatározott időkövetelmények alapján kell meghatározni.
- (2) A közleményváltási eljárás függ továbbá a megfelelő távközlési csatornák rendelkezésre állásától, a kielégítésre váró funkcióktól, a cserélendő adatok típusaitól és az érintett központok feldolgozó berendezéseitől.
- (3) Az áramlás szervezési eljárásokhoz szükséges alapvető repülési terv adatokat legalább 180 perccel a repülést megelőzően el kell juttatni az érdekelteknek. Az alapvető repülési terv adatokat vagy egyedi repülési terv (filed flight plan, a továbbiakban: FPL) formájában, vagy ismétlődő repülési terv (repetitive flight plan, a továbbiakban: RPL) adatokat tartalmazó, postai úton továbbítandó nyomtatott lista, vagy más, elektronikus adatfeldolgozó rendszerekkel feldolgozható formában lehet benyújtani a repülési rendelet szerint.
- (4) A repülés előtt benyújtott repülési terv adatokat pontosítani kell az időre, az útvonalra és a magasságokra vonatkozó szükséges tájékoztatásokkal együtt.
- (5) A légiforgalmi irányítás szempontjából szükséges alapvető terv adatokat a repülés előtt legalább 30 perccel kell eljuttatni a repülés útvonalán lévő első irányító központhoz és az azt követő központokhoz pedig legalább 20 perccel azelőtt, hogy a légi jármű az érintett központ illetékességi körzetébe lép abból a célból, hogy az felkészülhessen az irányítás átvételére.
- (6) A (7) bekezdésben meghatározottak kivételével a második és az azt követő minden egyes központ részére érvényes terv adatokat kell továbbítani
- a) pontosított alapvető repülési terv adatokat is tartalmazó érvényes repülési terv közlemény (a továbbiakban: CPL), vagy



b) már rendelkezésre álló pontosított alapvető repülési terv adatokat kiegészítő határszámítási közlemény (a továbbiakban: EST) formájában.

- (7) Azokban a körzetekben, ahol a repülési terv adatszere automatizált rendszereket használnak, és ezek a rendszerek több ACC-t, bevezető irányító egységet vagy repülőtéri irányító tornyot látnak el adatokkal, ott az egyes közleményeket csak ezen automatizált rendszereknek kell megcímezni. Az adatok további feldolgozását és szétosztását a hozzá tartozó ATS egységek között a fogadó rendszernek kell elvégeznie.
- (8) Ha OLDI közleményeket használnak, a címzett ATS egység meghatározását a közleményt küldő egységnek kell végeznie, és valamennyi közleménynek tartalmaznia kell a következő ATS egység azonosító jelölését. A közleményt vevő egység kizárólag a nekiszánt közleményeket fogadhatja el.

- 325. §** (1) A légi jármű mozgására vonatkozó közleményeket egyidejűleg kell megküldeni az útvonalon lévő első ACC-nek és az útvonalnak megfelelő összes többi olyan ATS egységnek, amely nem képes érvényes repülési terv közlemények vételére vagy feldolgozására, valamint ha megkövetelik, meg kell küldeni az érintett légiforgalmi áramlás szervező egységeknek is.
- (2) Budapest FIR-ből induló és Budapest FIR ellenőrzött légterében működő valamennyi IFR és vegyes repülésre vonatkozóan az RPL és FPL adatokat és az azokra vonatkozó kiegészítő és módosító közleményeket az EUROCONTROL IFPS egységei számára kell benyújtani.
- (3) Az FPL-ek összeállítására és címezésére vonatkozó szabályokat a repülési rendelet határozza meg.
- (4) Az IFPS felelős a repülési terv adatok feldolgozásáért és a repülés útvonalán működő valamennyi érintett ATS egységnek időben történő továbbításáért.

- 326. §** (1) Egy repülés előrehaladását az egymást követő irányítói szektorok vagy irányító központok között a következő lépésekből álló koordinációs és átadási egyeztetésnek kell megelőznie:
- a) szükség szerinti előzetes tájékoztatás a repülésről, a koordinálásra történő felkészülés érdekében,
  - b) az átadó ATC egység által történő irányítás átadás feltételeinek koordinálása,
  - c) szükség szerinti kiegészítő koordinálás, és az átvevő ATC egység hozzájárulása az átadási feltételek elfogadásához, és
  - d) az irányítás átadása az átvevő egység számára.
- (2) A (3) bekezdésben meghatározottak kivételével, a repülésről szóló tájékoztatást valamennyi vonatkozó ATS adatot tartalmazó érvényes repülési terv közlemény, vagy az átadás javasolt feltételeit tartalmazó határszámítási közlemény formájában kell továbbítani. A határszámítási közlemény csak akkor használható, ha a pontosított alapvető repülési terv adatok a fogadó ATS egységnél már rendelkezésre állnak.
- (3) Ha OLDI közleményeket alkalmaznak, az előzetes tájékoztatást valamennyi vonatkozó ATS adatot tartalmazó Előzetes Határadatot Tartalmazó Tájékoztató közleménnyel kell elvégezni.
- (4) Az (5) bekezdésben meghatározottak kivételével, a koordinációs egyeztetést akkor kell befejezettnek tekinteni, ha az érvényes repülési terv közleményben, a határszámítási közleményben, vagy egyéb ellenjavaslatban tartalmazott feltételeket akár szóbeli, akár logikai, számítógépek közötti nyugtázással elfogadják.
- (5) Az OLDI közlemények használata esetén a koordinációs egyeztetést akkor kell befejezettnek tekinteni, ha a határszámítási adatot tartalmazó Aktivizáló (a továbbiakban: ACT) közleményt, vagy annak módosításait tartalmazó alapeljárás közleményeket a 344. §-ban meghatározottaknak megfelelően Logikai Nyugtázó (a továbbiakban: LAM) közleménnyel, szóbeli ellenjavaslat nélkül elfogadták, vagy ahol ez alkalmazható, az egyeztetési eljárás során használt válaszköteles közleményeket elfogadták.
- (6) A (7) bekezdésben meghatározottak kivételével, a fogadó egység számítógépének LAM közleményt kell automatikusan továbbítania, a számítógépek közötti kapcsolaton keresztül folytatott koordinációs párbeszéd egységességének biztosítása érdekében, kivéve, ha szóbeli nyugtázást alkalmaznak. Ezt a közleményt akkor kell továbbítani, ha az átadási adatokat megkapták és olymértékben feldolgozták, hogy az szintaktikai és logikai hibáktól mentesnek tekinthető, azaz a közlemény valós információt tartalmaz.
- (7) Az OLDI közlemények használata esetén az átvevő számítógépnek a kapott közleménytől függően LAM közleményt vagy Koordinációs Válaszvárási közleményt kell automatikusan továbbítania a számítógépek közötti kapcsolaton keresztül folytatott koordinációs párbeszéd egységességének biztosítása érdekében. Ezt a közleményt akkor kell továbbítani, ha a vett közleményt megkapták, hiba nélkül találták és feldolgozták, valamint ahol ez szükséges, az adat rendelkezésre áll az irányító előtt történő megjelenítés céljából.

- (8) Az irányítás átadását félreértést kizáróan kell a fogadó fél tudomására hozni, vagy a két egység megállapodása alapján, a forgalmat automatikusan átadottnak kell tekinteni, azaz nem kell közleményt váltani az átadó és átvevő egységek között.
- (9) Ha az irányítás átadása adatcserével jár együtt, szükség esetén az átadási javaslatnak ATS felderítő rendszertől származó tájékoztató adatokat is kell tartalmaznia. A javaslat már előzetesen elfogadott koordinációs adatokra vonatkozik, rendes körülmények között nincs szükség további koordinációra, de ennek ellenére a javasolt átadási körülmények elfogadásának tényét közölni kell.
- (10) Ha a javasolt átadási körülmények a továbbiakban nem elfogadhatók az átvevő ATS egység számára, az átvevő ATS egységnek elfogadható alternatív körülményeket javasolva, további koordinációt kell kezdeményeznie.
- (11) Az OLDI közlemények használata esetén az irányítás átadásának jelzésére csak a rádióösszeköttetés átadásával és átvételével kapcsolatos Frekvencia Váltást jelző közlemény, illetve az Összeköttetés Felvételét jelző közlemények állnak rendelkezésre. A közlemények azt jelzik, hogy a légi járművet utasították az átvevő ATS egységgel történő rádióösszeköttetés felvételére, és a légi járművel a rádióösszeköttetést az átvevő egység felvette.
- (12) Ha az ATS felderítő rendszertől származó tájékoztatás vétele után az átvevő egység nem képes azonnal azonosítani a légi járművet, akkor további üzenetváltásra van szükség új, felderítő rendszertől származó tájékoztatások beszerzéséhez.
- (13) Ha az átadott légi jármű irányítását elfogadták, az átvevő ATS egységnek az irányítás átvételét, az átadó ATS egység számára küldött, az irányítás elfogadásának jelzésével kell befejeznie, kivéve, ha a két érintett egység között ettől eltérő megállapodás van érvényben.
- (14) Az irányítás átadását és elfogadását jelző OLDI közlemények hiánya miatti eljárást a (11) bekezdése határozza meg.

- 327. §** (1) Ha alapvető repülési tervadatokra vagy kiegészítő repülési terv adatokra van szükség, az adatkérő közleményeket annak a 347. § és 348. §-ban meghatározott ATS egységnek kell megcímezni, amelyről leginkább feltételezhető, hogy rendelkezik a szükséges adatokkal.
- (2) Ha az (1) bekezdés szerinti kért tájékoztatás rendelkezésre áll, akkor azt egyedi vagy kiegészítő repülési terv közlemény formájában kell továbbítani.

### 128. Közleménytípusok és alkalmazásuk

- 328. §** (1) Kényszerhelyzeti közlemények a 329. § és 330. § szerinti közlemények.
- (2) Az egyes ismert vagy feltételezett kényszerhelyzettel együtt járó különböző körülmények eleve kizárják a veszélyességi levelezésekre szolgáló, standard közleménytípusok pontos meghatározását a 329. § és 330. §-ban meghatározottak kivételével.
- 329. §** (1) Ha bármely ATS egység úgy ítéli meg, hogy egy légi jármű a 2. melléklet 9. Fejezetében meghatározottak szerinti kényszerhelyzetben van, riasztó közleményt kell küldenie az érintett ATS egységeknek és a velük kapcsolatban álló, mentést koordinálására kijelölt szervnek. A közleménynek tartalmaznia kell a 11. melléklet 1. pontjában meghatározott, rendelkezésre álló vagy beszerezhető tájékoztatást.
- (2) Az érintett ATS egységek megállapodása alapján, egy kényszerhelyzeti fázisra vonatkozóan egy automatikus adatfeldolgozó berendezést alkalmazó egység egy, a 335. §-ban meghatározott módosító közleményt, vagy egy, a 342. §-ban vagy a 349. §-ban meghatározott koordinációs közleményt adhat, kiegészítve egy szóbeli közleménnyel, amely további olyan kiegészítő adatokat tartalmaz, amelyeket egy riasztó közleménybe kell foglalni.
- 330. §** (1) Ha az ATS egység előtt nyilvánvalóvá válik, hogy a körzetében működő valamely légi járművel a rádióösszeköttetés megszakadt, Rádióösszeköttetési Hiba (a továbbiakban: RCF) közleményt kell továbbítani a légi jármű további útvonalán működő mindazon ATS egységnek, amelyek alapvető repülési terv adatokat, FPL-t vagy RPL-t kaptak, valamint a rendeltetési repülőtér repülőtéri irányító tornyának is, ha annak is megküldték korábban az alapvető repülési terv adatokat.
- (2) Ha a következő ATS egység korábban alapvető repülési terv adatokat nem kapott, mivel a koordinációs eljárás folyamán érvényes repülési terv közleményt kellene kapnia, akkor RCF és CPL közleményeket kell ezen ATS egység részére továbbítani. Ennek az egységnek ezt követően RCF és CPL közleményt kell továbbítani a soron következő ATS egységnek.

- 331. §** (1) A légi járművek mozgására vonatkozó és irányítói közlemények a 332–354. § szerinti közlemények.  
(2) A légi járművek tervezett vagy tényleges mozgására vonatkozó közleményeknek a hajózó személyzet, a légi jármű üzemben tartó vagy a kijelölt képviselője által az ATS egységeknek megadott, vagy az ATS felderítő rendszertől származó legfrissebb tájékoztatásokon kell alapulniuk.
- 332. §** A légi járművek mozgására vonatkozó közlemények:
- az egyedi repülési terv közlemények,
  - a késési közlemények,
  - a módosító közlemények,
  - a repülési terv törlő közlemények,
  - az indulási közlemények, és
  - az érkezési közlemények.
- 333. §** (1) Az egyedi repülési terv közlemények esetében, amennyiben az IFPS szabályok másként nem rendelkeznek, az e szakaszban foglaltak szerint kell eljárni:  
(2) Ismétlődő repülési terv eljárások vagy érvényes repülési terv közlemények alkalmazásának hiányában egyedi repülési terv közleményeket kell az összes olyan repüléssel kapcsolatban továbbítani, amelyekre repülési tervet nyújtottak be, azzal a céllal, hogy légiforgalmi irányító szolgálatot, repüléstájékoztató vagy riasztó szolgálatot vegyenek igénybe a repülés teljes útvonalára vagy annak egy szakaszára.  
(3) Az egyedi repülési terv közleményt a következők szerint kell összeállítani és megcímezni az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységnek, vagy ahol az alkalmazható annak az ATS egységnek, amely egy levegőben lévő légi járműtől fogad el repülési tervet:
- az FPL közleményt annak az ACC-nek vagy repüléstájékoztató központnak kell elküldeni, amely abban az ellenőrzött légtérben vagy FIR-ben lát el szolgálatot, amelyben az indulási repülőter van,
  - FPL közleményt kell a légi jármű útvonalán lévő FIR-eket vagy magaslégtéri FIR-eket kiszolgáló mindazon központoknak továbbítani, amelyek nem képesek érvényes adatok feldolgozására, valamint FPL közleményt kell küldeni a rendeltetési repülőter irányító tornyának, kivéve, ha RPL-re vonatkozó megállapodások eredményeképpen alapvető repülési tervadatok rendelkezésre állnak; továbbá ha megkövetelik, FPL közleményt kell küldeni az útvonalon lévő ATS egységeket kiszolgáló áramlásszervező egységeknek is,
  - ha egy levegőben lévő légi jármű továbbengedélyezése kérelem szerepel a repülési tervben, akkor az FPL közleményt meg kell küldeni a további érintett központoknak és a módosított rendeltetési repülőter irányító tornyának,
  - ha CPL közlemények használatában állapodtak meg, de a forgalom áramlásának előzetes szabályozásához szükség van további tájékoztatásra, ott FPL közleményt kell küldeni az érintett ACC-knek,
  - arra a légi járműre vonatkozóan, amely olyan útvonalakon tervezi repülését, amelyeken csak repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítanak, az FPL közleményt a légi jármű útvonalának megfelelő FIR-eket vagy magaslégtéri FIR-eket kiszolgáló központoknak és a rendeltetési repülőter irányító tornyának kell megküldeni.
- (4) Közbeneső leszállásokkal végrehajtandó repülés esetében, ha a repülési terveket a repülés egyes szakaszaira az első indulási repülőterén nyújtották be, a következő eljárást kell alkalmazni:
- az első indulási repülőterén a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának
    - a (3) bekezdés alapján FPL közleményt kell küldenie a repülés első szakaszára,
    - külön FPL közleményt kell megcímeznie és küldenie a megfelelő, következő repülőtereken lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáinak a repülés minden egyes további szakaszára vonatkozóan, és
  - az egymás után következő indulási repülőtereken lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának az FPL vételét követően ugyanúgy kell eljárnia, mintha a repülési tervet a helyszínen nyújtották volna be.
- (5) Ha az illetékes ATS egységek közötti megállapodás úgy rendelkezik, a FIR határainak közvetlen közelében lévő meghatározott útvonalakon vagy útvonal szakaszokon végrehajtott repülésekre vonatkozó FPL közleményeket azoknak az ATS központoknak is meg kell címezni, amelyek ilyen útvonalakkal vagy útvonal szakaszokkal szomszédos FIR vagy magaslégtéri FIR kiszolgálásáért felelősek, a repülések azonosításának megkönnyítése, és ezáltal az elfogások szükségességének kiküszöbölése vagy csökkentése érdekében, a kijelölt útvonalaktól történő eltérés esetén.

- 334. §** (1) Késési (Delay, a továbbiakban: DLA) közleményt kell adni, ha egy olyan légitársaság, amelynek alapvető, FPL vagy RPL repülési tervadatait elküldték, a tervezett fékoldási idejéhez képest több mint 30 percet késik.
- (2) A DLA közleményt az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységnek kell elküldenie, az alapvető repülési tervadatok valamennyi címzettje számára.
- 335. §** (1) Módosító (Change, a továbbiakban: CHG) közleményt kell adni, ha az előzetesen elküldött FPL vagy RPL adatokban szereplő alapvető repülési terv adatok, beleértve a 8.33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltséget is, megváltoznak. A CHG közleményeket mindazoknak az egységeknek el kell küldeni, amelyek megkapták mindazokat az alapvető repülési tervadatokat, amelyeket a CHG közleménnyel módosítanak. A vonatkozó, módosított alapvető tervadatokat azoknak az érintetteknek is meg kell küldeni, akik korábban ilyen adatokat nem kaptak.
- (2) Az RPL alapján működő légitársaságokat alapértelmezés szerint 8.33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel felszereltnek kell tekinteni. Ha a légitársaság nincs ilyen képességű berendezéssel felszerelve, a működés napján, nem korábban mint 20 órával a tervezett fékoldási idő (a továbbiakban: EOBT) előtt, CHG közleményt kell továbbítani.
- (3) Már korábban továbbított érvényes repülési terv vagy határszámítási közleményben lévő koordinációs adatok módosítására vonatkozó szabályokat a 342. § határozza meg.
- 336. §** Repülési terv törlő (a továbbiakban: CNL) közleményt kell továbbítani, ha egy olyan repülést törölnék, amelyre korábban alapvető repülési terv adatokat továbbítottak. Az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységnek a CNL közleményt mindazoknak az ATS egységeknek el kell küldeni, amelyek az alapvető repülési terv adatokat megkapták.
- 337. §** (1) Az indulási (a továbbiakban: DEP) közleményt közvetlenül a felszállás után kell továbbítani arról a légitársaságról, amelyikről korábban alapvető repülési terv adatokat továbbítottak. Az indulási közlemények elhagyhatók az EUR körzeten belül működő IFR repülésekre vonatkozóan.
- (2) A DEP közleményt az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységnek kell megküldenie az alapvető repülési tervadatok valamennyi címzettje részére.
- (3) Ha a légitársaságról korábban CPL közleményt továbbítottak, a felszállására vonatkozó értesítést a 342. § határozza meg.
- 338. §** (1) Ha az érkezési repülőteret kiszolgáló ATS egység érkezési jelentést kap, az egységnek egy érkezési (Arrival, a továbbiakban: ARR) közleményt kell továbbítani
- a) a rendeltetési repülőtéren történő leszállás esetén
- aa) annak az ACC-nek vagy repüléstájékoztató központnak, amelynek körzetében az érkezési repülőtér van, ha az adott központ ezt megkívánja, és
- ab) annak az indulási repülőtéren lévő ATS egységnek, amely a repülési terv közleményt megküldte, ha abban a közleményben ARR közlemény továbbítását kérték, vagy
- b) kitérő vagy más repülőtéren történő leszállás esetén
- ba) annak az ACC-nek vagy repüléstájékoztató központnak, amelynek körzetében a leszállási repülőtér van,
- bb) a rendeltetési repülőtér repülőtéri irányító tornyának,
- bc) az indulási repülőtéren lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának, és
- bd) azoknak az ACC-knek vagy repüléstájékoztató központoknak, amelyek illetékessége alá azok a FIR-ek vagy magaslégtéri FIR-ek tartoznak, amelyeken keresztül a légitársaság repülési terve szerint közlekedett volna, ha nem kitérő repülőterre közlekedik.
- (2) Ha az ellenőrzött légitársaság, amellyel a kétoldalú összeköttetés korábban megszakadt, leszállt, a leszállási repülőtér repülőtéri irányító tornyának ARR közleményt kell továbbítani
- a) a rendeltetési repülőtéren történő leszállás esetén
- aa) mindazoknak az érintett ATS egységeknek, amelyek az összeköttetési hiba ideje alatt a repüléssel kapcsolatban voltak, és
- ab) mindazon egyéb ATS egységnek, amelyet riaszthattak, vagy
- b) egyéb, nem a rendeltetési repülőtéren történő leszállás esetén a rendeltetési repülőteret kiszolgáló ATS egységnek, amely egységnek ezután ARR közleményt kell továbbítani a többi érintett vagy riasztott ATS egységnek, az a) pontnak megfelelően.

- 339. §** Koordinációs közlemények
- az érvényes repülési terv közlemények,
  - a határszámítási közlemények,
  - a koordinációs közlemények,
  - az irányítás elfogadási közlemények, és
  - a logikai nyugtázó közlemények.
- 340. §**
- (1) Valamennyi ACC-nek a következő ACC részére, és az utolsó ACC-nek a rendeltetési repülőtéren lévő repülőtéri irányító torony részére érvényes repülési terv (a továbbiakban: CPL) közleményt kell továbbítani valamennyi ellenőrzött repülés vonatkozásában, kivéve, ha a határszámítási közleményekben lévő koordinációs adatokkal kiegészített FPL vagy RPL alapvető repülési terv adatokat már korábban továbbították.
  - (2) Ha egy légi jármű az ellenőrzött légtér olyan meghatározott részét keresztezi, ahol az illetékes ATS egységek közötti körzeti együttműködési megállapodás alapján a légiforgalmi szolgálatok ellátásáért valamint az ezzel kapcsolatos koordinálásért való felelősséget átruházták, az érintett ATS egységnek közvetlenül kell CPL közleményt váltania.
  - (3) A CPL közleményt megfelelő időben kell elküldeni ahhoz, hogy az összes érintett ATS egység legalább 20 perccel azelőtt megkapja, mielőtt a légi járművet az átadási pontra vagy körzethatárra számítják, ahol a légi jármű irányítását az érintett egység venné át. Ezt az eljárást végre kell hajtani függetlenül attól, hogy a CPL közlemény feladásáért felelős ATS egység átvette a légi jármű irányítását vagy összeköttetést létesített a légi járművel abban az időben, amikor a közlemény továbbítását el kell végezni.
  - (4) Ha egy CPL közleményt olyan központnak továbbítanak, amely nincs felszerelve automatikus adatfeldolgozó rendszerrel, a (3) bekezdésben meghatározott idő elégtelennek bizonyul, akkor hosszabb időket kell megállapítani.
  - (5) A CPL közleménynek a repülésre vonatkozóan csak azokat a tájékoztatásokat kell tartalmaznia, amely a következő irányítói körzet belépő pontjától a rendeltetési repülőtérig terjed.
- 341. §**
- (1) Ha egy repülésre alapvető repülési terv adatokat továbbítanak, határszámítási (a továbbiakban: EST) közleményt kell továbbítani az egyes ACC-nek vagy repüléstájékoztató központoknak a következő ACC vagy repüléstájékoztató központ számára a repülés útvonalának megfelelően.
  - (2) Az EST közleményt megfelelő időben kell elküldeni ahhoz, hogy az érintett ATS egység legalább 20 perccel azelőtt megkapja, mielőtt a légi járművet az átadási pontra vagy körzethatárra számítják, ahol a légi jármű irányítását az érintett egység venné át, kivéve, ha más időtartamot határoztak meg. Ezt az eljárást függetlenül attól végre kell hajtani, hogy a határszámítási közlemény feladásáért felelős ACC vagy repüléstájékoztató központ már átvette egy légi jármű irányítását, vagy összeköttetést létesített a légi járművel abban az időpontban, amikor a közlemény továbbítását el kell végezni.
  - (3) Ha az EST közleményt olyan központnak továbbítják, amely nincs felszerelve automatikus adatfeldolgozó rendszerrel, akkor a (2) bekezdésben meghatározott idő elégtelennek bizonyul, és hosszabb időt kell megállapítani.
  - (4) Az EST közleménybe bele kell foglalni a légi jármű számára kiosztott SSR kódot.
  - (5) Ha az állami légi jármű repülési tervének 18. rovatában az „STS/NONRNAV” jelölés szerepel, az átadó ATC egységnek a „NEGATIVE RNAV” kifejezéssel kell a közleményt kiegészítenie, ha a közleményt telefonon továbbítják.
  - (6) Ha szóbeli koordinációs eljárást alkalmaznak, a közleményt továbbító légiforgalmi irányító egységnek a határszámítási közlemény végén a „NEGATIVE RVSM”, vagy „NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT”, amelyek a megfelelő kifejezés használatával a közleménybe kell foglalnia az RVSM üzemelésre vonatkozó tájékoztatást.
- 342. §**
- (1) Koordinációs (a továbbiakban: CDN) közleményt kell a koordinációs egyeztetés során az átvevő egységnek továbbítani az átadó egységhez, ha az átvevő a már korábban vett CPL vagy EST közleményben szereplő adatok módosítását kívánja.
  - (2) Ha az átadó egység az átvevő egység által feladott CDN közleményben szereplő adatok megváltoztatását kívánja, CDN közleményt kell küldenie az átvevő egységnek.
  - (3) Az (1) és (2) bekezdésben meghatározott egyeztetést addig kell folytatni, amíg a koordinációs egyeztetés be nem fejeződik azáltal, hogy bármelyik érintett egység elfogadási (Acceptance, a továbbiakban: ACP) közleményt továbbít. Rendes körülmények között, ha a CDN közleményben foglalt megváltoztatását javasolják, közvetlen távbeszélő összeköttetés útján kell a kérdést rendezni.
  - (4) A koordinálási egyeztetés lefolytatása után, ha a két érintett ATS egység bármelyike az alapvető repülési tervadatokban vagy az átadás feltételeiben felmerülő bármilyen változást javasol vagy közölni, CDN közleményt kell a másik egység részére küldeni. Ez azzal jár, hogy a koordinációs párbeszédet meg kell ismételni.

- (5) A megismételt koordinációs egyeztetést egy ACP közlemény kiadásával kell befejezni. Rendes körülmények között a megismételt koordinációs egyeztetés során közvetlen távbeszélő összeköttetést kell igénybe venni.
- (6) A koordinációs OLDI közlemények és használatuk:
- CDN közleményt kell a koordinációs egyeztetés során az átvevő egységnek továbbítania az átdadó egységhez, ha az átvevő a már korábban vett koordinációs adatok módosítását kívánja, amelyre az átdadó egység válaszul ACP-t küldhet annak jelzésére, hogy az átdadási körülmények módosításához hozzájárul, illetve a módosítási javaslat visszautasítása esetén visszautasító (a továbbiakban: RJC) közleményt kell küldenie, amely RJC esetén általában további szóbeli koordinációt kell kezdeményezni,
  - ha az átdadó egység akarja a koordinációs adatokat megváltoztatni, a helyzettől függően Módosító (a továbbiakban: REV) közleményt vagy Válaszköteles Módosító (a továbbiakban: RRV) közleményt küldhet, amely RRV-re az átvevő egység az a) pontban meghatározott CDN közleménnyel ellenjavaslatot tehet,
  - válaszköteles egyeztetés esetén az egyeztetést addig folytatják, amíg a két érintett egység egyike ACP közleményt továbbít, ha a javaslatot visszautasítják vagy a válaszolási idő alatt válasz nem érkezett, a javasolt módosítás előtti koordinációs adat marad érvényben, és
  - a koordinálási egyeztetés lefolytatása után, ha bármelyik érintett ATS egység az átdadás feltételeiben felmerülő bármilyen változást kíván javasolni vagy közölni, a koordinációs párbeszédet meg kell ismételni.
- (7) A koordinációs párbeszédnek az átdadási fázis megkezdéséig folytathatók.

- 343. §** (1) Az átvevő egységnek ACP közleményt kell küldenie az átdadó egység részére, ezzel jelezve, hogy a CPL vagy az EST közleményben, vagy OLDI használata esetén az RRV közleményben szereplő adatokat elfogadja, kivéve, ha a 303. § (1) bekezdésnek megfelelően az érintett légiforgalmi irányító egységek különleges megállapodást kötöttek.
- (2) Akár az átvevő, akár az átdadó egység küldhet ACP közleményt annak jelzésére, hogy a válaszköteles közleményben foglalt adatokat elfogadta, és a koordinációs egyeztetést befejezettnek nyilvánítja.

- 344. §** (1) LAM közleményt csak ATC számítógépek között lehet használni.
- (2) Az ATC számítógépnek LAM közleményt kell továbbítania CPL, EST vagy más megfelelő közleményre, amelyet vett és feldolgozott, és a megfelelő légiforgalmi irányító részére továbbította annak tartalmát.
- (3) Az átdadó központnak megfelelő válasz idő paramétert kell meghatároznia a közlemények leadásakor. Ha a meghatározott időn belül válaszközlemény, ideértve a LAM közleményt is, nem érkezik, akkor figyelmeztető jelzést kell generálnia, majd vissza kell állni a telefon vagy manuális üzemre.

- 345. §** (1) A számítógépes koordinációs támogatás módszerei:
- az ICAO Doc 4444-ben leírt ATS létesítmények közötti adatkommunikáció (a továbbiakban: AIDC) közlemények vagy
  - az EUROCONTROL által kidolgozott Online Adatcsere (OLDI) Specifikációja című kiadványában leírt közlemények (a továbbiakban: OLDI közlemények) segítségével.
- (2) Ha az egymással szomszédos légiforgalmi irányító egységek úgy állapodnak meg, számítógéppel támogatott koordinációs eljárásokat kell bevezetni a számított határadatok élősóban történő koordinációja szükségességének elkerülése és az ATC számítógépekbe történő manuális adatbevitel csökkentése érdekében.
- (3) A (2) bekezdés szerinti számítógépes koordinációs támogatás kiterjedhet az átdadásra kerülő légi járművekről szóló előzetes tájékoztatásra, a tényleges átdadási adatokkal kapcsolatos egyeztetésre, valamint a légi járművek tényleges átdadásával kapcsolatos közleményváltásra.
- (3) Budapest FIR-ben a polgári ATS egységek egymás közötti és a polgári és katonai ATS egységek közötti, valamint a külföldi ATS egységekkel történő számítógéppel támogatott koordinációs eljárások alkalmazásakor az előzetes tájékoztatás, a koordinálás és a légi járatok légiforgalmi irányító egységek közötti átdadása céljából a repülési adatok cseréjét biztosító automatikus rendszerekre vonatkozó követelmények megállapításáról szóló, 2006. július 6-i 1032/2006/EK bizottsági rendeletben meghatározott EUROCONTROL OLDI specifikációt kell alkalmazni.
- (4) OLDI közlemények váltásakor, az EST adatokon túlmenően egyéb adatok továbbítását is lehetővé tévő ACT közlemény alkalmazása esetén nem kell a 341. §-ban meghatározott EST közleményt továbbítani.
- (5) A számítógéppel támogatott koordinációs eljárások és a váltott közlemények fejlesztésére és bővítési ütemezésére vonatkozóan az 1032/2006/EK bizottsági rendelet előírásait kell figyelembe venni.
- (6) Az alkalmazandó OLDI közlemények formátuma és az adatösszeköttetés módjának meghatározásakor figyelembe kell venni az előzetes tájékoztatás, a koordinálás és a légi járatok légiforgalmi irányító egységek közötti átdadása

céljára szolgáló légiforgalmi üzenettovábbítási protokoll használatára vonatkozó követelmények megállapításáról szóló, 2007. június 7-i 633/2007/EK bizottsági rendeletben meghatározottakat.

- (7) Üzemelési eljárások az EST és ACT közlemények használata során:
- a) a közleményeket az emberi beavatkozás lehetőségének lehető legnagyobb kizárásával, automatikusan kell összeállítani, kicserélni és feldolgozni,
  - b) minden egyes repülést illetően külön közleményt kell továbbítani, majd minden azt követő módosítás szóbeli koordináció függvénye,
  - c) a közleménynek az átadás időpontjában az átadás valamennyi körülményét tisztázó, rendelkezésre álló legutóbbi tájékoztatást kell tartalmaznia,
  - d) a közleménybe foglalt átadási feltételeket a fogadó egység által elfogadottnak kell tekinteni, kivéve, ha a fogadó fél szóbeli koordinációban kezdeményezi az átadási feltételek módosítását.
  - e) az egyes útvonalakon lévő átadási pontokat és az adattovábbítási időket kétoldalú megállapodásban kell rögzíteni, amely adattovábbítási időnek rendes körülmények között 15 perccel kell megelőznie azon időpontot, amikor a légi járművet a határkeresztesztre számolják,
  - f) ha a fogadó fél számítógépe nem képes az adatokat a repülési terv adatbázisában találhatókkal összeegyeztetni, a számítógépnek figyelmeztetnie kell az illetékes légiforgalmi irányító szektort, hogy az megtehesse a szükséges lépéseket a hiányzó repülési terv adatok beszerezésére, amely általában telefonon történő koordinációt jelent,
  - g) ha a számítógép a vett közleményben érthetetlen vagy oda nem illő adatokat észlel, figyelmeztetnie kell az illetékes légiforgalmi irányító szektort, ha az meghatározható, a szükséges intézkedések, ideértve a szóbeli koordinálást is, megtétele érdekében,
  - h) ha a fogadó fél nem rendelkezik repülési terv adatokkal, a közleményt továbbító légiforgalmi irányító egységnek szóbeli tájékoztatást kell adnia, hogy az adott repülés RVSM engedélyezett-e, vagy sem,
  - i) ha egy légi jármű repülés közben váratlan helyzetbe kerül, és ez hatással van az RVSM üzemelésére, a koordinációs közleményt szóbeli tájékoztatással kell kiegészíteni, megadva a váratlan helyzet okát.
- (8) Az alkalmazandó kommunikációs eszközt és a számítógéppel segített koordinációs folyamat közleményváltásai során alkalmazandó eljárásokat az érintett ATC egységek közötti kétoldalú megállapodásban kell meghatározni.
- (9) Ha az ACT közlemény nem tartalmazza az RVSM, vagy RNAV képesség hiányára vonatkozó utalásokat, a közleményt küldő légiforgalmi irányító egységnek az ACT közleményt az alábbi kifejezések használatával, szóbeli tájékoztatással kell kiegészítenie:
- a) „NEGATIVE RVSM”, vagy „NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT”, amelyik a megfelelő, vagy
  - b) „NEGATIVE RNAV”.
- (10) Munkahelyi előírásban vagy együttműködési megállapodásban kell szabályozni az ATS közvetlen beszédüzemű berendezés meghibásodása esetén követendő eljárásokat.

#### **346. §** Kiegészítő közlemények

- a) a repülési terv kérő (Request Flight Plan, a továbbiakban: RQP) közlemények,
- b) a kiegészítő repülési terv kérő (Request Supplementary Flight Plan, a továbbiakban: RQS) közlemények, és
- c) a kiegészítő repülési terv (Supplementary flight plan, a továbbiakban: SPL) közlemények.

**347. §** RQP közleményt akkor kell adni, ha egy ATS egység repülési terv adatokat akar beszerezni. Ez akkor fordulhat elő, ha olyan légi járműre vonatkozó közlemény érkezik, amelyről az alapvető repülési terv adatok még nem érkeztek meg. Az RQP közleményt annak az átadó ATS egység számára kell elküldeni, amelyiktől az EST közlemény érkezett, vagy pedig annak a központnak a számára, amelyik olyan repülésre vonatkozó pontosító közleményt adott ki, amelyről alapvető repülési tervadatok nem állnak rendelkezésre. Ha nem érkezett közlemény, de a légi jármű rádióösszeköttetést létesít és légiforgalmi szolgálatot igényel, az RQP közleményt a repülés útvonalán lévő előző ATS egység számára kell továbbítani.

**348. §** RQS közleményt akkor kell adni, ha egy ATS egység kiegészítő repülési terv adatokat akar kapni. Ezt a közleményt az indulási repülőtéren lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája számára vagy, ha a repülési tervet repülés közben nyújtották be, a repülési terv közleményben meghatározott ATS egység számára kell elküldeni.

- 349. §** Az SPL közleményt az indulási repülőtéren lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának kell megküldenie azon ATS egységek részére, amelyek egy korábban továbbított CPL vagy FPL közleményhez kiegészítő információt kértek. Ha a közleményt AFTN-en továbbítják, ugyanolyan elsőbbségi jellel kell ellátni, mint a kérő közleményé volt.
- 350. §** Irányítói közlemények:
- az engedélyközlemények,
  - az irányítás átadási közlemények,
  - az áramlás szabályozási közlemények, és
  - a helyzetjelentés és légijelentés közlemények.
- 351. §** (1) Az engedély közleményeknek a következőket kell tartalmazniuk a megadott sorrendben:
- a légijármű azonosító jele,
  - az engedélyhatár,
  - a repülési útvonal,
  - a repülési magasság vagy magasságok a teljes útvonalra, vagy annak egy szakaszára, és ha szükséges, a repülési magasságok változásai, valamint
  - egyéb fontos tájékoztatások vagy utasítások olyan kérdésekre vonatkozóan, mint például az SSR válaszadó működés, megközelítési vagy indulási eljárások, összeköttetés és az engedély lejáratí ideje.
- (2) Ha az (1) bekezdés d) pontjában meghatározott, a magassággal kapcsolatos engedély az útvonal egy szakaszára terjed ki, a légiforgalmi irányító egységnek meg kell határoznia egy olyan pontot, ameddig az engedélynek a magasságra vonatkozó része érvényes.
- (3) Az (1) bekezdés e) pontjában meghatározott engedély lejáratí idejétől az engedély nem hatályos, ha a repülést nem kezdték el.
- (4) Az engedélyben szereplő, a magasságokra vonatkozó utasításoknak tartalmazniuk kell:
- az utazó magasság vagy magasságok, vagy utazó emelkedés esetén egy magasságtartomány, és szükség esetén az a pont, ameddig a magasságokat érintő engedély hatályos,
  - szükség esetén repülési magasságok, amelyeken egyes meghatározott fontos pontokat kell keresztezni,
  - szükség esetén az emelkedés vagy süllyedés megkezdésének helye vagy időpontja,
  - szükség esetén az emelkedés vagy süllyedés mértéke, és
  - szükség esetén indulási vagy megközelítési magasságokra vonatkozó részletes utasítások.
- (5) Ha az engedélyt az érintett irányító egység nem közvetlenül a légijármű részére továbbítja, az engedélyt vevő egység vagy légijármű üzemben tartó felelőssége az engedély továbbítása egy légijármű számára meghatározott vagy elvárható időn belül, valamint az ATC egység azonnali értesítése, ha ezt nem teljesítette egy meghatározott időn belül.
- (6) A légijármű számára szóló engedélyeket vevő személynek az engedélyeket ugyanolyan kifejezések használatával kell továbbítania, ahogy azokat kapta.
- (7) A levegő-föld összeköttetés során az ATC által kiadott magassági korlátozásokat vissza kell ismételni a vonatkozó magassági engedélyekkel együtt, annak érvényben maradása érdekében.
- (8) A SID-ek és a STAR-ok elemeiként szereplő magassági korlátozásokra vonatkozó rendelkezéseket a 148. § és a 157. § határozza meg.
- 352. §** Az irányítás átadására vonatkozó rendelkezéseket a XV. Fejezet határozza meg. A szóbeli közlemények továbbításakor használatos kifejezéseket a 12. melléklet 2.5. pontja határozza meg.
- 353. §** A légi forgalom áramlásának szervezését illető rendelkezéseket a 77. § (2) bekezdése, valamint a Hálózatkezelő Operatív Központ Kézikönyve határozza meg.
- 354. §** (1) A helyzetjelentéssel kapcsolatos rendelkezéseket az 53. alcím, a SERA rendeletmellékletének 12. szakasz 12020. pontja, valamint a repülés rendelet határozza meg.
- (2) A légijelentés közlemények tartalma:
- a légijármű azonosító jele,
  - a légijármű helyzete,



- c) a adott helyzet átrepülésének időpontja,
- d) a repülési magasság, és
- e) a repülésre veszélyes meteorológiai jelenség megnevezése.

**355. §** Repüléstájékoztató közlemények a 356–362. § szerinti közlemények.

- 356. §** (1) Az ellenőrzött légtéren kívül működő légi járműveknek szóló, forgalmi tájékoztatást tartalmazó közleményekhez nem lehet standard szöveget előírni, tekintettel a repüléstájékoztató szolgáltatásra hatást gyakorló tényezőkre, és különösképpen az ellenőrzött légtéren kívül üzemeltetett légi járművek lehetséges összeütközési veszélyeire vonatkozó tájékoztatás megadásának problémájára.
- (2) A forgalmi tájékoztatást tartalmazó közleményeknek elegendő adatot kell tartalmazniuk a repülés irányára, a számított időre, a repülési magasságra és azon helyre vonatkozóan, amelynél a lehetséges összeütközési veszélyben érintett légi járművek majd keresztezik, elhagyják vagy megközelítik egymást. Ezt a tájékoztatást oly módon kell megadni, hogy az érintett légi járművek vezetői világosan felmérhessék a veszély természetét.

**357. §** Az ellenőrzött légtéren belüli IFR repülések számára továbbított lényeges forgalmi tájékoztatást tartalmazó közlemények továbbítása esetén, azoknak a következő szöveget kell tartalmazniuk:

- a) azon légi jármű azonosító jele, amelynek a tájékoztatást továbbítják,
- b) a „TRAFFIC IS” (a FORGALOM), vagy az „ADDITIONAL TRAFFIC IS” (TOVÁBBI FORGALOM) szavak,
- c) az adott légi jármű repülési iránya,
- d) az adott légi jármű típusa, és
- e) az adott légi jármű utazómagassága és az azon helyhez legközelebb eső fontos pontra vonatkozó számított érkezési ideje (a továbbiakban: ETA), ahol a légi járművek magasságkeresztezése majd megtörténik.

**358. §** Az egyéb lényeges helyi forgalomról szóló tájékoztatást tartalmazó közlemények továbbítása esetén, azoknak a következő szöveget kell tartalmazniuk:

- a) azon légi jármű azonosító jele, amelynek a tájékoztatást továbbítják,
- b) szükség esetén a „TRAFFIC IS” („FORGALOM”), vagy az „ADDITIONAL TRAFFIC IS” („TOVÁBBI FORGALOM”) kifejezés,
- c) a lényeges helyi forgalom leírása oly módon, hogy az megkönnyítse annak a hajózó személyzet által történő felismerését, különösen a légi jármű típusa, sebesség kategóriája, színe, a jármű típusa, személyek száma, és
- d) a lényeges helyi forgalom helyzete a légi járműhöz képest, valamint a mozgás iránya.

**359. §** (1) A levegőben lévő légi járművektől származó meteorológiai tájékoztatások az ATS egységek által repülésmeteorológiai szolgálat felé történő továbbítására vonatkozó rendelkezéseket a SERA rendelet mellékletének 12. szakasz 12020. pontja határozza meg.

- (2) IFR-ről VFR repülésre áttérni szándékozó légi jármű hajózó személyzetének szóló tájékoztatást, ha valószínűnek látszik, hogy VMC-ben való repülés nem lehetséges, a következő módon kell megadni: „INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED (or forecast) IN THE VICINITY OF..... (location)” („MŰSZERES METEOROLÓGIAI KÖRÜLMÉNYEKET JELENTETTEK (vagy előre jeleztek) ..... (hely) KÖZELÉBEN”).
- (3) A repülőtéren uralkodó meteorológiai körülményekről szóló tájékoztatást, amelyet az érintett ATS egységnek a 74, 78. és a 83. alcímnek megfelelően kell továbbítani a légi járművek számára, a repülésmeteorológiai szolgálat által adott következő meteorológiai tájékoztatásokból kell összeállítani, kiegészítve azokat az ATS egységénél kijelzett, meteorológiai érzékelőktől származó, az induló és érkező légi járművek számára szóló tájékoztatásokkal, különös tekintettel a talajszelekre és a futópálya menti látástávolságra:
- a) helyi rendszeres időközönkénti és különleges meteorológiai jelentések,
  - b) METAR és SPECI, a rendeltetési repülőtéren kívüli egyéb repülőterek részére történő szétosztásra, elsősorban repülés tervezés, VOLMET és D-VOLMET adások céljára.
- (4) A (3) bekezdésben meghatározott meteorológiai tájékoztatásokat szükség szerint a következő meteorológiai információ elemekből kell összeállítani:
- a) átlagos talajszelel iránya, sebessége és az azoktól való lényeges eltérések,
  - b) látástávolság, beleértve annak jelentős iránybeli eltéréseit is,
  - c) futópálya menti látástávolság,

- d) aktuális meteorológiai körülmények,
  - e) alacsonyszintű felhők mennyisége és a felhőalap magassága,
  - f) a levegő- és a harmatpont hőmérséklete,
  - g) magasságmérő beállítás, és
  - h) kiegészítő tájékoztatások.
- (5) A (4) bekezdés a) alpontjában meghatározott, az átlagos talajszél irányára vonatkozó tájékoztatást a repülésmeteorológiai szolgálatnak az ATS egységek számára a földrajzi É-től mért fokokban kell megadnia. Az ATS egységnek a hajózó személyzetszámára a talajszél irányát a talajszél irányjelző műszer által mutatott mágneses fokokban kell megadnia.

**360. §** A navigációs berendezések működésére vonatkozó közleményeket az ATS szolgáltatónak továbbítania kell azon légi járművek számára, amelyek repülési tervéből nyilvánvaló, hogy a repülés végrehajtását befolyásolhatja az érintett berendezés működési állapota. Ezeknek a közleményeknek a kérdéses berendezés üzemi állapotára vonatkozó megfelelő adatokat kell tartalmazniuk, és ha a berendezés nem működik, jelezni kell, hogy a rendes működési állapot visszaállítása mikorra várható.

- 361. §** (1) A repülőtéren állapotról szóló tájékoztatást világosan és röviden kell megtenni, hogy megkönnyítse a leírt helyzet megértését a hajózó személyzet részére. Ezt a tájékoztatást minden alkalommal meg kell adni, ha a szolgálatos irányító a repülésbiztonság érdekében szükségesnek tartja vagy a légi jármű kéri. Ha a tájékoztatást a légi forgalmi irányító kezdeményezi, azt az összes érintett légi jármű részére kellő időben továbbítani kell a megfelelő felhasználás érdekében.
- (2) Valamennyi érintett légi járművet tájékoztatni kell, ha a futópályán víz található. A tájékoztatást a légi forgalmi irányítóknak kell kezdeményeznie és a következő kifejezéseket kell használnia:
- a) „NEDVES”–„DAMP”, ha a felület nedves, színe megváltozott,
  - b) „VIZES”–„WET”, ha a felület vizes, de nincsenek víztócsák,
  - c) „VÍZFOLTOK”–„WATER PATCHES”, ha a felületen víztócsák vannak, és
  - d) „NAGYFELÜLETŰ VÍZFOLTOK”–„FLOODED”, ha nagy kiterjedésű víztócsák találhatók a felületen.

**362. §** Ha egy légi forgalmi eseményben érintett légi jármű rendeltetési repülőtere kívül esik azon ATS egység felelősségi területén, ahol az esemény bekövetkezett, az érintett ATS egységnek emlékeztetnie kell a légi jármű hajózó személyzetét, hogy a leszállási repülőtéren a légi forgalmi eseményt írásban is jelentse.

## XVII. FEJEZET

### RÁDIÓ-TÁVBESZÉLŐ KIFEJEZÉSEK

#### 129. Összeköttetési eljárások

**363. §** Az összeköttetések során be kell tartani az ICAO Annex 10, II. kötetében meghatározottakat. A hajózó személyzet, a légi forgalmi szolgálatok és más földi szolgálatok személyzeteinek a rádióösszeköttetési eljárásokat teljes mértékben ismerniük kell.

#### 130. Általános rész

- 364. §** (1) A hajózó személyzet, az ATS és más földi személyzet által használható kifejezéseket a 12. melléklet tartalmazza.
- (2) Az RVSM légtérben vagy RVSM légtérbe belépéskor az RVSM üzemeltetésre nem engedélyezett légi járművek vezetőjének a nem engedélyezettségüket mindig jelenteniük kell
- a) az RVSM légtérben bármely csatornán az első rádióösszeköttetéskor,
  - b) minden magasság váltásra irányuló kéréskor, és
  - c) minden engedélyezett magasság visszaolvasásakor.
- (3) A légi forgalmi irányítóknak egyértelműen nyugtáznia kell a légi jármű (2) bekezdés szerinti azon jelentését, hogy nem RVSM engedélyezett.
- (4) A munkaterületen üzemeltetett földi járművek részére a 12. mellékletben külön kifejezések nincsenek felsorolva a vontató járművekre vonatkozó kifejezések kivételével, minthogy a földi járművekre alkalmazhatók a légi járművek

- mozgásával kapcsolatos kifejezések a gurulási utasítások kivételével. Járművekkel történő közleményváltáskor a „TAXI” („GURULJON”) kifejezés helyett a „PROCEED” („HALADJON”) kifejezést kell használni.
- (5) Nem lehet feltételes kifejezéseket, ideértve a „A LESZÁLLÓ LÉGIJÁRMŰ MÖGÖTT” („BEHIND LANDING AIRCRAFT”) vagy az „after departing aircraft” („az induló légi jármű után”) kifejezéseket a használatos futópályát érintő mozgásokra használni, kivéve, ha az érintett légiforgalmi irányító vagy hajózó személyzet látja a szóban forgó légi járművet vagy földi járművet. A kiadott engedélyben a feltételt okozó légi jármű vagy földi jármű alatt azt kell érteni, amely elsőként halad el az érintett másik légi jármű előtt.
- (6) Az (5) bekezdés szerinti feltételes engedélyeket minden esetben a következő sorrendben és tartalommal kell megadni:
- azonosító jel,
  - a feltétel,
  - az engedély, és
  - a feltétel tömör ismétlése.
- (7) Az (5) bekezdés szerinti feltételes engedélyt vevő légi járműnek azonosítania kell a feltételes engedély alapját képező légi járművet vagy földi járművet.

### XVIII. FEJEZET

#### BERENDEZÉSFÜGGŐ AUTOMATIKUS LÉGTÉRELLENŐRZÉS (ADS)

- 365. §** Budapest FIR-ben az ATS egységek és a légi járművek között az ADS jelentések nem alkalmazandók.

### XIX. FEJEZET

#### CPDLC

#### 131. Általános rész

- 366. §** (1) A CPDLC alkalmazásával a rádióösszeköttetések során alkalmazott kifejezéseknek megfelelő engedélyek, tájékoztatások és kérés közlemény elemek sorozatát lehet végrehajtani.
- (2) A légiforgalmi irányító számára a légiforgalmi szolgáltatónak biztosítani kell, hogy a közleményt, beleértve a kényszerhelyzeti közleményt is, megválaszolja, és hogy engedélyeket, utasításokat és tanácsokat adjon ki, és tájékoztatásokat kérjen és továbbítsa.
- (3) A hajózó személyzetnek biztosítani kell, hogy válaszolni tudjon a közleményekre, engedélyeket és tájékoztatásokat kérjen vagy továbbítsa, valamint kényszerhelyzeti állapotot jelenthessen be, vagy azt törölhesse.
- (4) A hajózó személyzet és a légiforgalmi irányító számára biztosítani kell, hogy az előre meghatározott formátumtól eltérő közleményt cserélhessenek, különös tekintettel a szabad szövegű közleményekre.
- (5) A földi és fedélzeti rendszereknél lehetővé kell tenni a közlemények megfelelő megjelenítését, igény szerinti kinyomtatását vagy olyan mérvű tárolását, hogy a tárolt közlemény szükség esetén kellő időben és könnyen hozzáférhető legyen.
- (6) Ha szöveges megjelenítésre van szükség, azt legalább angol nyelven kell megjeleníteni.
- (7) A CPDLC esetén az ICAO 10. Annex III. kötet I. rész 3. fejezetében leírt összeköttetési eljárásokat kell alkalmazni. A közlemény elemek célja, szövege és az azokkal összefüggő eljárások, általában összhangban vannak a 12. melléklet – rádiótávbeszélő kifejezéseknél leírtakkal. A CPDLC közlemény készlet, valamint az azokkal összefüggő eljárások némiképpen eltérnek az azzal egyenértékű beszéd üzemi összeköttetések során alkalmazottaktól. Az adatcsere megjeleníthető vagy kinyomtatható.

#### 132. CPDLC létesítése

- 367. §** CPDLC-t annyi idővel megelőzően kell létesíteni, amely elegendő a légi jármű és a megfelelő ATC egység közötti összeköttetés biztosítására. Ahol a levegő-föld rendszerek alkalmasak CPDLC létesítésére, ott AIP-ben kell közzétenni, hogy az mikor és hol alkalmazható.
- 368. §** (1) Ha egy ATC egységet egy légi jármű váratlanul CPDLC létesítésére kér, ennek okát a légi járműtől kell beszerezni a további teendők meghatározása érdekében.

- (2) Ha az ATC egység CPDLC-re irányuló kérést elutasít, az elutasítás okát a hajózó személyzetnek szóló, megfelelő CPDLC közleménybe kell belefoglalni.

- 369. §** (1) Az ATC egység akkor létesíthet CPDLC-t valamely légi járművel, ha a légi jármű még nem létesített CPDLC kapcsolatot, vagy ha erre az az ATC egység adott felhatalmazást, amely éppen CPDLC kapcsolatban áll a légi járművel.
- (2) Ha a légi jármű CPDLC-re irányuló kérést elutasít, az elutasítás okát a CPDLC földre irányuló válasz közleményében a „NEM ÖN A PILLANATNYI ADATJOGOSULT” („NOT CURRENT DATA AUTHORITY”), vagy „NINCS FELJOGOSÍTVÁ, HOGY A SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULT LEGYEN” („NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY”) közlemény elemmel kell jeleznie. Helyi előírásokban kell szabályozni, hogy az elutasítás okát megjelenítik-e a légiforgalmi irányító számára. Az ATC egység által kezdeményezett, a légi járművel történő CPDLC létesítésére irányuló szándékot a légi jármű más okból nem utasíthat vissza.

### 133. A működéssel kapcsolatos CPDLC közleménycsere

- 370. §** (1) A légiforgalmi irányítónak vagy a hajózó személyzetnek a CPDLC közleményeket a meghatározott közleménykészletből, egy szabad szövegezésű közleményből vagy a kettő kombinációjából kell összeállítania.
- (2) Ahol az lehetséges, a hosszú közlemények, a többszörös engedély elemeket tartalmazó közlemények, és az engedélyeket és tájékoztatásokat egyaránt tartalmazó közlemények használatát kerülni kell.
- (3) Ha CPDLC-t használnak és a közlemény célja megfelel a 16. mellékletben a CPDLC közleménykészletben meghatározottaknak, az abban szereplő, megfelelő közleményt kell használni, kivéve, ha az ATC egység által használt rendszerben a közlemény nem szerepel.
- (4) A 373. § (1) bekezdésében meghatározottak kivételével a légiforgalmi irányító vagy a légi járművezető CPDLC közleményére a válasz közleményt szintén CPDLC közleményben kell megadni. Ha a légiforgalmi irányító vagy a légi járművezető a kommunikációra a beszédüzemű összeköttetést használja, a válasz közleményt szintén beszédüzemű összeköttetéssel kell megadni.
- (5) Ha az elküldött CPDLC üzenetet javítani vagy a tartalmát tisztázni kell, a légiforgalmi irányítónak vagy légi járművezetőnek a rendelkezésre álló legmegfelelőbb eszközt kell használnia a helyes adatok megadása vagy az üzenet tisztázása érdekében.
- (6) Ha beszédüzemű összeköttetést használnak olyan CPDLC üzenet kijavítására, amelyre nem érkezett operatív válasz, a légiforgalmi irányítónak vagy a légi járművezetőnek a közleményét a következő kifejezéssel kell kezdenie: „DISREGARD CPDLC (message type) MESSAGE, BREAK” („Hagyja figyelmen kívül a CPDLC (üzenet típus) üzenetet, ÚJ KÖZLEMÉNY”), amelyet a helyes engedély, utasítás, tájékoztatás vagy kérés követ.
- (7) A figyelmen kívül hagyandó üzenetre való hivatkozás és az üzenet azonosítása esetén fokozott figyelmet kell fordítani a kifejezések használatára, a kiadott, javított engedély, utasítás, tájékoztatás vagy kérés közleményekkel kapcsolatos bizonytalanság elkerülése érdekében. Amennyiben lehetséges, az ilyen közleményt a 12. melléklet 6.1. pontjában foglaltaknak megfelelő struktúrához hasonlóan kell kiadni.
- (8) Ha az operatív válaszra váró CPDLC közleményre beszédüzemű összeköttetésben érkezik válasz, a CPDLC üzenetcsere megfelelő CPDLC közleménnyel is le kell zárni a CPDLC üzenetcsere megfelelő szinkronizáltsága érdekében. Ez megvalósítható a fogadó fél felé történő, az üzenetcsere lezárására vonatkozó beszédüzemű utasítással vagy a rendszer által történő automatikus lezárással.
- (9) A CPDLC üzenetet fogadó felhasználónak a közlemények vételéhez, a közlemény jellemzőiből adódó meghatározott kezelési követelménynek kell megfelelnie. Az egyes CPDLC közlemények a következő három jellemzővel rendelkeznek: sürgősség, riasztás és válasz, amelyekre a 12. mellékletben foglaltakat kell alkalmazni.
- 371. §** (1) A CPDLC átadását a beszédüzemű összeköttetések átadásával egyidőben kell megkezdeni.
- (2) Ha a CPDLC-re képes ATC egység egy olyan ATC egységnek adja át a légi járművet, amely nem képes CPDLC-re, akkor az átadó egységnek a rádióösszeköttetés átadásával egyidőben a CPDLC kapcsolat befejezését kell kezdeményezni.
- (3) Ha a CPDLC átadása során változás történik az adatok jogosultságával kapcsolatban, de egyes közleményekre a lezáró válaszközlemények még nem érkeztek meg, az átadó irányítónak erről tájékoztatást kell kapnia.
- (4) Ha a légiforgalmi irányítónak oly módon kell átadnia egy légi járművet, hogy a légi jármű földre küldött közleményére még nem válaszolt, a rendszernek automatikusan megfelelő záró válasz közleményt kell küldenie. Az automatikusan elküldött záró válasz közlemények tartalmát helyi előírásban kell közzétenni.

- (5) Ha a légiforgalmi irányító oly módon ad át valamely légi járművet, hogy a légi járműnek küldött közleményre a válaszközlemény még nem érkezett meg, a légiforgalmi irányítónak beszédüzemű összeköttetésben kell tisztáznia a CPDLC közleményének egyértelműségét.

**372. §** A szabad szövegű közlemények használatakor a légiforgalmi irányítónak és a hajózó személyzetnek kerülnie kell az előre megszerkesztett szabad szövegű közleményektől való eltéréseket.

- 373. §** (1) A CPDLC kényszerhelyzeti közlemény vételekor a légiforgalmi irányítónak azt a rendelkezésre álló leghatékonyabb módon nyugtáznia kell.
- (2) A jogellenes beavatkozásról szóló CPDLC jelentésre a földről a „NYUGTÁZOM 7500” („ROGER 7500”) szövegű közleménnyel kell válaszolni.
- (3) CPDLC útján kapott minden egyéb kényszerhelyzeti vagy sürgősségi közleményre a földről a „NYUGTÁZOM” („ROGER”) válaszközleményt kell felküldeni.
- (4) Ha a CPDLC közlemény logikai nyugtázást vagy operatív válasz közleményt igényel, és ilyen válaszközleményt a hajózó személyzet vagy a légiforgalmi irányító nem kapott, az érintettnek riasztást kell kapnia.

- 374. §** (1) CPDLC meghibásodáskor a légiforgalmi irányítót és a hajózó személyzetet a lehető leghamarabb riasztani kell.
- (2) Ha a légiforgalmi irányító vagy a hajózó személyzet CPDLC meghibásodásról kap riasztást és a légiforgalmi irányítónak vagy a hajózó személyzetnek még a CPDLC kapcsolat helyreállítása előtt összeköttetést kell létesítenie, akkor, ha az lehetséges, vissza kell térnie a beszédüzemű összeköttetési eljárásokhoz és a tájékoztatást a „CPDLC MEGHIBÁSODÁS” („CPDLC FAILURE”) kifejezéssel kell kezdeni.
- (3) A légiforgalmi irányítónak a CPDLC földi rendszerének teljes meghibásodásáról rádióon történő általános adásba foglalt tájékoztatást kell adnia az „MINDEN ÁLLOMÁSNAK SZÓLÓ ADÁS, CPDLC MEGHIBÁSODÁS” („ALL STATIONS CPDLC FAILURE”) kifejezés használatával, amelyet a hívó állomás azonosítója követ.
- (4) A (3) bekezdésben meghatározott általános adást nem kell nyugtázni, kivéve, ha az egyedi állomásoktól külön nyugtázást kér a légiforgalmi irányító.
- (5) Ha a CPDLC meghibásodik és visszatérnek a beszédüzemű összeköttetési eljárásokhoz, valamennyi már elküldött, de még meg nem válaszolt CPDLC közleményt el nem küldött közleményként kell kezelni, és az egész párbeszédet, beleértve a befejezetlen közleményváltást, meg kell ismételni beszédüzemben.
- (6) Ha a CPDLC meghibásodik, de a kapcsolat a beszédüzemű összeköttetési eljárásokra történő átállást megelőzően helyreáll, valamennyi elküldött közleményt, amelyre válaszközleményt nem vettek, el nem küldött közleményként kell kezelni, és az egész párbeszédet, beleértve a befejezetlen közleményváltást, meg kell ismételni CPDLC útján.

- 375. §** (1) Ha az összeköttetési hálózatot vagy a CPDLC földi rendszert előre meghatározott terv szerint kapcsolják ki, NOTAM-ot kell kiadni a kikapcsolás időszakáról és szükség esetén a beszédüzemű összeköttetésben használt frekvenciáról.
- (2) Az ATC egységgel összeköttetésben lévő légi járműveket rádióon vagy CPDLC használatával tájékoztatni kell a bekövetkező CPDLC kapcsolat elvesztéséről.
- (3) A légiforgalmi irányító és a hajózó személyzetszáma lehetővé kell tenni a CPDLC kapcsolat megszakítását.

- 376. §** Ha a légiforgalmi irányító vagy a hajózó személyzetfigyelmeztetést kap CPDLC üzenet hibáról, a következőt kell tennie:
- a) beszédüzemű összeköttetésben megerősíti a végrehajtandó tevékenységet, a következő kifejezéssel kezdve: „HIBÁS CPDLC ÜZENET” („CPDLC MESSAGE FAILURE”), vagy
- b) CPDLC használatával újraküldi a hibás üzenetet.

- 377. §** (1) Ha a légiforgalmi irányító minden állomásról vagy egy adott légi járműtől CPDLC-n érkező kéréseinek felfüggesztését kéri egy időszakra, a következő kifejezést kell használnia: „((hívójel) vagy MINDEN ÁLLOMÁSNAK) FÜGGESSZE FEL A CPDLC KÉRÉSEK TOVÁBBÍTÁSÁT [TOVÁBBI ÉRTESETÉSIG] (ok)” („((call sign) or ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] (reason)”).
- (2) Az (1) bekezdésben meghatározott esetben a CPDLC használatban marad a hajózó személyzet számára az üzenetek megválaszolására, tájékoztatás közlésére és kényszerhelyzet közlésére és visszavonására.

- (3) A rendeltetésszerű CPDLC üzemre történő visszaállásról a következő kifejezés használatával kell tájékoztatást adni: „((hívójel) vagy MINDEN ÁLLOMÁSNAK) VISSZAÁLLÁS NORMÁL CPDLC ÜZEMRE” („((call sign) or ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS”).

**378. §** Ha a CPDLC egy adott légi járművel történő tesztelése hatással lehet a légi járműnek nyújtott légiforgalmi szolgáltatásra, a tesztelést megelőzően koordinálni kell.

#### *XX. FEJEZET*

#### *KÉNYSZERHELYZETEKRE, ÖSSZEKÖTTETÉS MEGSZAKADÁSÁRA ÉS RENDKÍVÜLI HELYZETEKRE VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK*

#### **134. Kényszerhelyzeti eljárások**

- 379. §** (1) A kényszerhelyzetekre vonatkozó általános útmutatást jelen alcím tartalmazza. Az útmutatás alkalmazása során figyelembe kell venni, hogy az egyes kényszerhelyzetekkel együtt járó különböző körülmények nem teszik lehetővé pontosan körülírt végrehajtandó eljárások kidolgozását. A légiforgalmi irányító egységeknek a legszorosabban együtt kell működniük, és a légiforgalmi irányítóknak legjobb megítélésük szerint kell eljárniuk a kényszerhelyzetek kezelésében.
- (2) Ha egy légi jármű kényszerhelyzetet jelent, akkor az ATS egységnek a következő intézkedéseket kell megtennie:
- meg kell tennie minden szükséges lépést, hogy megbizonyosodjon a légi jármű azonosító jeléről, típusáról, a kényszerhelyzet fajtájáról, a légi járművezető szándékáról, valamint a légi jármű helyzetéről és repülési magasságáról, kivéve, ha a légi jármű hajózó személyzete megerősíti vagy erről máshonnan értesítés érkezik,
  - meg kell határozni a megadható legmegfelelőbb segítséget,
  - össze kell gyűjtenie az olyan ATS egység vagy egyéb szolgálatok által adható segítségre vonatkozó tájékoztatásokat, amelyek segítségére lehetnek a légi járműnek,
  - el kell látnia a légi jármű személyzetét a kért tájékoztatással, valamint bármilyen egyéb vonatkozó tájékoztatással, ideértve a megfelelő repülőterek adatait, a legalacsonyabb biztonságos tengerszint feletti magasságokat és az időjárás tájékoztatást is,
  - a légi jármű üzemben tartójától, vagy ha az nem lehetséges, a légi jármű személyzetétől kell beszereznie az információkat a fedélzeten lévő személyek számáról, a rendelkezésre álló üzemanyag mennyiségéről, a szállított veszélyes anyagokról és azok természetéről, és
  - a helyi utasításoknak megfelelően értesítenie kell a megfelelő ATS egységeket és hatóságokat.
- (3) Lehetőség szerint kerülni kell a rádiófrekvencia- és SSR kódváltást, ezeket rendes körülmények között csak akkor lehet alkalmazni, ha az ATS egység az érintett légi jármű számára egy emelt szintű szolgáltatást nyújthat. Egy hajtóműhibát jelentett légi járművet a legkisebb mértékben lehet manőverek végrehajtására utasítani. Lehetőség szerint a kényszerhelyzetben lévő légi jármű közelében működő légi járműveket értesíteni kell a körülményekről.
- 380. §** (1) A többi légi járművel szemben elsőbbséget kell biztosítani annak a légi járműnek, amelyről tudott vagy feltételezik, hogy kényszerhelyzetben van, beleértve a jogellenes beavatkozás esetét is.
- (2) Az 1992. március 24-én, Helsinkiben aláírt Nyitott Égbolt Szerződés kihirdetéséről szóló 2004. évi V. törvénnyel kihirdetett Nyitott Égbolt Szerződés keretében végzett ellenőrző repülések számára elsőbbséget kell biztosítani. Az ilyen légi jármű azonban nem élvez elsőbbséget a kényszerhelyzetben lévő és a jogellenes beavatkozás alatt álló légi járművekkel szemben.
- 381. §** (1) A légiforgalmi szolgálatok személyzetének fel kell készülnie arra, hogy valamely légi járművet érintő jogellenes beavatkozás jeleit felismerje.
- (2) Ha feltételezhető, hogy valamely légi jármű jogellenes beavatkozás alatt áll, és az SSR „A” mód 7500 vagy 7700-as kód automatikus, jól megkülönböztethető jelzése nem biztosított, a légiforgalmi irányítónak meg kell próbálnia gyanúját alátámasztani a földi SSR dekóderének „A” mód 7500-as kódra, majd utána a 7700-as kódra kapcsolásával.
- (3) Ha a légi járműről tudott vagy feltételezett, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll, vagy bombafenyegetésről szóló figyelmeztetés érkezett, az ATS egységnek haladéktalanul eleget kell tennie a légi jármű kéréseinek és várható igényeinek, beleértve a repülés útvonalán található, valamint bármely tervezett leszállási repülőter léginavigációs berendezéseivel, eljárásaival és szolgálataival kapcsolatos tájékoztatásokra vonatkozó kéréseket is, valamint meg

kell tennie minden intézkedést a repülés egyes szakaszai lebonyolításának meggyorsítására, beleértve a légi jármű biztonságos leszállását is.

- (4) A (3) bekezdésben foglaltakon túl az ATS egység további feladatai:
- a) minden körülmény között folytatnia kell a repülés biztonságos végrehajtását elősegítő tájékoztatások adását anélkül, hogy a légi járműtől választ várna,
  - b) a rendelkezésre álló eszközök segítségével meg kell figyelnie és jegyeznie kell a repülés előrehaladását, valamint a szomszédos ATS egységekkel úgy kell koordinálnia az irányítás átadását, hogy ahhoz a légi jármű részéről adásra vagy más tevékenységre ne legyen szükség, kivéve, ha a légi járművel az összeköttetés zavartalan maradt,
  - c) a repülésről folyamatosan tájékoztatnia kell a többi érintett ATS egységet, beleértve azokat a szomszédos FIR-ekben lévő azon ATS egységeket is, amelyeket a repülés érinthet,
  - d) értesíteni kell:
    - da) a légi jármű üzemben tartóját vagy kijelölt képviselőjét,
    - db) az érvényes riasztási eljárásoknak megfelelően az illetékes mentés koordinálására kijelölt szervet, és
    - dc) a magyar légtér igénybevételéről szóló kormányrendeletben meghatározott szervezetet, és
  - e) a jogellenes beavatkozás körülményeivel kapcsolatos, megfelelő közleményeket közvetítenie kell a légi jármű és a kijelölt szervezetek között.
- (5) Ha olyan fenyegetés érkezik, amely szerint egy ismert légi járművön bombát vagy egyéb robbanóeszközt helyeztek el, a fenyegetést vett ATS egységnek
- a) ha közvetlen összeköttetésben áll a légi járművel, késedelem nélkül értesítenie kell a légi járművet a fenyegetésről vagy az azzal kapcsolatos körülményekről,
  - b) ha nem áll közvetlen összeköttetésben a légi járművel, a lehető legkorábbi időpontban értesítenie kell a légi járművet a fenyegetésről egyéb ATS egység vagy rendelkezésre álló eszköz igénybevételével.
- (6) A légi járművel összeköttetést tartó ATS egységnek meg kell győződnie a légi jármű szándékairól, majd ezeket ismertetnie kell azokkal az ATS egységekkel, amelyeket a repülés érinthet.
- (7) A légi járművet a lehető leggyorsabb módon kell kezelni, valamint mindent el kell követni, hogy ne veszélyeztesse más légi járművek, a földön tartózkodó személyek és a földi létesítmények biztonságát.
- (8) Levegőben lévő légi jármű számára késedelem nélkül új engedélyt kell adni a kért új rendeltetési repülőterre. A hajózárszemélyzetnek a légi járműben uralkodó és a külső légnyomás közötti eltérés kiegyenlítéséhez vagy csökkentéséhez szükséges süllyedésre vagy emelkedésre vonatkozó kérését lehetőség szerint a lehető legkorábbi időpontban teljesíteni kell.
- (9) A földön lévő légi járművet fel kell kérni arra, hogy a lehető legnagyobb távolságban tartózkodjon más légi járművektől és létesítményektől, és lehetőség szerint hagyja el a futópályát. A légi járművet utasítani kell, hogy egy kijelölt vagy elkülönített parkolóhelyre guruljon, a helyi utasításoknak megfelelően. Ha a légi jármű hajózárszemélyzetét vagy utasait azonnal ki kell szállítani, egyéb légi járműveknek, járműveknek és személyeknek a fenyegetett légi járműtől biztonságos távolságban kell tartózkodniuk.
- (10) Az ATS egység nem szolgálhat tanáccsal vagy útbaigazítással a hajózárszemélyzet robbanószerkezettel kapcsolatos intézkedésére vonatkozóan.
- (11) Azt a légi járművet, amelyről tudják, vagy feltételezik, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll, vagy amelyet bármilyen egyéb ok miatt el kell különíteni a szokásos repülőtéri tevékenységtől, a kijelölt és elkülönített parkolóhelyre kell irányítani. Ahol ilyen elkülönített parkolóhelyet nem jelöltek ki, vagy az elkülönített hely valamilyen ok miatt nem vehető igénybe, a légi járművet olyan területre kell gurítani, amelyet a repülőtéri hatósággal folytatott előzetes megállapodás alapján választottak ki. A gurulási engedélyben meg kell határozni a parkolóhelyig követendő gurulási útvonalat. Ezt az útvonalat annak figyelembevételével kell meghatározni, hogy a lehető legkisebbre csökkentsék a közönséget, a többi légi járművet és a repülőtéri létesítményeket veszélyeztető kockázatot.

- 382. §** (1) Olyan értesítés vételekor, hogy egy légi jármű kényszersüllyedést hajt végre a többi forgalmon keresztül, haladéktalanul meg kell tenni minden lehetséges intézkedést az összes érintett légi jármű biztonsága érdekében. Ha szükségesnek ítéli, a légiforgalmi irányító egység azonnal mindenkinek szóló vészközleményt ad ki rádióberendezések felhasználásával.
- (2) Az irányító egységnek azzal kell számolnia, hogy az (1) bekezdés szerinti vészközleményt vevő légi járművek elhagyják a megjelölt légteret és a megfelelő rádiófrekvencián figyelnek, és várják a légiforgalmi irányító egység további engedélyeit.

- (3) A légi jármű kényszersüllyedési eljárásaira vonatkozó rendelkezéseket a repülési rendelet 44. § (4)–(5) bekezdése határozza meg.
- (4) Ha egy ATC egység tudomására jut, hogy a légi jármű kényszersüllyedést hajt végre, rádióadásban nyugtáznia kell a kényszerhelyzetet, és meg kell tennie minden szükséges intézkedést valamennyi érintett légi jármű biztonsága érdekében.
- (5) A kialakult helyzetnek megfelelően a légiforgalmi irányító:
  - a) javasolhat olyan követendő irányt a kényszersüllyedést végrehajtó légi jármű számára, amellyel az egyéb érintett légi járműveket elkerülheti,
  - b) ha a hajózó személyzet olyan magasságra történő süllyedést jelent, amely az adott légtérre megállapított minimális biztonságos repülési magassága alatt van, közli a hajózó személyzettel a minimális biztonságos magasságot és a megfelelő QNH magasságmérő beállítását,
  - c) ha az szükségesnek látszik, és lehetősége van, a lehető legkorábbi időpontban biztosítja az elkülönítést az összeütközési veszélybe kerülő légi járművek között vagy mérvadó forgalomról szóló tájékoztatást kell adnia, amelyik a megfelelő.
- (6) Szükség esetén az ATC egységnek rádióadásban kell kiadnia vagy kiadatnia vészhelyzeti közleményt a többi érintett légi járműnek, figyelmeztetve őket a kényszersüllyedésre. A rádióadásban kiadott vészhelyzeti közleménynek tartalmaznia kell a rádióadásban címzett légi jármű által végrehajtandó intézkedésekre vonatkozó utasításokat, vagy azt, hogy az érvényes engedélyben leírtak szerint folytassa repülését és a további engedélyek és utasítások vétele céljából maradjon figyelésen a megfelelő rádiócsatornákon. A rádióadásban címzett légi járműnek szóló meghatározott utasítások továbbításának hiányában várható, hogy a légi jármű saját kezdeményezésére szabaddá teszi a körzetet.
- (7) A (4)–(6) bekezdésekben meghatározottakon kívül az érintett ATC egységnek további engedélyeket kell kiadnia az összes érintett légi járműnek a kényszersüllyedés után követendő eljárásokra vonatkozóan.
- (8) Az illetékes ATS egységnek tájékoztatnia kell az összes olyan ATS egységet és irányító szektort, amely érintett lehet.

### 135. Levegő-föld összeköttetés megszakadása

- 383. §**
- (1) Ha egy irányítói körzetben vagy CTR-ben működő légi járművel a kétoldalú összeköttetést nem tudják fenntartani, a légiforgalmi irányító egységeknek az ezen alcímben foglaltak szerint kell eljárniuk.
  - (2) Ha ismertté válik, hogy a kétoldalú összeköttetés megszakadt, meg kell győződni arról, hogy a légi jármű képes-e venni a légiforgalmi irányító egység adását, és fel kell kérni a légi járművet, hogy olyan meghatározott manővert hajtson végre, amely radarral megfigyelhető, vagy lehetőség szerint adjon meghatározott jelzést nyugtázásként.
  - (3) Ha a légi jármű nem jelzi, hogy képes az adást venni és nyugtázni, akkor azon feltételezés alapján kell tartani az elkülönítést a rádióösszeköttetés nélküli és a többi légi jármű között, hogy a rádióösszeköttetést elvesztett légi jármű a repülési rendelet 40. § (2) bekezdésében meghatározottak szerint jár el.
  - (4) A megfelelő elkülönítés megteremtéséhez szükséges eljárásoknál nem kell alapul venni a (3) bekezdésben meghatározott feltételezéseket, ha:
    - a) megállapították, hogy a légi jármű a (3) bekezdésben meghatározottaktól eltérő eljárást hajt végre,
    - b) elektronikus vagy egyéb eszközök használatával a légiforgalmi irányítói egységek megállapították, hogy a (3) bekezdésben meghatározottaktól eltérő eljárások nem veszélyeztetik a repülésbiztonságot, vagy
    - c) egyértelmű tájékoztatás érkezett arról, hogy a légi jármű leszállt.
  - (5) Ha ismertté válik, hogy a kétoldalú összeköttetés megszakadt, a lehető legkorábbi időpontban a légiforgalmi irányító egység által hozott intézkedésről megfelelő tájékoztatást vagy bármilyen kényszerhelyzet által indokolt utasítást vak-adás útján kell az érintett légi jármű tudomására hozni, mindazokon a frekvenciákon, amelyeket a légi jármű feltételezhetően figyel, beleértve a rendelkezésre álló rádió navigációs vagy a megközelítést kiszolgáló eszközök hangfrekvenciáját is. Ugyancsak tájékoztatást kell adni a leszállásra felhasználható repülőtereken uralkodó meteorológiai körülményekről.
  - (6) Az összeköttetést elvesztett légi jármű feltételezett helyzetének közelében működő többi légi járműnek is tájékoztatást kell adni.
  - (7) Amint ismertté vált, hogy az illetékessége alá tartozó légtérben haladó légi járművel nyilvánvalóan megszakadt a rádióösszeköttetés, az ATS egységnek a rádióösszeköttetés megszakadására vonatkozó tájékoztatást kell azonnal továbbítani a repülés útvonalán érintett összes ATS egységnek. Annak az ACC-nek, amelynek illetékességi körzetében van a rendeltetési repülőtér, meg kell tennie a szükséges intézkedéseket a kitérő repülőtérré vagy



repülőterekre vonatkozó tájékoztatás és a benyújtott repülési tervben feltüntetett egyéb megfelelő tájékoztatás beszerzésére, ha a tájékoztatások nem állnak rendelkezésre.

- (8) Ha a körülmények azt mutatják, hogy az összeköttetést elvesztett ellenőrzött légi jármű a benyújtott repülési tervben feltüntetett kitérő repülőter vagy repülőterek valamelyike felé repül, az adott repülőteret kiszolgáló légiforgalmi irányító szolgálati egység, és a többi ATS egység, amelyet a légi jármű esetleges útvonalváltozása érinthet, tájékoztatást kell, hogy kapjon az összeköttetés megszakadásának körülményeiről és fel kell kérni, hogy kíséreljenek meg összeköttetést létrehozni a légi járművel, amikor az feltehetően az összeköttetési hatótávolságon belülre kerül. Az eljárást alkalmazni kell, ha a légi jármű üzemben tartójával vagy kijelölt képviselőjével történt megegyezés alapján engedélyt sugároztak ki vakadással a légi járműnek, hogy kitérő repülőterre repüljön, vagy a tervezett leszállási repülőterén uralkodó meteorológiai körülmények olyanok, hogy a kitérő repülőterre való repülés látszik valószínűnek.
- (9) Ha egy légiforgalmi irányító egység olyan tájékoztatást kap, hogy a légi jármű az összeköttetést elvesztése után újra összeköttetést létesített, vagy leszállt, az egység értesíti azt az ATS egységet, amelynek légterében a légi jármű akkor haladt, amikor az összeköttetés megszakadt, és értesíti a repülés útvonalán érintett többi ATS egységet is, megadva a szükséges tájékoztatást az irányítás folytatásához, ha a légi jármű még a levegőben van.
- (10) Ha a légi jármű nem jelentkezett be 30 percen belül:
- a légi jármű hajózó személyzete által megadott számított érkezési idő után,
  - az ACC által számított érkezési idő után, vagy
  - az utoljára nyugtázott várható bevezetési idő után
- attól függően, hogy melyik volt a későbbi, a légi járműre vonatkozó tájékoztatást továbbítani kell a légi jármű üzembentartójának vagy kijelölt képviselőjének és a többi érintett légi jármű parancsnokának. A többi érintett légi jármű döntése alapján az irányításukat folytatni kell. A légi járművek üzemben tartóinak vagy kijelölt képviselőiknek és a légi járművek parancsnokainak felelőssége annak eldöntése, hogy folytatják-e a rendes üzemeltetést, vagy egyéb intézkedést tesznek.

### 136. VFR repüléseknek nyújtott segítség

- 384. §** (1) Azt a VFR repülést, amelyik jelentette, hogy helyzete meghatározásában bizonytalan, eltévedt vagy kedvezőtlen meteorológiai körülmények közé került, kényszerhelyzetben lévőnek kell tekinteni és ennek megfelelően kell kezelni. Az irányítónak ilyen körülmények között világos és tömör üzeneteket kell továbbítani, beszédstílusának nyugodtnak kell maradnia, valamint nagy figyelmet kell fordítania arra, hogy ebben a fázisban ne utaljon a hajózó személyzet azon hibájára vagy felelőtlenységére, amelyet esetleg a repülés előkészítése vagy végrehajtása során elkövetett.
- (2) A körülményektől függően, a légi járművet fel kell kérni arra, hogy a következő tájékoztatásokat adja meg a hatékonyabb segítségnyújtás érdekében:
- a légi jármű repülési körülményei,
  - helyzete, ha ismert, és magassága,
  - az utolsó ismert helyzet óta tartott sebessége és iránya, ha fontos,
  - a hajózó személyzetgyakorlata,
  - a fedélzeti navigációs felszerelések, és hogy képes-e venni valamilyen navigációs berendezés jelét,
  - a kiválasztott SSR mód és kód, ha ilyet beállítottak,
  - indulási és rendeltetési repülőter,
  - személyek száma a fedélzeten, és
  - üzemanyag-mennyiség.
- (3) Ha az összeköttetés a légi járművel nem megfelelő, halk vagy torz, javasolni kell, hogy a légi jármű emelkedjen magasabbra, ha a meteorológiai és egyéb körülmények ezt lehetővé teszik.
- (4) Annak érdekében, hogy a légi jármű meghatározhassa helyzetét, navigációs segítséget lehet nyújtani ATS felderítő rendszer, iránymérő, navigációs berendezések használatával, vagy olyan más légi jármű által, amelynek személyzete látja az eltévedt légi járművet. A navigációs segítségnyújtás során figyelmet kell fordítani arra, hogy a légi jármű ne kerüljön felhőbe.
- (5) A hajózó személyzetet el kell látni a közelében lévő, azon repülőterekről származó tájékoztatással és jelentésekkel, ahol az időjárási körülmények megfelelőek.
- (6) Ha a légi jármű azt jelenti, hogy nehézséget okoz számára vagy nem képes VMC-ben maradni, tájékoztatni kell annak a körzetnek a minimális repülési magasságáról, ahol a légi jármű tartózkodik vagy feltételezhetően tartózkodni fog.

Ha a légi jármű az említett magasság alatt tartózkodik és a helyzetét elfogadható pontossággal megállapították, akkor útirányt vagy géptengely irányt, vagy nagyobb magasságra való emelkedést lehet javasolni, hogy a légi jármű elérjen egy biztonságos repülési magasságot.

- (7) ATS felderítő rendszer használatakor egy VFR repüléshez segítséget csak a hajózó személyzet kérésére, vagy beleegyezésével lehet nyújtani. A nyújtott szolgáltatás fajtáját egyeztetni kell a hajózó személyzettel.
- (8) Ha kedvezőtlen meteorológiai körülmények között nyújtanak segítséget, az elsődleges cél, hogy a légi jármű a lehető legkorábban VMC-be kerüljön és elkerülhető legyen a légi jármű felhőbe való beropulése.
- (9) Olyan körülmények között, ha a légi jármű nem tudja elkerülni, hogy IMC-be kerüljön, a következő irányelveket kell követni:
  - a) az ATC frekvencián lévő, olyan egyéb légi járművet, amely nem tud segítséget nyújtani, utasítani lehet arra, hogy váltson át másik frekvenciára az eltévedt VFR forgalomnak nyújtandó zavartalan összeköttetés biztosítása érdekében, vagy az eltévedt VFR forgalom utasítható frekvenciaváltásra,
  - b) lehetőség szerint biztosítani kell, hogy a légi jármű valamennyi fordulót felhőn kívül hajtson végre,
  - c) el kell kerülni a hirtelen irányváltással járó manőverekre adott utasításokat, és
  - d) a légi jármű sebességcsökkentésére vagy a futómű kibocsátására szóló utasításokat vagy javaslatokat lehetőség szerint felhőn kívül kell végrehajtani.

### 137. Repülés közbeni egyéb rendkívüli helyzetek

- 385. §**
- (1) Egy légi jármű kényszerhelyzetben vagy egyéb sürgős helyzetben, a biztonságos leszállás érdekében legnagyobb leszállási tömegének csökkentése érdekében üzemanyag-kibocsátásra kényszerülhet.
  - (2) Ha egy légi jármű üzemanyag-kibocsátásra kényszerül, értesítenie kell az ATC-t. Az ATC egységnek a következőket kell egyeztetnie:
    - a) a követendő útvonalat, amelynek lehetőség szerint el kell kerülnie a településeket, lehetőleg legyen vízfelszín felett és távol olyan területektől, ahol zivartartevékenységet jelentettek vagy az várható,
    - b) ha üzemanyag-kibocsátás válik szükségessé, azt lehetőleg a repülési rendelet 5. § (2)–(3) bekezdésében foglaltak szerint kell végeznie,
    - c) az üzemanyag-kibocsátás időtartamát.
  - (3) A többi ismert forgalmat el kell különíteni az üzemanyag-kibocsátást végző légi járműtől a következők szerint:
    - a) a vízszintes elkülönítés legalább 10 NM (19 km) legyen, de nem közvetlenül az üzemanyagot kibocsátó légi jármű mögött,
    - b) ha az üzemanyag-kibocsátást végző légi jármű mögött 15 percnyi repült időn vagy 50 NM (93 km) távolságon belül van légi jármű, akkor a függőleges elkülönítésnek
      - ba) legalább 1000 lábnak (300 m) kell lennie, ha a másik légi jármű az üzemanyag-kibocsátást végző légi jármű felett repül,
      - bb) legalább 3000 lábnak (900 m) kell lennie, ha a másik légi jármű az üzemanyag-kibocsátást végző légi jármű alatt repül,
    - c) annak a területnek a kiterjedése, amelyen belül az egyéb forgalomnak megfelelő függőleges elkülönítésre van szüksége, az üzemanyag-kibocsátást végző légi jármű útvonalának mindkét oldalán 10 NM, előtte ugyancsak 10 NM és mögötte 50 NM távolság vagy 15 percnyi repült időnek kell lennie, beleértve a fordulókat is.
  - (4) Ha az üzemanyag-kibocsátást végző légi jármű rádiócsendet akar az üzemanyag-kibocsátás alatt tartani, akkor ki kell jelölni azt a frekvenciát, amelyet a légi járműnek figyelnie kell, és meg kell állapodni a rádiócsend végében.
  - (5) A nem ellenőrzött forgalmat a megfelelő frekvenciákon általános adásban kell tájékoztatni, hogy maradjanak távol az érintett területtől. A szomszédos ATC egységeket és irányítói szektorokat tájékoztatni kell, hogy üzemanyag-kibocsátás van folyamatban, és fel kell őket kérni a megfelelő frekvenciákon általános adásban egy megfelelő figyelmeztető közlemény továbbítására a többi forgalom számára, hogy maradjanak távol az érintett területtől.
  - (6) Az üzemanyag-kibocsátás befejezését követően a szomszédos ATC egységeket és irányítói szektorokat tájékoztatni kell arról, hogy a rendes üzem visszaállítható.
- 386. §**
- (1) Ha a hajózó személyzet minimális üzemanyagkészletet jelent, a lehetőségeknek megfelelően a légiforgalmi irányítónak tájékoztatnia kell a hajózó személyzetet a várható késésről vagy arról, hogy késés nem várható.
  - (2) A „MINIMÁLIS ÜZEMANYAG-KÉSZLET” („MINIMUM FUEL”) kifejezés bejelentése a légiforgalmi irányító számára arra vonatkozó tájékoztatás, hogy a légi jármű valamennyi tervezett kitérő repülőtér helyett az adott repülőtéren kíván

leszállni, és bármilyen változtatás a számára kiadott érvényes engedélyben a tervezett résztartalék üzemanyagnál kevesebb üzemanyaggal történő leszállást eredményezhet. Ez nem minősül kényszerhelyzetnek, ugyanakkor a légi jármű további várakoztatása kényszerhelyzethez vezethet.

- (3) Üzemanyag miatti kényszerhelyzetben lévő repülés vagy minimális üzemanyagkészlet esetén az áradó és átvevő ATS egységek között alkalmazandó koordinálási eljárásokat a 314. § (5) bekezdése tartalmazza.

- 387. §**
- (1) A légiforgalmi irányító egységnek fel kell készülnie annak lehetőségére, hogy a FL490 (15 000 m STD) feletti magasságokon, hangsebesség felett üzemelő katonai légi járművek esetenként kozmikus sugárzásnövekedést tapasztalhatnak, amely arra készíti őket, hogy alacsonyabb magasságra süllyedjenek, esetleg olyan magasságokra, vagy olyan magasságok alá, amelyeket hangsebesség alatti légi járművek használnak. Ha ilyen helyzetről szerez tudomást, vagy feltételezi, hogy ilyen helyzet fennáll, a légiforgalmi irányító egységnek minden lehetséges lépést meg kell tennie valamennyi érintett légi jármű biztonsága érdekében, beleértve azokat a hangsebesség alatti légi járműveket is, amelyeket a süllyedés érint.
  - (2) A légtér egy bizonyos részében valamennyi hangsebesség feletti légi járművet érintheti a sugárzás és ez a levegő-föld összeköttetési viszonyok leromlásával vagy megszakadásával járhat együtt. A légi járművektől elvárják, hogy riasszák a légiforgalmi irányító egységeket, mielőtt a sugárzás kritikus szintet ér el, és kérjenek süllyedési engedélyt, amikor az a kritikus szintet eléri. Olyan esetben, amikor a légi járműnek süllyednie kell engedélyre várás nélkül, a légi járművektől elvárják, hogy amilyen hamar csak lehetséges, értesítsék a légiforgalmi irányító egységeket a megtett kényszerintézkedésekről.

- 388. §**
- (1) Ha az EUR RVSM légtérben üzemelő RVSM engedélyezett légi jármű tájékoztatása szerint az adott légi jármű berendezése a továbbiakban nem elégíti ki az EUR RVSM légtérre előírt MASPS-t, a légi járművet a légiforgalmi irányításnak nem RVSM képességűnek kell tekintenie.
  - (2) Az (1) bekezdésben meghatározott esetben a légiforgalmi irányításnak azonnali intézkedéseket kell hoznia a 2000 láb (600 m) minimális függőleges, vagy megfelelő vízszintes elkülönítés létrehozására minden, az EUR RVSM légtérben belül üzemelő egyéb érintett légi jármű vonatkozásában. A nem RVSM képességű légi járművet rendes körülmények között az EUR RVSM légtérből ki kell irányítani, ha arra mód van.
  - (3) Az első ACC-nek vagy UAC-nek, amelynek tudomására jut, hogy adott légi jármű RVSM státusa megváltozott, szükség szerint koordinálnia kell a szomszédos ACC-vel vagy UAC-vel.
  - (4) Ha EUR RVSM légtérben üzemelő légi jármű valamely oknál fogva olyan jelentést ad, hogy nem képes a számára engedélyezett magasság tartására, a légiforgalmi irányításnak akár megfelelő vízszintes elkülönítés alkalmazásával, akár a minimális függőleges elkülönítés megnövelésével megfelelő elkülönítést kell biztosítania.
  - (5) A légiforgalmi irányításnak a lehető legteljesebb mértékben alkalmazkodnia kell a légi jármű magasságot vagy útvonal-változtatást érintő kéréseihez, és az adott követelménynek megfelelő tájékoztatásokat biztosítani kell a számára.
  - (6) A légiforgalmi irányításnak egyéb légi járműtől beszerzett jelentések alapján kell határoznia az RVSM teljes vagy meghatározott magassági tartományon, vagy körzeten belüli esetleges felfüggesztéséről.
  - (7) Az RVSM működést felfüggesztő ACC-nek vagy UAC-nek koordinálnia kell a felfüggesztést, valamint az abból adódó bármely, a szektor kapacitásmódosítását is érintő követelményt a szomszédos ACC-vel vagy UAC-vel, így biztosítva a rendszeres és zavartalan forgalomátadást.
  - (8) Ha RVSM légtérben a meteorológiai előjelzések szerint erős turbulencia várható, az irányításnak kell döntenie az illetékeségi légtérben az RVSM üzemelés esetleges felfüggesztéséről, valamint felfüggesztés esetén annak időtartamáról, és a felfüggesztett magasságokról vagy körzetről.
  - (9) Ha az RVSM üzemelést felfüggesztik, a felfüggesztést elrendelő ACC-nek vagy UAC-nek az áradási magasság tekintetében koordinálnia kell a szomszédos ACC-vel vagy UAC-vel, kivéve, ha az együttműködési megállapodásban a váratlan helyzetekre vonatkozóan külön magasság elosztási rendszert határoztak meg. Az RVSM-et felfüggesztő ACC-nek vagy UAC-nek az alkalmazható szektorkapacitást is koordinálnia kell a szomszédos ACC-vel vagy UAC-vel.

### 138. ATC szükséghelyzetek

- 389. §**
- Figyelembe kell venni, hogy az egyes szükséghelyzetekkel együtt járó különböző körülmények nem teszik lehetővé pontosan körülírt végrehajtandó eljárások kidolgozását, amiből adódóan az ezen alcímben körvonalazott eljárások általános útmutatóként szolgálnak az ATS egységek személyzetének.

- 390. §** Az ATC-nek az összeköttetéssel kapcsolatos rendellenességeit, ideértve azt is, ha olyan körülmények alakulnak ki, amelyek meggátolhatják, hogy a légiforgalmi irányító az ellenőrzött légi járművel összeköttetést tartson fenn, akár a földi telepítésű rendszerek, akár a fedélzeti berendezés meghibásodása okozhatja, de előidézheti az is, ha egy légi jármű adóberendezése az irányítói frekvenciát nem szándékosan blokkolja. Az ilyen összeköttetési zavar akár hosszabb ideig is befolyásolhatja a rendes üzemet, ezért a légi járművek biztonsága érdekében azonnali lépéseket kell tenni.
- 391. §** (1) Az ATC által használt földi rádióberendezés teljes üzemzavara esetén az irányítónak a következők szerint kell eljárnia:
- a) a 121,5 MHz kényszerhelyzeti frekvencián kell megkísérelnie rádióösszeköttetést létesíteni,
  - b) késedelem nélkül tájékoztatnia kell a szomszédos irányító munkahelyeket vagy ATC egységeket a meghibásodásról,
  - c) értesítenie kell a b) pont szerinti munkahelyeket vagy egységeket a pillanatnyi forgalmi helyzetről,
  - d) az érintett forgalommal kapcsolatban az olyan munkahelyek vagy egységek segítségét kell kérnie, amelyek összeköttetésbe léphetnek ezen légi járművekkel, hogy hozzanak létre köztük elkülönítést, és folytassák az ilyen légi járművek irányítását,
  - e) utasítania kell a szomszédos irányítói munkahelyeket vagy ATC egységeket, hogy valamennyi érintett ellenőrzött repülést az üzemzavar által érintett munkahelyek vagy ATC egységek illetékességi területén kívül várakoztassák, vagy elkerülő útvonalra irányítsák azokat mindaddig, amíg a rendes szolgáltatás vissza nem állítható.
- (2) A teljes földi rádióberendezés meghibásodásából eredő, a légiforgalom biztonságára gyakorolt kedvezőtlen hatások csökkentése érdekében munkahelyi előírásokat kell kidolgozni az irányítói munkahelyeken és ATC egységeknél alkalmazandó rendkívüli eljárásokra vonatkozóan. Ha megvalósítható és végrehajtható, a rendkívüli eljárásoknak rendelkezniük kell a biztosítandó minimális szintű szolgáltatás lehetővé tétele érdekében a szomszédos irányítói munkahelyek vagy ATC egységek részére történő, a földi berendezés meghibásodását követő legkorábbi irányítási felelősség átruházásáról mindaddig, amíg a rendes szolgáltatás vissza nem állítható.
- 392. §** Ha az irányítói frekvenciát a légi jármű adója nem szándékosan blokkolja, a következő kiegészítő lépéseket kell megtenni:
- a) meg kell kísérelni a légi jármű beazonosítását,
  - b) ha a frekvenciát blokkoló légi járművet beazonosították, kísérletet kell tenni az összeköttetés felvételére az adott légi járművel többek között a 121,5 MHz kényszerhelyzeti frekvencián, a SELCAL segítségével, a légi jármű üzemeltetőjének frekvenciáján ha rendelkezésre áll, a légi járművek által használt, bármilyen levegő-levegő VHF frekvencián, vagy bármilyen egyéb összeköttetéssel, vagy ha a légi jármű a földön tartózkodik, akkor személyesen, és
  - c) ha az összeköttetés létrejött az adott légi járművel, a hajóző személyzetet utasítani kell, hogy azonnal intézkedjen az érintett irányítói frekvencia nem szándékos zavarásának megszüntetése érdekében.
- 393. §** Az ATC frekvenciákon esetenként előfordulhatnak az ATC frekvencia jogosulatlan használatából adódó hamis és megtévesztő adások, amelyek csökkenthetik a légi járművek biztonságát, amely esetekben az érintett ATC egységnek a következők szerint kell eljárnia:
- a) helyesbítene kell bármilyen kisugárzott hamis vagy megtévesztő utasítást vagy engedélyt,
  - b) értesítenie kell az érintett frekvencián az összes légi járművet arról, hogy hamis vagy megtévesztő utasításokat vagy engedélyeket sugároznak ki,
  - c) utasítania kell az érintett frekvencián az összes légi járművet, hogy erősítsék meg az utasításokat vagy engedélyeket, mielőtt azok teljesítésébe kezdenek,
  - d) ha lehetséges, utasítania kell a légi járműveket másik frekvenciára való áttérésre, és
  - e) lehetőség szerint értesítenie kell az összes érintett légi járművet, ha hamis és megtévesztő utasításokat vagy engedélyeket már nem sugároznak ki.

### **139. Az ATC egyéb rendkívüli eljárásai**

- 394. §** (1) Ha egy kényszerhelyzetben nem lehet biztosítani a megfelelő vízszintes elkülönítés fenntartását, akkor az alkalmazott minimális függőleges elkülönítés értékének fele alkalmazható, azaz 500 láb (150 m) olyan légtérben, ahol a légi járművek között 1000 láb (300 m) függőleges elkülönítési minimumot alkalmaznak, illetve 1000 láb

(300 m) olyan légtérben, ahol a légi járművek között 2000 láb (600 m) függőleges elkülönítési minimumot alkalmaznak.

- (2) Az (1) bekezdés szerinti kényszerhelyzeti elkülönítés alkalmazásakor az érintett légi járműveket értesíteni kell erről, és tájékoztatni kell az alkalmazott minimumokról, továbbá valamennyi érdekelt légi járművet el kell látni a lényeges forgalomra vonatkozó tájékoztatással.

**395. §** (1) A rövid távú konfliktus-riasztás (a továbbiakban: STCA) funkció használatával kapcsolatos munkahelyi előírásoknak többek között a következőket kell meghatározniuk:

- a) a repülések azon típusai, amelyekre a riasztás működik,
- b) a légtér azon részei vagy szektorai, amelyekben az STCA funkció bevezetésre került,
- c) az STCA légiforgalmi irányító előtti megjelenítésének módja,
- d) általánosságban a riasztások generálásának paraméterei és a riasztási előrejelzési idő,
- e) a légtér azon részei, amelyekben az STCA egyedileg letiltható és azon feltételek, amelyek mellett ez megtehető,
- f) azok a feltételek, amelyek alapján bizonyos riasztások egyes repülésekre egyedileg letilthatóak, és
- g) az olyan légtérre, illetve repülésekre vonatkozó eljárások, amelyekre az STCA-t vagy bizonyos riasztásokat letiltottak.

- (2) Ha a rendszer ellenőrzött repülésekre vonatkozóan riasztást generál, a légiforgalmi irányítónak haladéktalanul fel kell mérnie a helyzetet, és ha szükséges, lépéseket kell tennie annak érdekében, hogy az alkalmazandó elkülönítési minimumok ne sérüljenek, vagy helyreálljanak.

- (3) Egy riasztást követően a légiforgalmi irányítónak kizárólag az elkülönítési minimum megsérülése esetén kell a repülési rendelet 4. mellékletében meghatározott Légiforgalmi Esemény Jelentés Űrlapot kitöltenie.

- (4) A légiforgalmi szolgáltatóknak az összes riasztást meg kell őriznie elektronikus formában. Minden egyes riasztáshoz tartozó adatokat és körülményeket elemezni kell a riasztás indokoltságának megállapítása érdekében. Az indokolatlan riasztásokat, ideértve a látás alapján történő elkülönítés esetét is, nem kell figyelembe venni. Az indokolt riasztásokról statisztikai elemzést kell készíteni, a légtér vagy az ATC eljárások esetleges tervezési hiányosságainak azonosítása valamint a repülésbiztonság általános szintjének figyelemmel kísérése érdekében.

**396. §** (1) Az ACAS-szal felszerelt légi járművek számára a légiforgalmi szolgáltatók által nyújtandó eljárásoknak azonosnak kell lenniük az ACAS-szal fel nem szerelt légi járművekével. Különösen az összeütközések elkerülésének, a megfelelő elkülönítés létrehozásának, valamint a konfliktust jelentő forgalomról szóló tájékoztatásnak és esetleg kitérítési tevékenységgel kapcsolatos eljárásoknak meg kell felelniük a szokványos ATS eljárásoknak, és ki kell zárni a légi jármű ACAS berendezéstől függő lehetőségeinek figyelembevételét.

- (2) Az ACAS jelentős hatást gyakorolhat az ATC-re, ezért az ACAS hatásosságát az ATC környezetben figyelemmel kell kísérni.

- (3) Egy ACAS megoldási tanácsadás (a továbbiakban: RA) esemény után a hajózó személyzetnek és a légiforgalmi irányítónak a repülési rendelet 4. mellékletében meghatározott Légiforgalmi Esemény Jelentés Űrlapot kell kitöltenie.

**397. §** (1) A minimális biztonságos magasságra vonatkozó figyelmeztetés (Minimum Safe Altitude Warning, a továbbiakban: MSAW) funkció alkalmazásával kapcsolatos munkahelyi előírásoknak, különösen a következőket kell meghatározniuk:

- a) a repülések azon típusai, amelyekre az MSAW-t alkalmazzák,
- b) a légtér azon részei vagy szektorai, amelyekre az MSAW legalacsonyabb biztonságos magassági értékét meghatározták, vagy amelyekben belül az MSAW funkció megvalósult,
- c) az MSAW meghatározott, legalacsonyabb biztonságos magassági értékei,
- d) az MSAW megjelenítésének módszerei az irányító számára,
- e) az MSAW generálására és a figyelmeztetés idejére vonatkozó paraméterek, és
- f) mindazok a feltételek, amelyek alapján az MSAW funkció egy egyedi légi jármű útirányra fel lehet függeszteni, vagy azok az eljárások, amelyek az olyan repülésekre vonatkoznak, amelyekre az MSAW-t letiltották.

- (2) Ha egy ellenőrzött repülésre vonatkozó MSAW generálódik, késedelem nélkül végre kell hajtani a következő intézkedéseket:

- a) ha egy légi járművet éppen vektorálnak, azonnali utasítást kell a légi jármű számára adni, hogy emelkedjen fel a megfelelő biztonságos repülési magasságra, és ha a föld felszínének elkerülése válik szükségessé, akkor új irányt kell kijelölni számára,

- b) egyéb esetekben a légi járművet azonnal értesíteni kell arról, hogy MSAW generálódott, és utasítani kell, hogy ellenőrizze a légi jármű repülési magasságát.
- (3) Egy MSAW esemény után a légi forgalmi irányítóknak légi forgalmi esemény jelentést kell készítenie, ha a legalacsonyabb biztonságos magasság nem szándékos megsértését a kormányzott légi jármű tereptárggyal, a föld vagy a víz felszínével történő összeütközésének lehetősége idézte elő.

- 398. §**
- (1) Az ATC egység a repülésbiztonság érdekében utasíthatja a légi járművet a rádiótávbeszélő hívójel megváltoztatására, ha két vagy több légi jármű rádiótávbeszélő hívójele olyan, hogy fennállhat az összetévesztés lehetősége.
  - (2) A hívójel-változtatás csak ideiglenes jellegű lehet, és abban a légtérben alkalmazható, ahol az összetévesztés lehetősége fennáll.
  - (3) Az összetévesztés elkerülése érdekében az ATC egység szükség esetén azt a légi járművet, amelynek hívójelét megváltoztatta, a helyzetének vagy magasságának megadásával is azonosíthatja.
  - (4) Ha egy ATC egység megváltoztatja valamelyik légi jármű hívójelét, biztosítani kell, hogy a légi jármű ismételt a repülési tervében szereplő hívójelet használja, ha a légi járművet egy másik ATC egységnek átadják, kivéve, ha a két érintett egység között a hívójel-változtatást előzetesen koordinálták.
  - (5) Az illetékes ATC egységnek tájékoztatnia kell az érintett légi járművet, ha annak ismételt a repülési tervben szereplő hívójelet kell használnia.

#### **140. Az ATC eljárásai vulkáni hamufelhőről szóló jelentés vagy előrejelzés esetén**

- 399. §**
- (1) Ha egy vulkáni hamufelhőt jelentenek, vagy jeleznek előre az ACC illetékességébe tartozó FIR-ben, a légi forgalmi irányítóknak a következőket kell tennie:
    - a) azonnal továbbítani kell minden rendelkezésre álló információt az érintett légi járművek részére, biztosítva ezzel, hogy a hamufelhő helyzetéről és az érintett repülési szintekről tudomásuk legyen,
    - b) megfelelő elkerülő útvonalat kell tanácsolnia a légi jármű számára, az ismert vagy előre jelzett hamufelhő körzet elkerülése érdekében, és
    - c) tájékoztatnia kell a légi járműveket, hogy a vulkáni hamufelhőt az alkalmazott ATC felderítő rendszerek nem jelenítik meg.
  - (2) Ha egy légi jármű arról tájékoztatta az ACC-t, hogy berepült egy vulkáni hamufelhőbe, a légi forgalmi irányítóknak:
    - a) a légi járművet kényszerhelyzetben lévőnek kell tekintenie,
    - b) gázturbinás légi jármű részére nem kezdeményezhet semmilyen emelkedési engedélyt, amíg a légi jármű nem repült ki a hamufelhőből, és
    - c) a légi járművezető beleegyezése nélkül nem kezdeményezhet vektorálást.

### **XXI. FEJEZET**

#### **VEGYES ELJÁRÁSOK**

#### **141. Személyzet nélküli szabad ballonokkal kapcsolatos felelősség**

- 400. §**
- (1) Az AMC számára benyújtott közepes vagy nehéz személyzet nélküli szabad ballonok tervezett repüléséről érkezett tájékoztatás vételekor az AMC kötelessége a tájékoztatás szétosztása az összes érintett számára. A tájékoztatásnak a következőket kell tartalmaznia:
    - a) a ballon azonosító jele vagy a repülési feladat kódjelölése,
    - b) a ballon kategóriája és jellemzői,
    - c) SSR kód vagy NDB frekvencia, ha alkalmazható,
    - d) a felbocsátás helye,
    - e) a felbocsátás megkezdésének tervezett időpontja, vagy a felbocsátások tervezett időperiódusa,
    - f) az emelkedés várható iránya,
    - g) az utazómagasság, és
    - h) a FL660 (20 100 m STD) nyomásmagasság kereszteszéséig számított emelkedési idő, vagy a FL660 (20 100 m STD) vagy az alatt kijelölt utazómagasság eléréséig számított emelkedési idő, a várható földrajzi hely megjelölésével együtt.

- (2) Közepes vagy nehéz személyzet nélküli szabad ballonok tényleges felbocsátásáról szóló tájékoztatás vételekor az ATS egységek kötelessége a tájékoztatás szétosztása az összes érintett számára. A tájékoztatásnak a következőket kell tartalmaznia:
- a ballon azonosító jele vagy a repülési feladat kódjelölése,
  - a ballon kategóriája és jellemzői,
  - SSR kód vagy NDB frekvencia, ha alkalmazható,
  - a felbocsátás helye,
  - a felbocsátások időpontja,
  - a FL660 (20 100 m STD) nyomásmagasság kereszteszéséig számított emelkedési idő, vagy a FL660 (20 100 m STD) vagy az alatt kijelölt utazómagasság eléréséig számított emelkedési idő, a várható földrajzi hely megjelölésével együtt,
  - a repülés befejezésének várható dátuma és időpontja, és
  - a tervezett leszállási hely, ha az lehetséges.
- (3) Ha alapos okkal feltételezhető, hogy egy közepes vagy nehéz személyzet nélküli szabad ballon nemzetközi határokat fog keresztezni, az AMC-nek NOTAM kiadásának kezdeményezésével tájékoztatnia kell a felbocsátás előtti és a felbocsátással kapcsolatos tevékenységről az érintett államok ATS egységeit. Ha Magyarország és az érintett államok úgy állapodtak meg, akkor a tervezett felbocsátásról szóló tájékoztatást szóban is meg lehet adni közvetlen ATS beszédüzemű távközlési berendezések segítségével az érintett ACC-k és repüléstájékoztató központok részére.
- (4) Az ATS egységeknek a lehetséges mértékben radarral kell a közepes és nehéz személyzet nélküli szabad ballonokat figyelniük. Indokolt esetben, vagy a légi jármű kérésére, egy ATS felderítő rendszer használatkor elkülönítést kell biztosítani a légi járművek és az olyan közepes és nehéz személyzet nélküli szabad ballonok között, amelyeket azonosítottak, vagy amelyek pontos helyzete ismert.

#### 142. Eseményjelentés

- 401. §** (1) Az eseményjelentésre a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló miniszeri rendeletben meghatározottakat kell alkalmazni.
- (2) A légi járművek közelségéből adódó veszély mértékét a következők szerint kell osztályozni:
- összeütközési veszély, ha összeütközés közvetlen veszélye fenn állt,
  - kétséges biztonság, ha a légi jármű biztonsága sérülhetett,
  - nincs összeütközési veszély, ha összeütközési veszély nem állt fent, vagy
  - nem egyértelmű veszélyhelyzet, ha a veszély meghatározására hiányos információ állt rendelkezésre, vagy ha a nem egyértelmű, vagy az ellentmondásos bizonyíték alapvetően kizárta a veszély megállapíthatóságát.

#### XXII. FEJEZET

##### REPÜLŐTÉRI REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT

- 402. §** (1) Az AFIS egységek általános feladatát a repülési rendelet 64. alcíme határozza meg.
- (2) Az (1) bekezdésben foglaltakon túl az AFIS egység feladata
- tájékoztatnia kell a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egységet a következőkről:
    - a légiforgalmi szolgálat nyújtásának tényleges megkezdése, befejezése, valamint esetleges változásai,
    - az üzemkezdetkor észlelt pályaállapot, ha az a közzétettől eltér,
    - a repülőtér forgalmi körét vagy kijelölt körzetét elhagyó, repülési tervet benyújtott légi járművek hajtóműindítása és felszállási ideje,
    - külön kérésre az útvonalrepülést végrehajtó légi járművek leszállási ideje,
    - arról, ha a körzeti repüléstájékoztató szolgálat által utoljára közölt várható érkezési időt követő 15 percen belül a légi járművel a rádióösszeköttetést nem sikerült felvenni és az nem hajtotta végre a leszállást,
    - a repülőtér navigációs berendezéseinek működésében beállott és a mozgási terület állapotában beállott változások,
    - a repülőtéri működés befejezése, ha az a közzétettől eltér,
  - nyilvántartás vezetése a következőkről:
    - a repülőtér nyitvatartási ideje alatt végrehajtott le- és felszállások,
    - az induló légi járművek részére esetlegesen továbbított ATC engedélyek,
    - a repülőtéri meteorológiai állapotok,

- bd) a meteorológiai szolgáltatótól kapott SIGMET tájékoztatások,
  - be) a repülőtérre kiadott NOTAM-ok, valamint a repülőtér mozgási területének állapota,
  - bf) a repülési korlátozások a repülőtér kijelölt légtereiben, valamint a repülőtér kijelölt légtereivel határos veszélyes, valamint időszakosan korlátozott légterek működése, és
- c) azokon a repülőtereken, ahol helyi légiforgalmi tájékoztató szolgálat nem működik
- ca) a légi jármű kérésére intézkednie kell a kért légiforgalmi tájékoztatások beszerzésére,
  - cb) kezelnie kell, beleértve az átvételt, ellenőrzést és továbbítást, az induló légi járművek repülési terveit, ezek esetleges módosításait és törlését,
  - cc) nemzetközi IFR repülésekre benyújtott repülési terv vétele esetén egyeztetnie kell a légiforgalmi áramlásszervezéssel megbízott egységgel a légi járműre vonatkozó áramlásszervezési intézkedésekkel kapcsolatosan, és
  - cd) tájékoztatnia kell az illetékes légiforgalmi tájékoztató szolgálati egységet a repülőtér navigációs berendezéseinek várhatóan hosszabb idejű meghibásodásáról, illetve a repülőtérre korábban kiadott NOTAM törlésének szükségességéről.

## NEGYEDIK RÉSZ ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

- 403. §** Ez a rendelet a kihirdetését követő 30. napon lép hatályba.
- 404. §** A rendelet hatálybalépésekor a 17. § (6) bekezdésében meghatározott feltételnek megfelel az a személy, aki a hatálybalépést megelőző 5 évben legalább öt, a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott és közzétett repülési eljárást tervezett.
- 405. §** Ez a rendelet
- a) a rugalmas légtérfelhasználásra vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 2005. december 23-i 2150/2005/EK bizottsági rendelet,
  - b) az előzetes tájékoztatás, a koordinálás és a légi járatok légiforgalmi irányító egységek közötti átadása céljából a repülési adatok cseréjét biztosító automatikus rendszerekre vonatkozó követelmények megállapításáról szóló, 2006. július 6-i 1032/2006/EK bizottsági rendelet,
  - c) az egységes európai égbolton a felszállás előtti szakaszban a repülési tervek alkalmazandó eljárások követelményeiről szóló, 2006. július 4-i 1033/2006/EK bizottsági rendelet,
  - d) a levegő-föld beszédüzemű kommunikáció csatornatávolságára vonatkozó követelményeknek az egységes európai égbolt keretében történő megállapításáról szóló, 2007. október 26-i 1265/2007/EK bizottsági rendelet,
  - e) a légiforgalomáramlás-szervezésre vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 2010. március 25-i 255/2010/EU bizottsági rendelet,
  - f) a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és a 691/2010/EU rendelet módosításáról szóló, 2011. július 7-i 677/2011/EU bizottsági rendelet,
  - g) az egységes európai égbolton belül légtérelőellenőrzésre szolgáló légi jármű-azonosításra vonatkozó követelmények megállapításáról szóló, 2011. november 22-i 1206/2011/EU bizottsági rendelet,
  - h) az egységes európai égbolton belüli légtérelőellenőrzés végrehajtására és átjárhatóságára vonatkozó követelmények megállapításáról szóló, 2011. november 22-i 1207/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelet, és
  - i) a közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról szóló, 2012. szeptember 26-i 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapít meg.
- 406. §** Hatályát veszti a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet.



1. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

**ÁTVÁLTÁSI SZINTEK BUDAPEST FIR-BEN**

Budapest FIR-ben az átváltási szinteket az alábbi táblázat határozza meg:

	A	B	C
1	Átváltási magasság	QNH (hPa)	Átváltási szint Budapest FIR-ben
2	10000 láb (3050 m)	1013,3 és felette	FL110
3		1013,2 - 977,2	FL120
4		977,1 és alatta	FL130

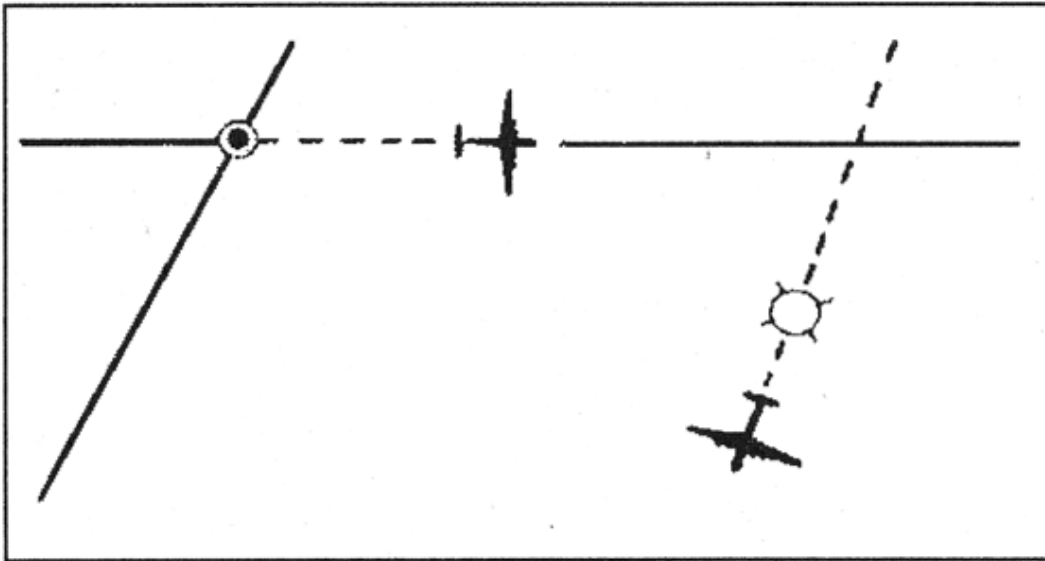
2. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

**OLDALIRÁNYÚ ELKÜLÖNÍTÉS KRITÉRIUMAI ÉS MINIMUMAI**

1. Oldalirányú elkülönítés a következő módszerek valamelyikével valósítható meg:

1.1. Azonos, vagy különböző földrajzi helyhez való viszonyítás.

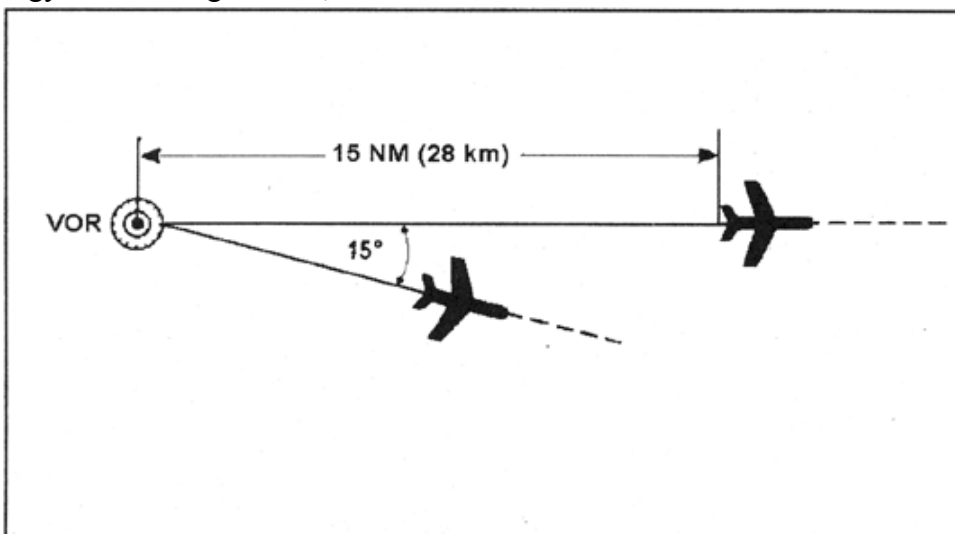
A helyzetjelentések kétséget kizáróan egyértelművé teszik, hogy a légi járművek látással vagy navigációs berendezésekhez való viszonyítással meghatározott különböző földrajzi helyek felett vannak.



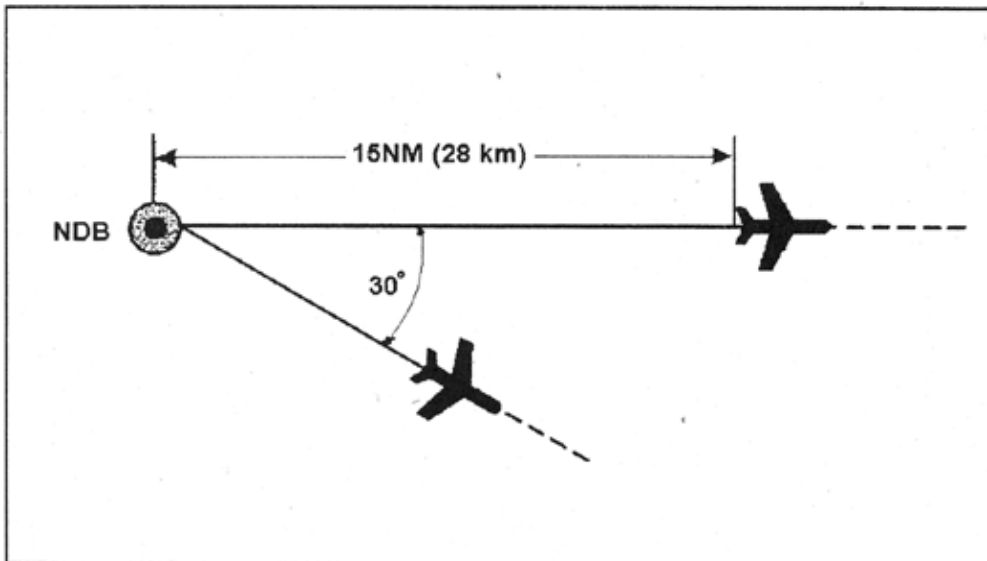
1.2. Azonos navigációs berendezés, vagy navigációs módszer használata.

A légi járműnek olyan meghatározott útirányokon kell repülnie, amelyek között az alkalmazott navigációs berendezésnek vagy módszernek megfelelő minimális elkülönítés fenn áll. Két légi jármű között oldalirányú elkülönítés van, ha:

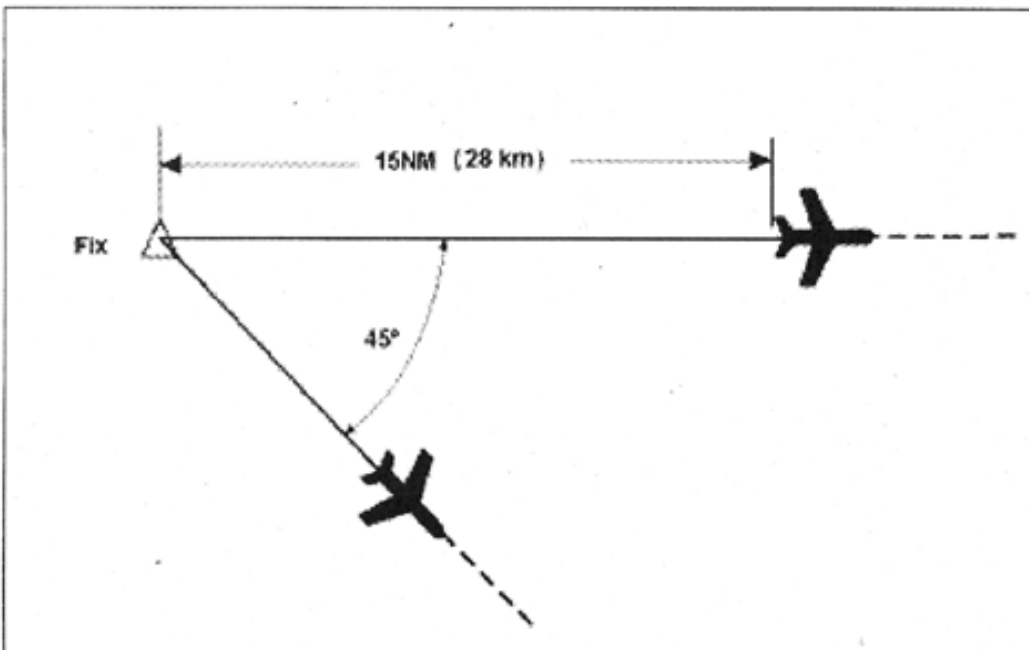
1.2.1. VOR: mindkét légi jármű olyan radiálokat követ, amelyek legalább 15 fokkal széttartanak és legalább az egyik légi jármű a berendezéstől 15 NM /28 km/ vagy annál nagyobb távolságban van,



1.2.2. NDB: mindkét légitársaság olyan, az NDB felé tartó vagy attól távolodó útirányokat követ, amelyek legalább 30 fokkal szét tartanak és legalább az egyik légitársaság a berendezéstől 15 NM /28 km/ vagy annál nagyobb távolságban van,



1.2.3. számított helyzet-navigáció (dead reckoning - DR): mindkét légitársaság olyan útirányokat követ, amelyek legalább 45 fokkal szét tartanak és legalább az egyik légitársaság az akár látással, akár navigációs berendezéshez való viszonyítással meghatározott útirány keresztezési ponttól legalább 15 NM /28 km/, vagy annál nagyobb távolságban van, és mindkét légitársaság elhagyta a kereszteződési pontot, vagy



1.2.4. RNAV üzemelés: mindkét légitársaság olyan útirányokat követ, amelyek legalább 15 fokkal szét tartó útirányok és az egyik légitársaság útirányának védő területe nem fedi át a másik légitársaság útirányának védő területét. Az elkülönítés függ az érintett útirányok egymással bezárt szögétől és az érintett útvonalakra meghatározott védő területek nagyságától. Ezen kritériumok együttes teljesüléséből származó, a két útvonal keresztezési pontjától számított távolság lesz az, ahol a két légitársaság között az oldalirányú elkülönítés fennáll.

### 1.3. Különböző navigációs berendezések vagy módszerek használata.

A különböző navigációs berendezéseket használó légi járművek között, valamint egy hagyományos navigációs berendezést használó és egy RNAV berendezést használó légi jármű között oldalirányú elkülönítést úgy kell létrehozni, hogy az alkalmazott navigációs berendezésre, berendezésekre vagy a meghatározott navigációs követelmények alapján kiszámított légterek védő területei között ne legyen átfedés.

### 1.4. A közzétett szomszédos műszer szerinti repülési eljárásokat követő induló vagy érkező légi járművek oldalirányú elkülönítése akkor valósul meg, ha:

1.4.1. a távolság RNAV 1, Basic RNP 1, RNP APCH és RNP AR APCH útirány között legalább 7 NM (13 km), vagy

1.4.2. az előírt akadálymentességet figyelembe vevő útirányok védőterületei nem fedik egymást és üzemi hibát számításba vettek.

### 1.5. RNAV üzemelés, ahol meghatározott navigációs követelményt írnak elő párhuzamos útirányokon, ATS vagy szabad útvonalakon.

1.5.1. Kijelölt légtérben vagy kijelölt útvonalakon, ahol a repülési rendelet meghatározott navigációs követelményt ír elő, az RNAV berendezéssel felszerelt légi járművek között oldalirányú elkülönítés érhető el azáltal, hogy a légi járműveknek olyan párhuzamos útirányok, ATS vagy szabad útvonalak középvonalán kell repülniük, amelyek egymás közötti távolsága biztosítja, hogy az útirányok, ATS vagy szabad útvonalak védő területei nem fedik egymást.

1.5.2. Párhuzamos útirányok között, párhuzamos ATS vagy szabad útvonalak középvonalai között, amelyekre meghatározott navigációs követelményt írtak elő, az oldaltávolság az adott navigációs követelmény függvénye.

### 1.6. Légi járművek oldalirányú elkülönítése párhuzamos útirányokon, nem keresztező útirányokon, ATS vagy szabad útvonalakon.

Párhuzamos útirányokon, nem keresztező útirányokon, ATS vagy szabad útvonalakon üzemelő légi járművek között, kijelölt légtérben vagy kijelölt útvonalakon az oldalirányú elkülönítés akkor valósul meg, ha

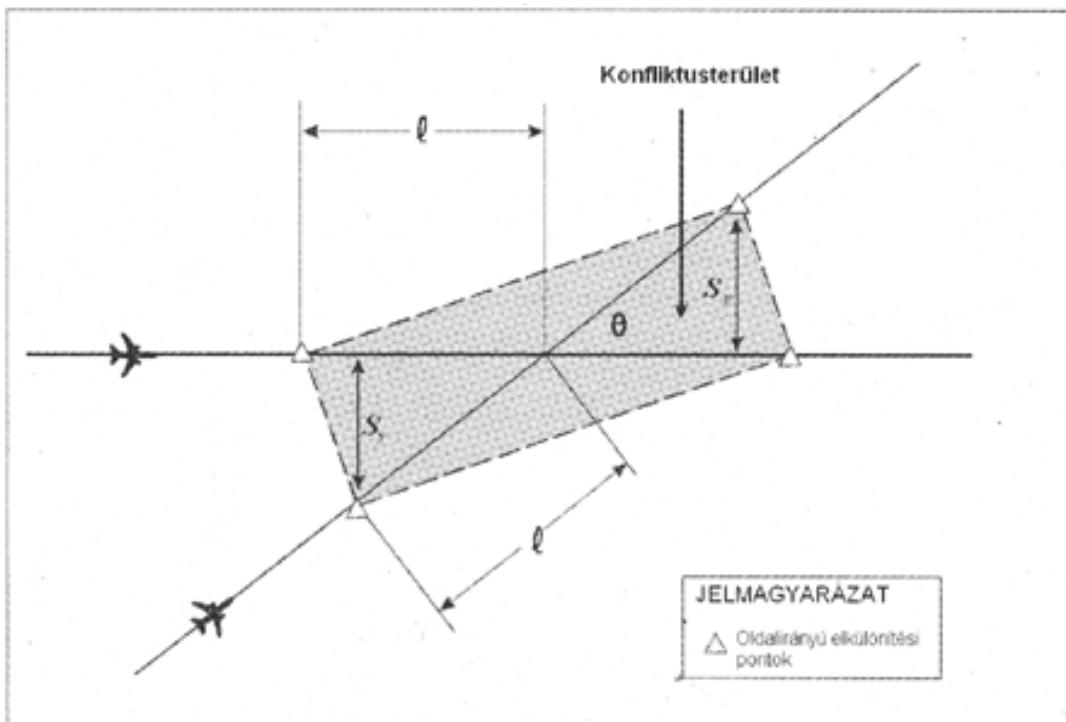
1.6.1. RNAV 10 (RNP 10) alkalmazása esetén az útirányok közötti legkisebb távolság 50 NM (93 km), vagy

1.6.2. RNP 4 alkalmazása esetén az útirányok közötti legkisebb távolság 30 NM (55,5 km).

### 1.7. RNAV üzemelés, ahol meghatározott navigációs követelményt írnak elő keresztező útirányokon, ATS vagy szabad útvonalakon.

Az itt leírt elkülönítés használata olyan keresztező útirányokra korlátozódik, amely keresztező útirányok közös pontjuknál az összetartás vagy széttartás 15 és 135 fok közötti szögtartományba esik.

1.7.1. Keresztező útirányoknál azon terület ki és belépő pontjait, ahol az útirányok közötti oldaltávolság kevesebb, mint az előírt minimum, oldalirányú elkülönítési pontoknak nevezik. Az oldalirányú elkülönítés pontjai által határolt területet a keresztezés konfliktus területének nevezik.



1.7.1.1. Az oldalirányú elkülönítési pontokat a következő képlettel számítják:  $l = s_y / (\sin \theta)$ .

A 1.7.1.1. pont alkalmazásában

1.7.1.1.1.  $s_y$  = az útirányok közötti oldalirányú távolság megegyezik az oldalirányú elkülönítési minimummal.

1.7.1.1.2.  $l$  = az oldalirányú elkülönítés távolsága az útirányok keresztezési pontjától, és

1.7.1.1.3.  $\theta$  = az útirányok által bezárt szög.

1.7.2. Az oldalirányú elkülönítési pontok útirány keresztezési ponttól mért távolságát összeütközési kockázatelemzéssel határozzák meg, amely különösen a légi jármű navigációs pontosságától, a forgalom sűrűségétől és a keresztezési pont használatának gyakoriságától függ.

1.7.3. Két légi jármű között oldalirányú elkülönítés áll fenn, ha legalább az egyik légi jármű a keresztezés konfliktus területén kívül található.

1.8. Átmenet egy olyan légtérbe, ahol nagyobb oldalirányú elkülönítési minimumot alkalmaznak.

Oldalirányú elkülönítés áll fenn, ha a légi járművek olyan meghatározott útirányokon repülnek, amelyek:

1.8.1. valamely megfelelő minimummal egymástól el vannak különítve, és

1.8.2. legalább 15 fokkal széttartó irányt követnek mindaddig, amíg az alkalmazható elkülönítési minimumot létre nem hozzák,

feltéve, hogy az illetékes légiközlekedési hatóság által jóváhagyott módon biztosítható, hogy a légi járművek rendelkeznek a pontos útvonal tartáshoz szükséges navigációs képességgel.

3. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

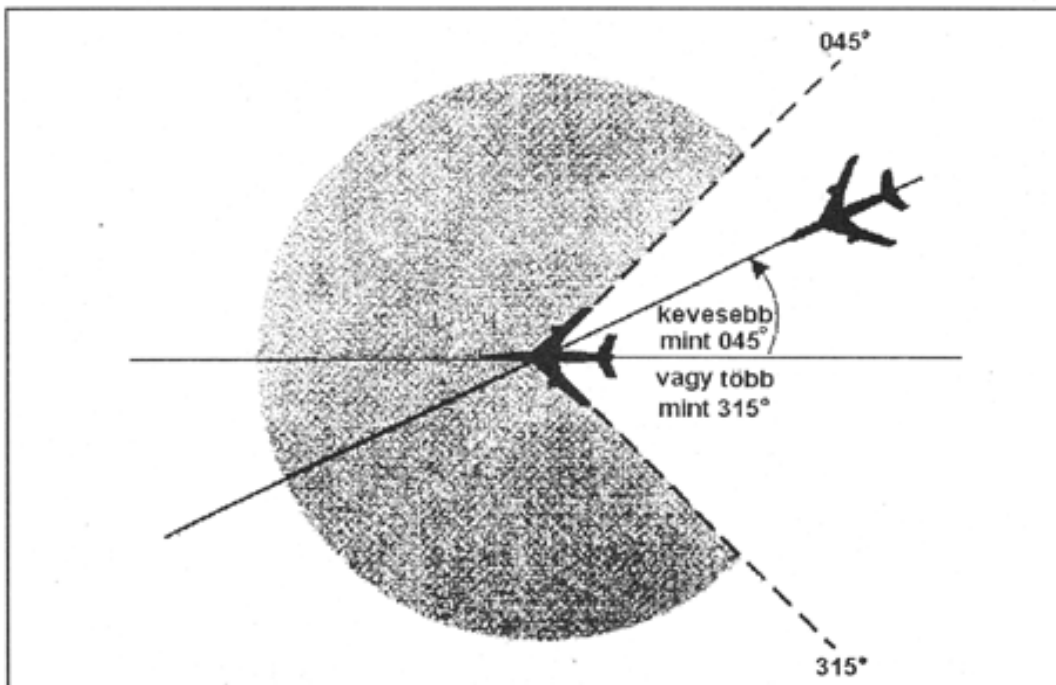
### **HOSSZIRÁNYÚ ELKÜLÖNÍTÉS KRITÉRIUMAI ÉS MINIMUMUMAI**

1. A 134. § szerinti hosszirányú elkülönítés létrehozásának módjai a következők. A légi járművek:

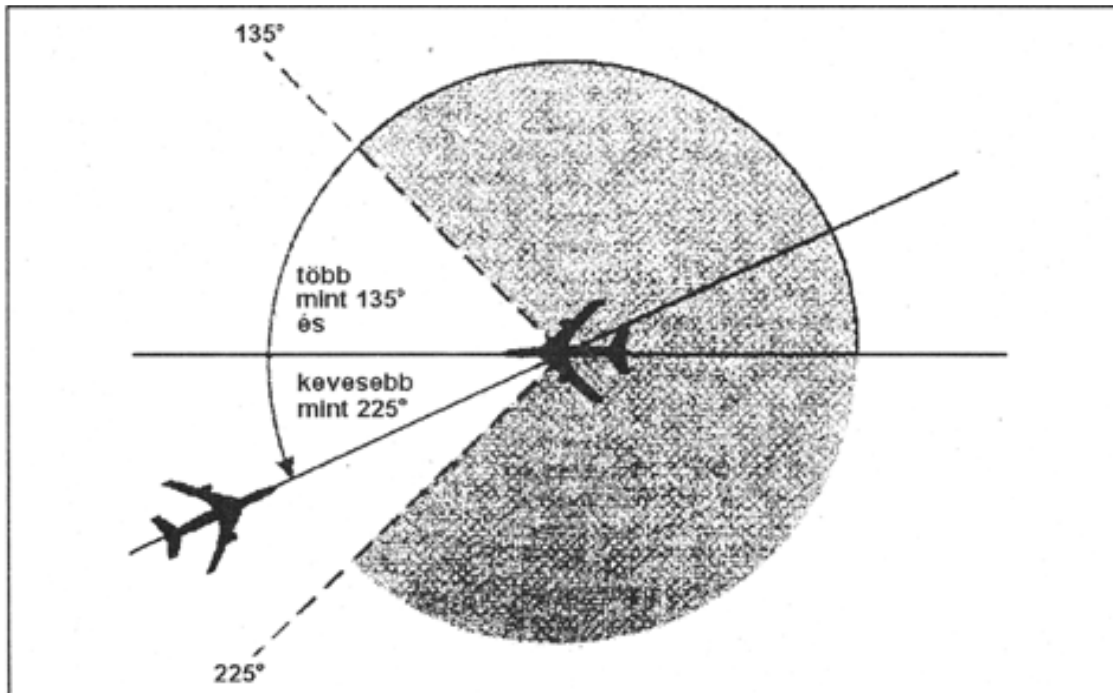
- 1.1. megadott időben indulnak el,
- 1.2. megadott időben érkeznek egy földrajzi hely fölé vagy
- 1.3. megadott időpontig várakoznak egy földrajzi hely felett.

2. A hosszirányú elkülönítési minimumokban szereplő kifejezések jelentése:

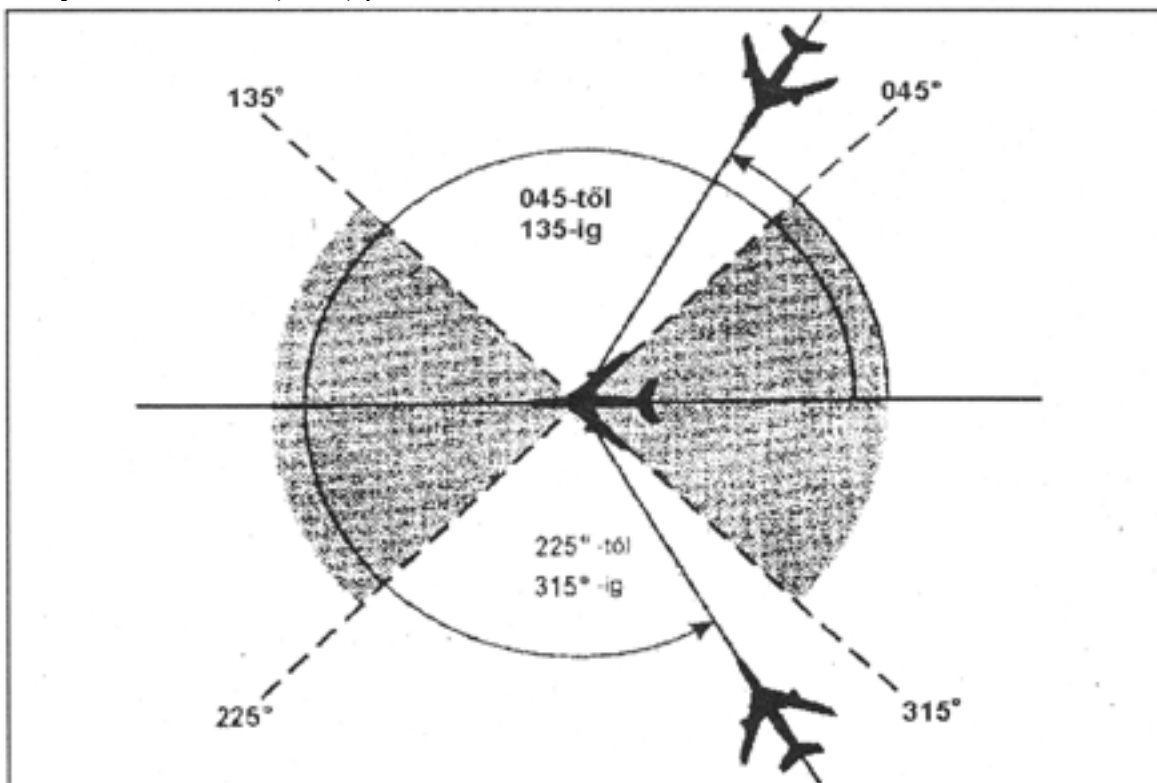
2.1. Azonos útirányok: azokat az azonos útirányokat és keresztező útirányokat, vagy azok szakaszait jelenti, amelyek egymással 45 foknál kisebb, vagy 315 foknál nagyobb szöget zárnak be és amelyeknek védett légterei fedik egymást.



2.2. Reciprocal flight paths: azokat a szembetartó útirányokat, vagy keresztező útirányokat, vagy azok szakaszait jelenti, amelyek egymással 135 foknál nagyobb, de 225 foknál kisebb szöget zárnak be és amelyeknek védett légterei fedik egymást.



2.3. Keresztező útirányok: azokat a keresztező útirányokat, vagy azok szakaszait jelenti, amelyek eltérnek az a) és b) pontban leírtakról.



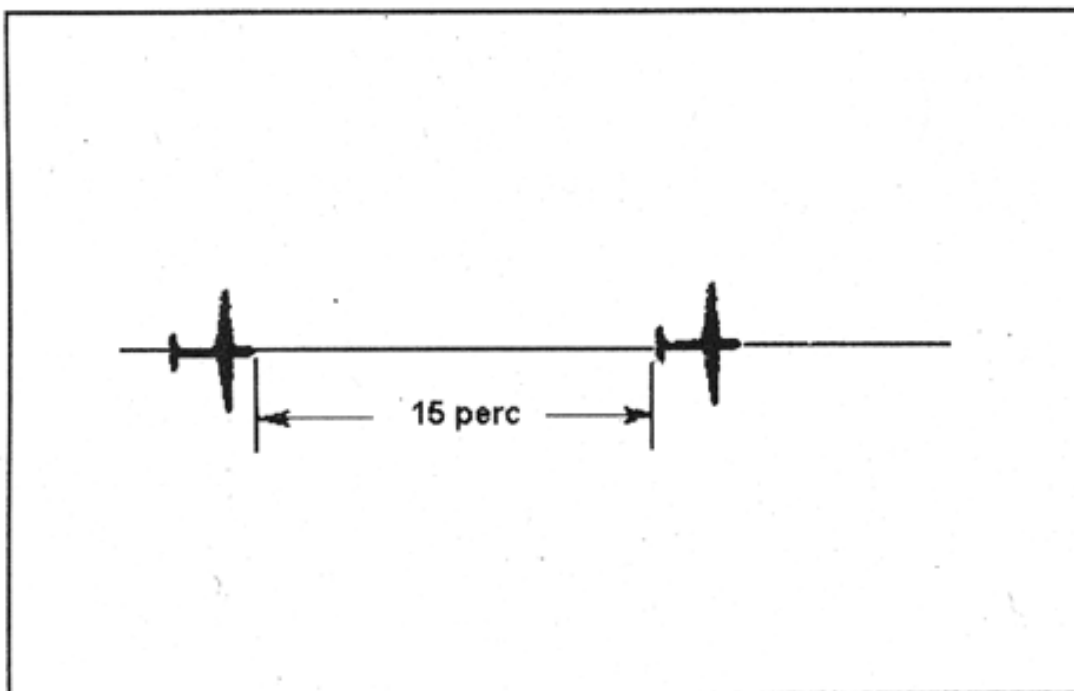
3. A 4. és 6. pontnak megfelelő időn alapuló elkülönítés alkalmazása a helyzettájékoztatóson és a beszéd üzemű tájékoztatóból származó számított adatokon alapulhat.

4. Időn alapuló hosszirányú elkülönítési minimumok

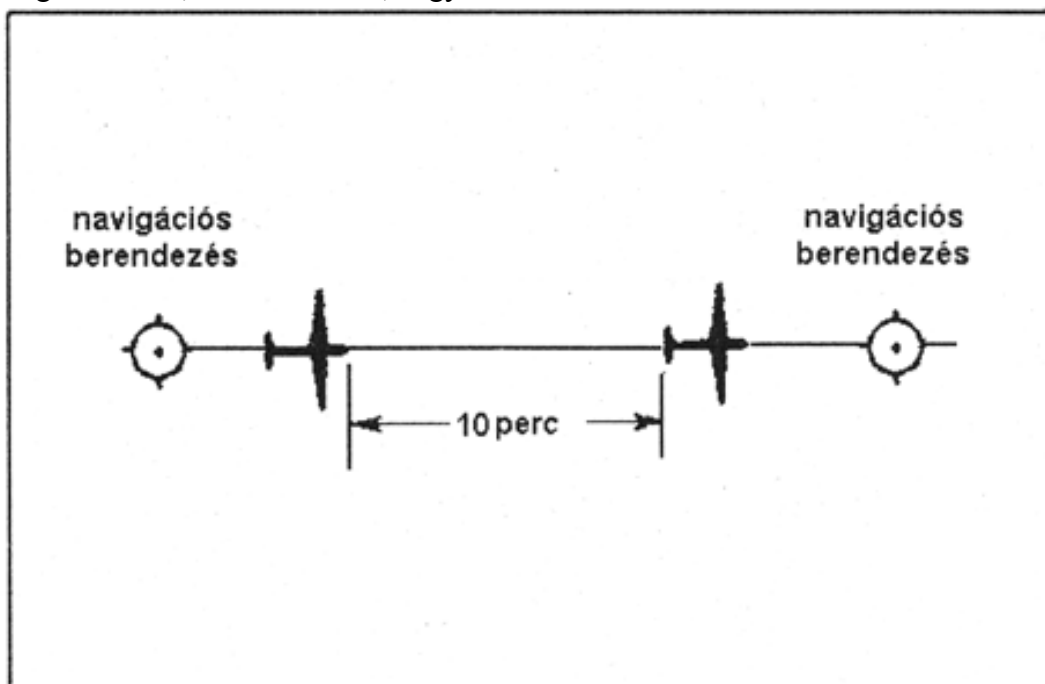
4.1. Azonos magasságot tartó légi járművek

4.1.1. Azonos útirányon repülő légi járművek esetében:

4.1.1.1. 15 perc, az ábra szerint,



4.1.1.2. 10 perc, ha a navigációs berendezések lehetővé teszik a gyakori helyzet- és sebesség meghatározást, az ábra szerint, vagy



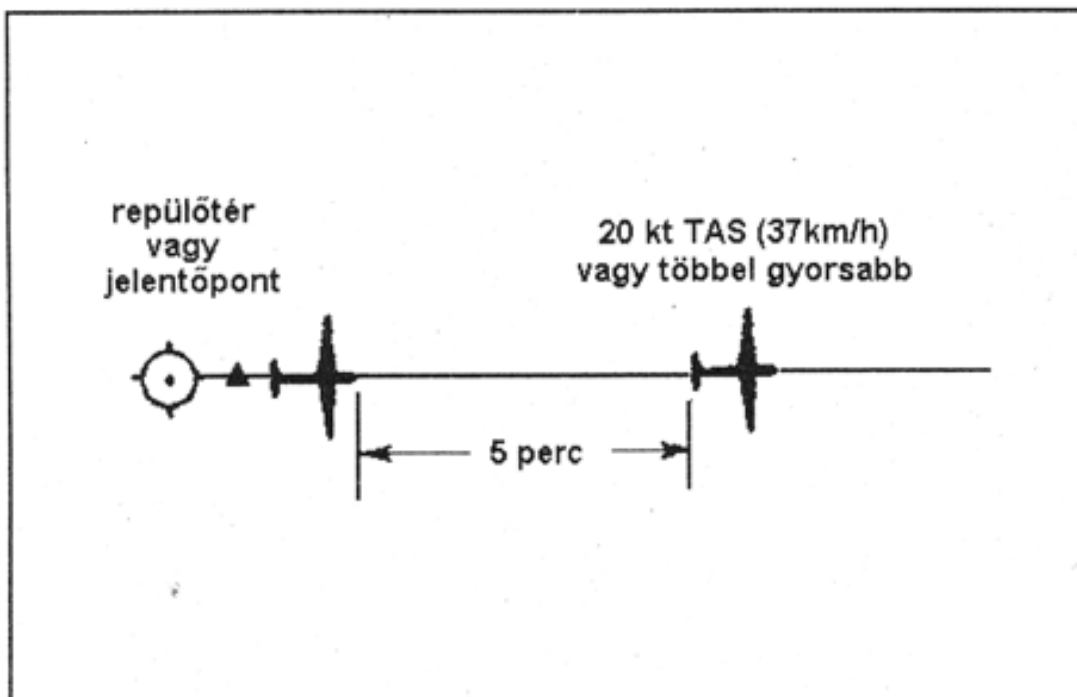
4.1.1.3. 5 perc, az ábra szerint, a következő esetekben, feltéve, hogy valamennyi esetben az elől haladó légi jármű TAS sebessége legalább 20 csomóval (37 km/óra), nagyobb, mint az öt követő légi járműé:

4.1.1.3.1. azon légi járművek között, amelyek ugyanarról a repülőtérrel indultak el,

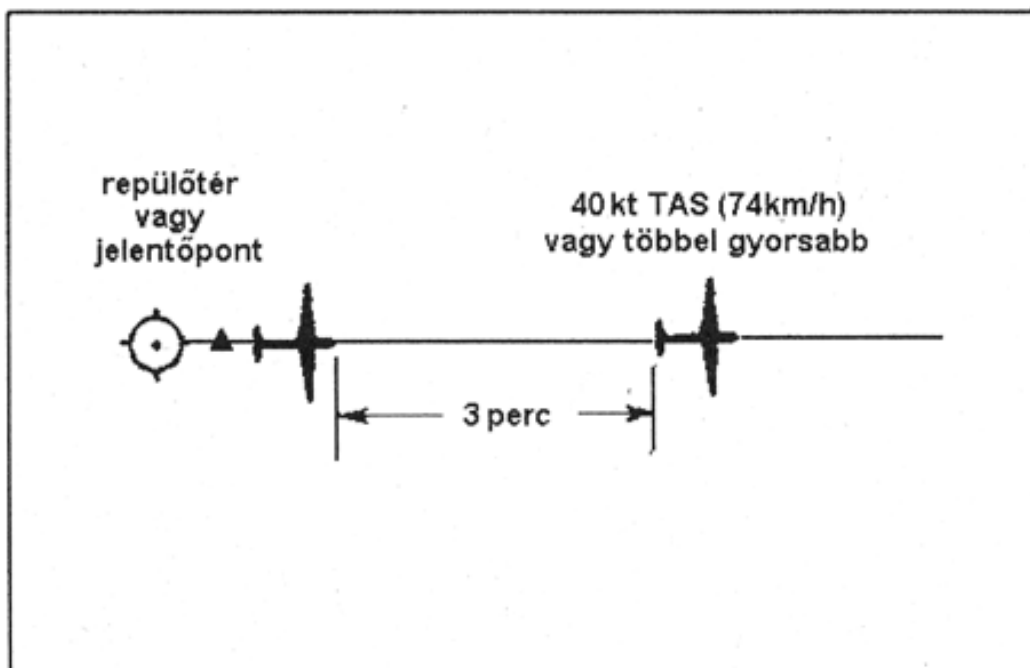
4.1.1.3.2. útvonalon haladó azon légi járművek között, amelyek ugyanazon egzakt fontos pont átrepülését jelentették,

4.1.1.3.3. induló és útvonalon haladó légi járművek között, miután az útvonalon haladó légi jármű egy olyan pont átrepülését jelentette, amelynek az indulási repülőtérhez viszonyított helyzete biztosítja, hogy az 5 perces elkülönítés megvalósítható annál a pontnál, ahol az induló légi jármű csatlakozik az előbbi légi jármű útvonalához, vagy

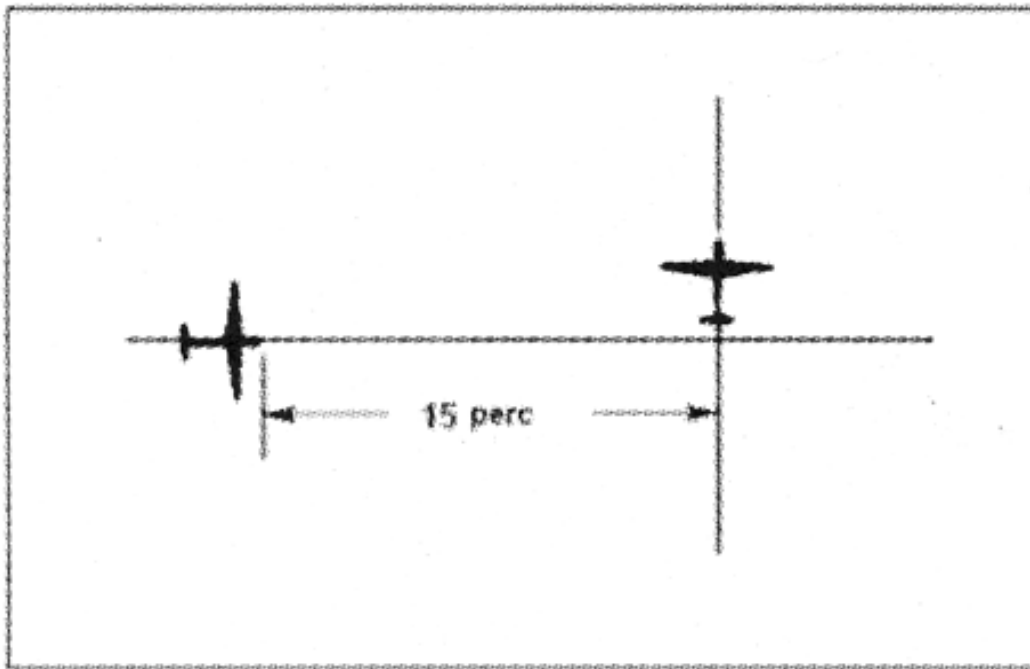




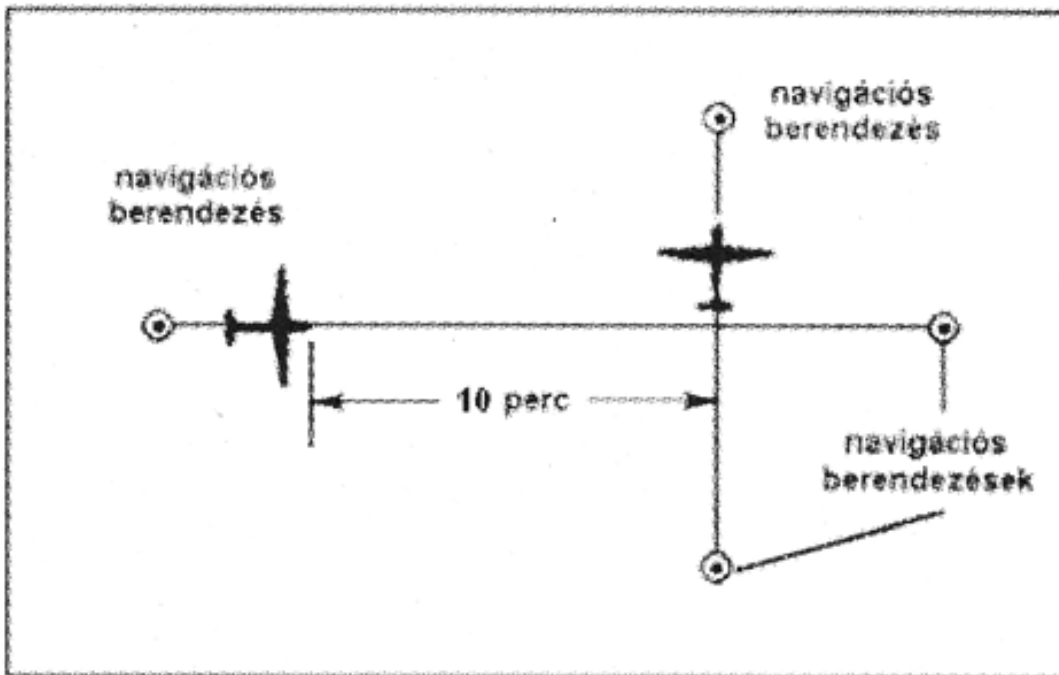
4.1.1.4. 3 perc a 4.1.1.3. pont alatti esetekben azzal a feltétellel, hogy az elől haladó légi jármű 40 csomóval (74 km/óra), vagy ettől nagyobb TAS-t tart, mint az őt követő légi jármű, az ábra szerint.



4.1.2. Keresztező útirányokon repülő légi járművek esetében  
4.1.2.1. 15 perc az útirányok keresztezési pontjában, az ábra szerint, vagy



4.1.2.2. 10 perc, ha a navigációs berendezések lehetővé teszik a gyakori helyzet és sebesség meghatározást, az ábra szerint.

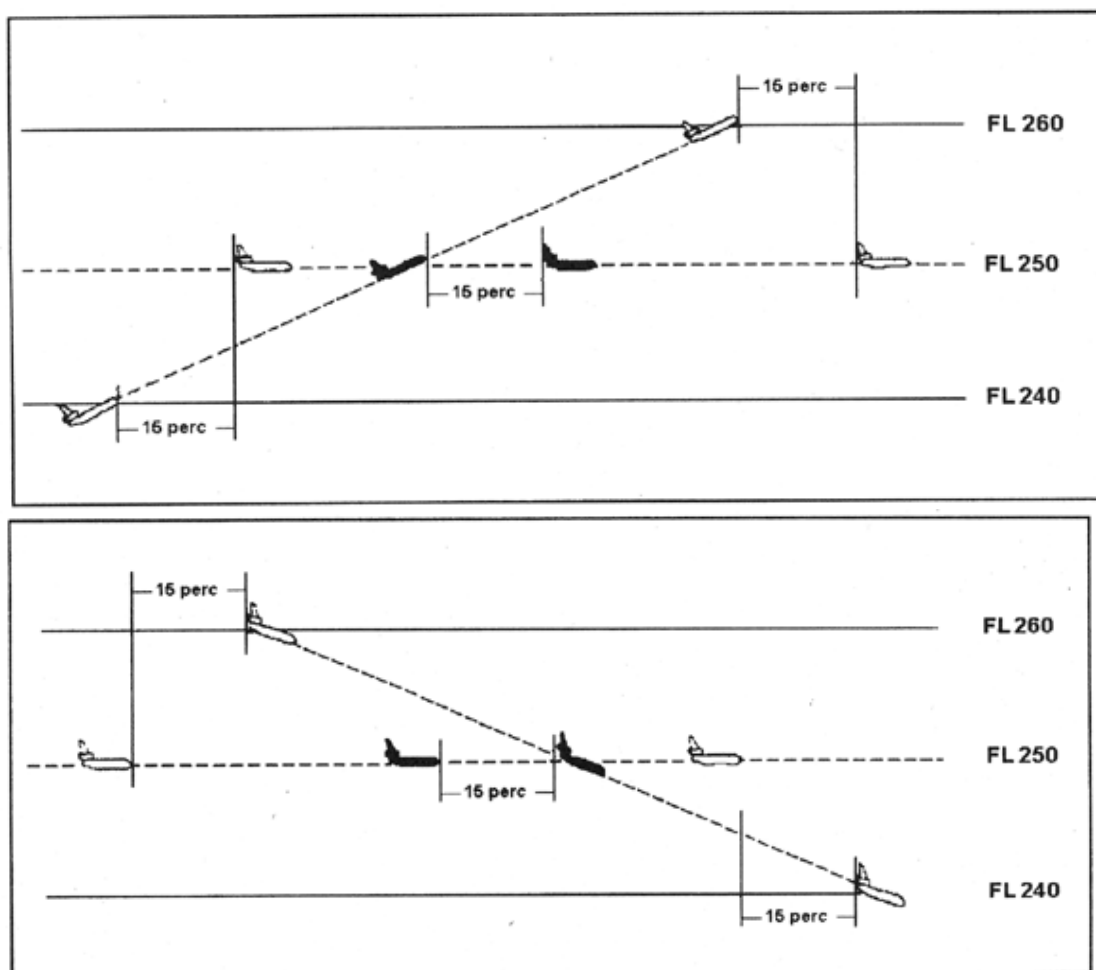


## 4.2. Emelkedő vagy süllyedő légi járművek

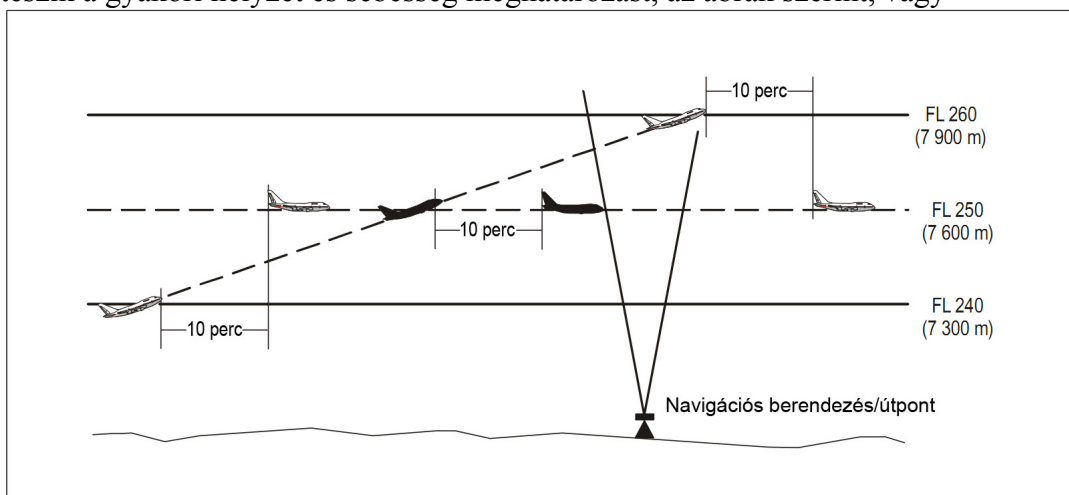
### 4.2.1. Azonos útirányon haladó légi járművek esetében

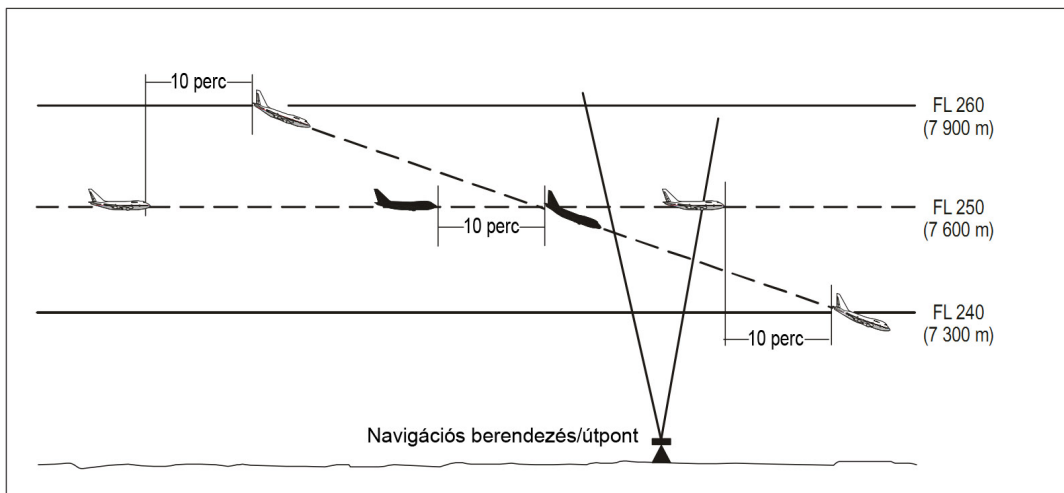
4.2.1.1. Ha egy légi jármű keresztezi az ugyanazon útirányon haladó másik légi jármű magasságát, a következő minimális hosszirányú elkülönítést kell biztosítani:

4.2.1.1.1. 15 perc, ameddig nem hoznak létre függőleges elkülönítést, az ábrák szerint,

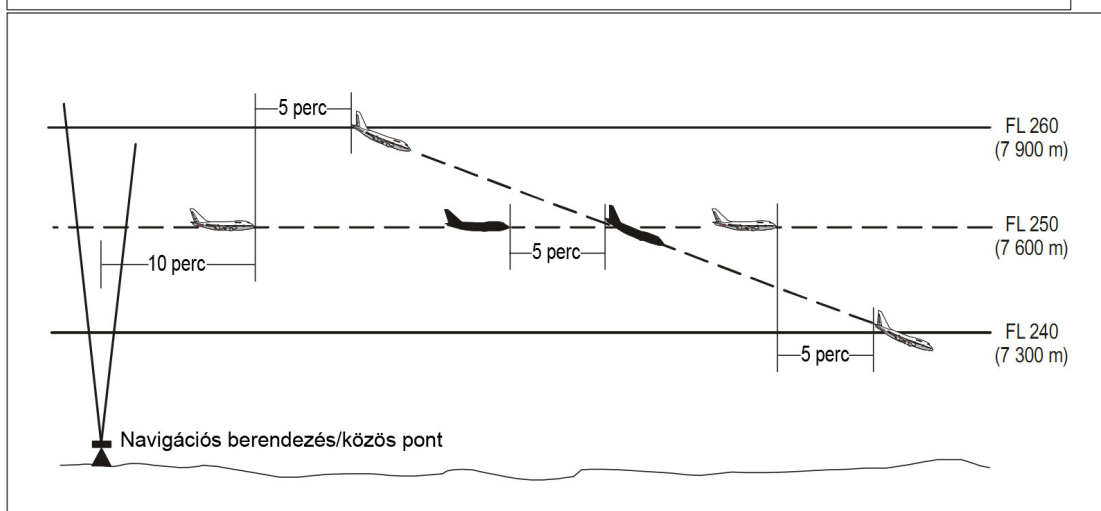
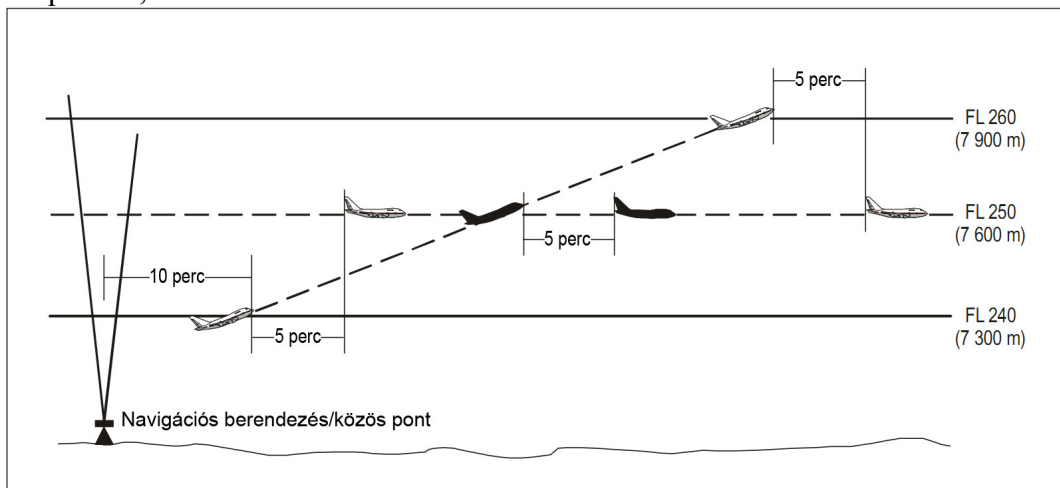


4.2.1.1.2. 10 perc, ameddig nem hoznak létre függőleges elkülönítést, feltéve, hogy ezen elkülönítést csak ott alkalmazzák, ahol a földi navigációs berendezések vagy GNSS lehetővé teszik a gyakori helyzet és sebesség meghatározást, az ábrák szerint, vagy





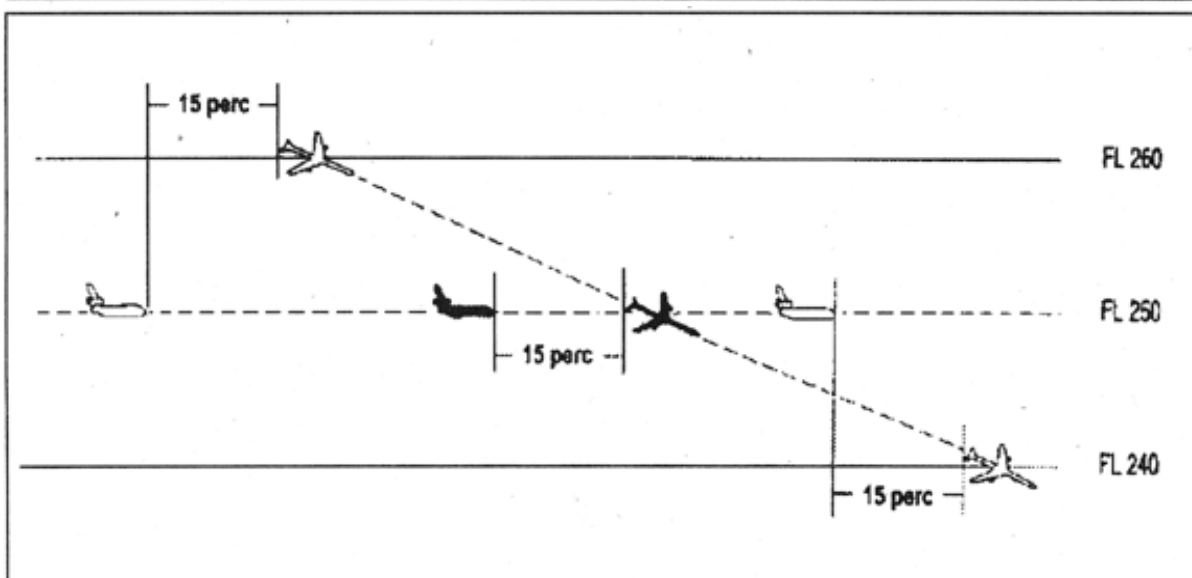
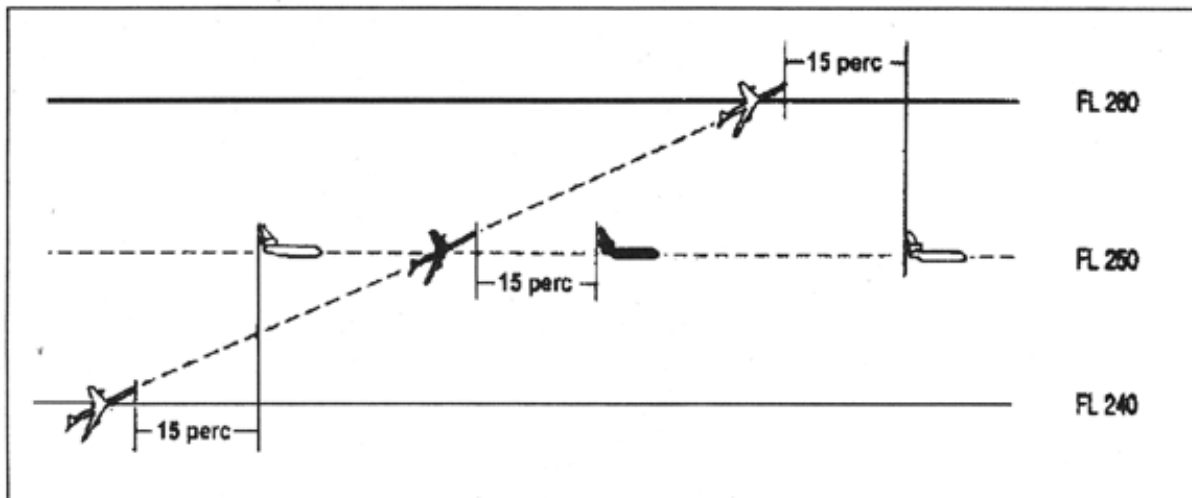
4.2.1.1.3. 5 perc, ameddig nem hoznak létre függőleges elkülönítést, feltéve, hogy a magasságváltás 10 percen belül megkezdődik azon időpont után, amikor a második légi jármű jelentette ugyanazon földi navigációs berendezésektől vagy GNSS-től származó közös pont átrepülését, az ábrák szerint.



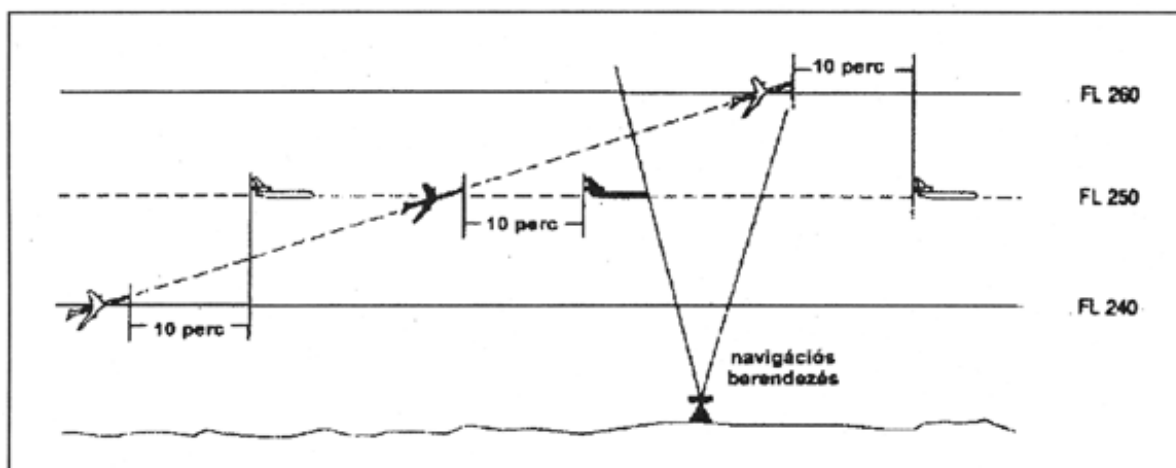
4.2.1.2. Ha ez az eljárás jelentős magasság változtatással jár együtt, a süllyedő légi járműnek engedélyezhető az alacsonyabb légi jármű feletti megfelelő magasságra való süllyedés, vagy az emelkedő légi járműnek engedélyezhető a magasabban lévő légi jármű alatti megfelelő magasságra való emelkedés, hogy lehetséges legyen az elkülönítés további ellenőrzése mindaddig, amíg függőleges elkülönítés nem jön létre.

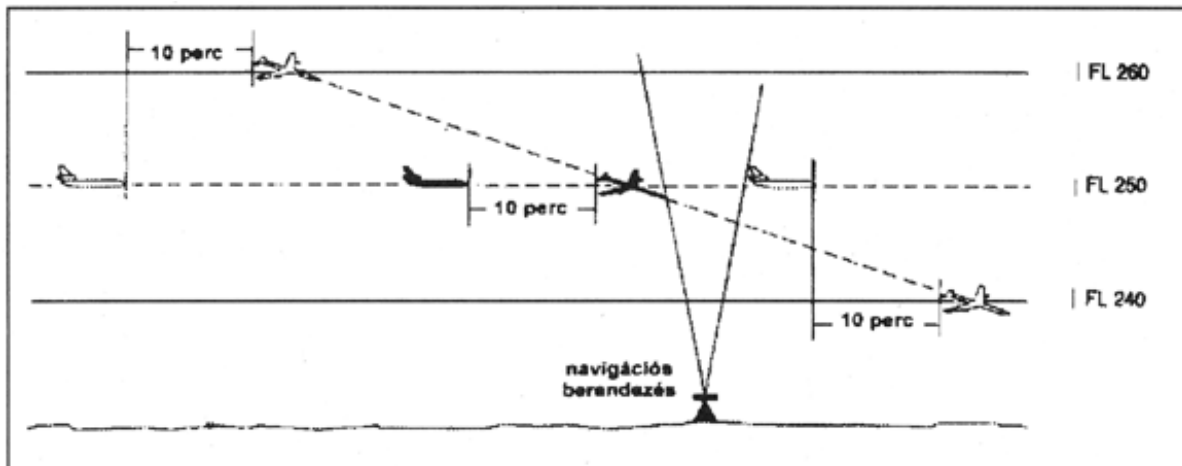
## 4.2.2. Keresztező útirányokon haladó légi járművek esetében

4.2.2.1. 15 perc, ameddig nem hoznak létre függőleges elkülönítést, az ábrák szerint, vagy



4.2.2.2. 10 perc, ameddig nem hoznak létre függőleges elkülönítést, feltéve, hogy a navigációs berendezések lehetővé teszik a gyakori helyzet és sebesség meghatározást, az ábrák szerint.





#### 4.2.3. Radaron megfigyelt távolságon és időn alapuló hosszirányú elkülönítési minimumok

4.2.3.1. 3 perc minimális hosszirányú elkülönítés alkalmazható azonos vagy keresztező útirányon haladó, akár azonos magasságon, akár emelkedőben vagy süllyedőben lévő légitársaságok között, feltéve, hogy

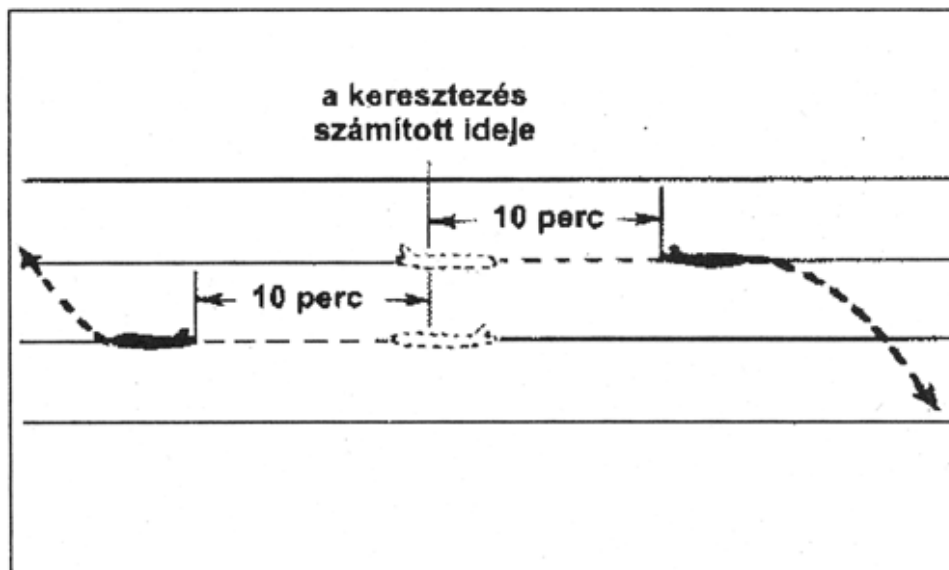
4.2.3.1.1. repülésük előrehaladását az érintett légiforgalmi irányító egység radarral folyamatosan ellenőrzi, és

4.2.3.1.2. a légitársaságok közötti, radarral megfigyelt távolság 20 NM-nél (37 km) soha nem kisebb.

4.2.3.2. A 4.2.3.1. szerinti elkülönítés alkalmazása függ mindazon korlátozó tényezőktől, amelyeket a radar használatára vonatkozóan a 96. alcím határoz meg.

#### 4.3. Reciprok útirányokon haladó légitársaságok

Ahol oldalirányú elkülönítést nem biztosítottak, ott függőleges elkülönítést kell alkalmazni a légitársaságok találkozásának számított időpontja előtti és utáni 10 perces időtartamra, az ábra szerint. Ha megállapították, hogy a légitársaságok már elhagyták egymást, akkor ezt a minimumot nem kell alkalmazni.



#### 5. Távolságon alapuló hosszirányú elkülönítési minimumok DME berendezés vagy GNSS felhasználásával

5.1. Az 5. pont vonatkozásában, a DME-n vagy GNSS-en alapuló hosszirányú elkülönítési minimumok alkalmazásakor az „útirányon” kifejezés azt jelenti, hogy a légitársaság a

navigációs berendezésre vagy útvonalpontra egyenesen rárepül, vagy a navigációs berendezéstől vagy útvonalponttól egyenesen elrepül.

5.2. Az elkülönítést egyéb, megfelelő navigációs berendezésekkel együtt telepített DME-hez viszonyítva, vagy a GNSS szerint jelentett légi jármű helyzetek között, az előírt távolságnál nem kisebb távolság fenntartásával kell létrehozni. Ezt az elkülönítési módszert kell használni abban az esetben, ha mindkét légi jármű DME-t vagy GNSS-t, vagy az egyik légi jármű DME-t, a másik pedig GNSS-t használ. Az elkülönítés alkalmazásakor az irányító és a légi jármű között közvetlen, URH beszédüzemű összeköttetést kell fenntartani.

5.3. A légi jármű által jelentett távolság a DME berendezéstől számított átlós és nem horizontális távolságot jelent. A DME állomás felett átrepülő légi jármű távolsága a repülés magasságával közel megegyező érték. A GNSS-en alapuló elkülönítési minimum alkalmazásakor a GNSS-t magába foglaló integrált navigációs rendszerből származtatott távolságot megegyezőnek tekintik a GNSS távolsággal.

5.4. Ha az elkülönítési minimumokat területi navigációs képességű légi járművek között használják, az irányítónak a légi járművektől GNSS alapú távolság értéket kell kérnie. Ha a légi jármű GNSS alapú távolság értéke nem tud adni, ennek oka a megfelelő fedélzeti berendezés hiánya, a GNSS nem kapcsolódik a légi jármű integrált navigációs rendszeréhez, vagy a GNSS információ elvesztése lehet.

5.5. Azonos utazómagasságon repülő légi járművek

5.5.1. Azonos útirányon repülő légi járművek esetében

5.5.1.1. 20 NM (37 km) az ábra szerint, feltéve, hogy

5.5.1.1.1. a légi járművek vonatkozásában

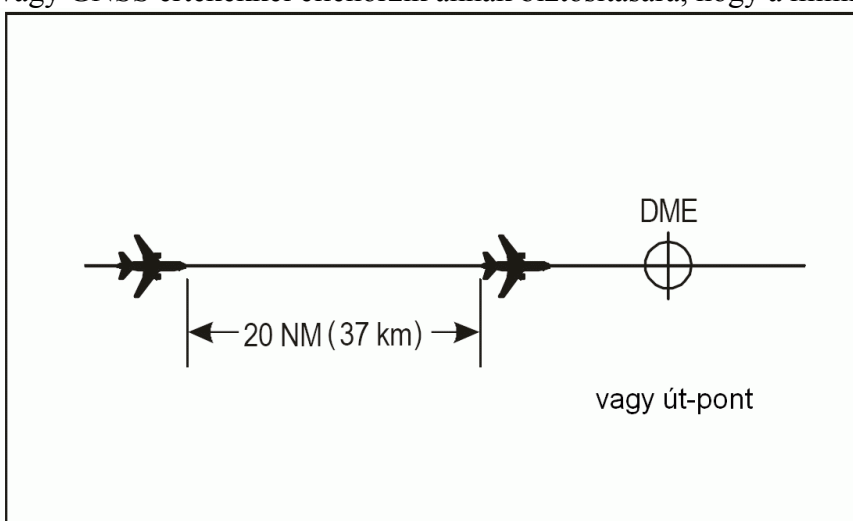
5.5.1.1.1.1. mindkét légi jármű DME-t használ és mindegyik légi jármű ugyanazt az „útirányon” lévő DME állomást használja,

5.5.1.1.1.2. az egyik légi jármű az „útirányon” lévő DME állomást, a másik a DME állomással azonos pontban kijelölt útvonalpontot használja, ha a másik légi jármű GNSS-t használ, vagy

5.5.1.1.1.3. mindkét légi jármű GNSS-t használ és mindkét légi jármű ugyanazt az útvonalpontot használja,

és

5.5.1.1.2. az elkülönítést a légi járművektől gyakori időközökben beszerzett egyidejű DME vagy GNSS értékekkel ellenőrzik annak biztosítására, hogy a minimumot meg ne sértsék.



5.5.1.2. 10 NM (19 km) az ábra szerint, feltéve, hogy

5.5.1.2.1. az elől haladó légi jármű TAS sebessége legalább 20 csomóval (37 km/óra), vagy többel nagyobb, mint az öt követő légi járműé,

5.5.1.2.2. a légi járművek vonatkozásában

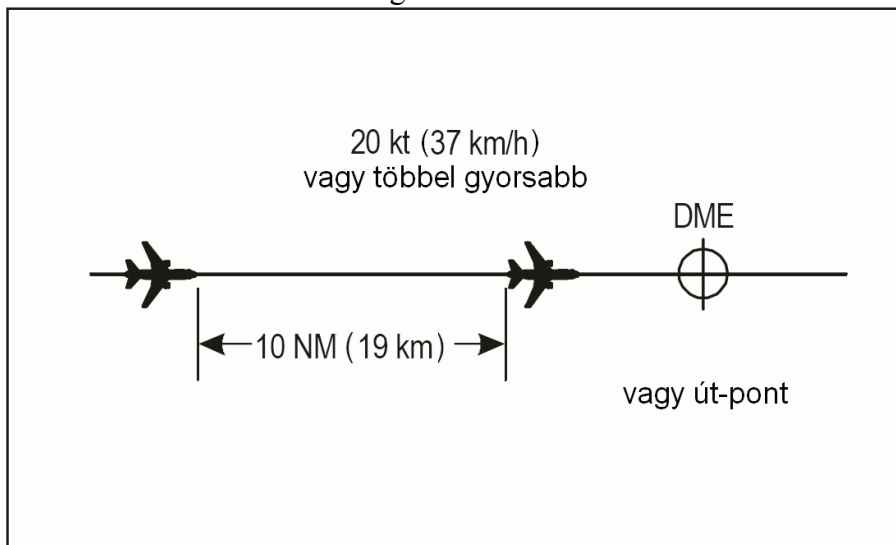
5.5.1.2.2.1. mindkét légitársaság DME-t használ és mindkét légitársaság ugyanazt az „útirányon” lévő DME állomást használja,

5.5.1.2.2.2. az egyik légitársaság az „útirányon” lévő DME állomást, a másik a DME állomással azonos pontban kijelölt útvonalpontot használja, ha a másik légitársaság GNSS-t használ, vagy

5.5.1.2.2.3. mindkét légitársaság ugyanazt az útvonalpontot használja, ha mindkét légitársaság GNSS-t használ,

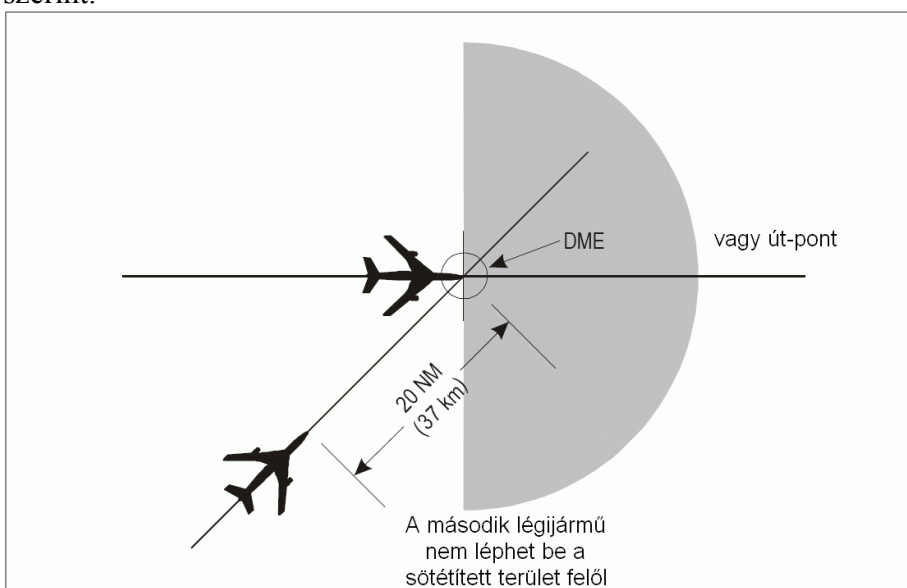
és

5.5.1.2.3. az elkülönítést a légitársaságoktól olyan időközönként beszerzett egyidejű DME vagy GNSS értékekkel ellenőrzik, ahogy az szükséges annak biztosításához, hogy a minimumot létrehozzák és meg ne sértsék.

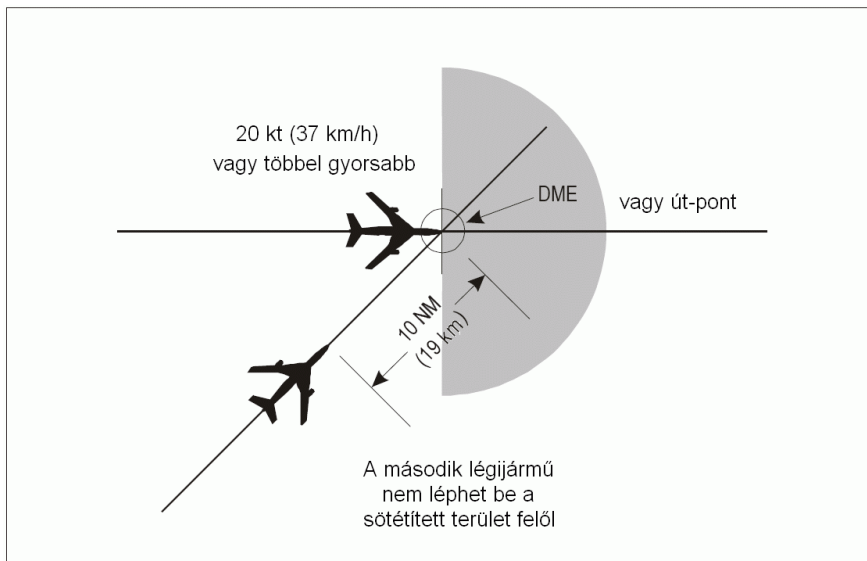


5.5.2. Keresztező útirányon repülő légitársaságok esetében

Az 5.5.1. pontban leírt hosszirányú elkülönítéseket kell alkalmazni, feltéve, hogy mindegyik légitársaság az útirányok keresztezési pontjában elhelyezett DME állomástól, vagy az azzal azonos pontban kijelölt útvonalponttól, vagy ugyanattól az útvonalponttól mért távolságot jelenti, és ezen útirányok egymással kevesebb, mint 90 fokos szöget zárnak be, az ábrák szerint.







## 5.6. Emelkedő és süllyedő légitársaságok

### 5.6.1. Azonos útirányt követő légitársaságok között

5.6.1.1. 10 NM (19 km) mindaddig, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak, feltéve, hogy

5.6.1.1.1. a légitársaságok vonatkozásában

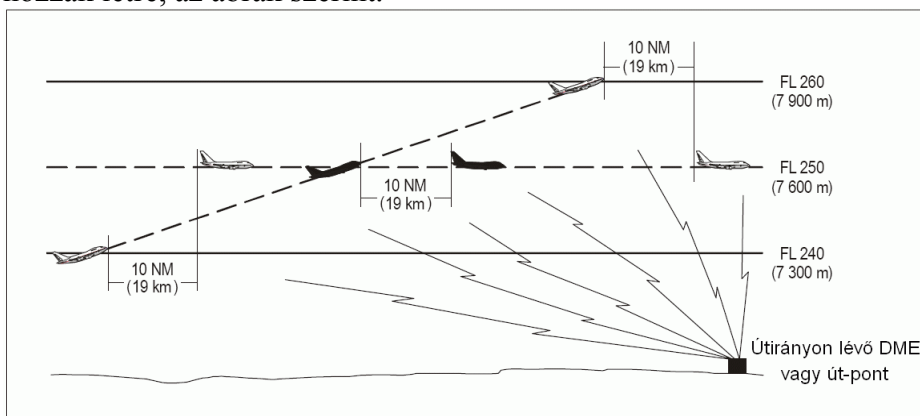
5.6.1.1.1.1. mindkét légitársaság DME-t használ és mindegyik légitársaság ugyanazt az „útirányon” lévő DME állomást használja,

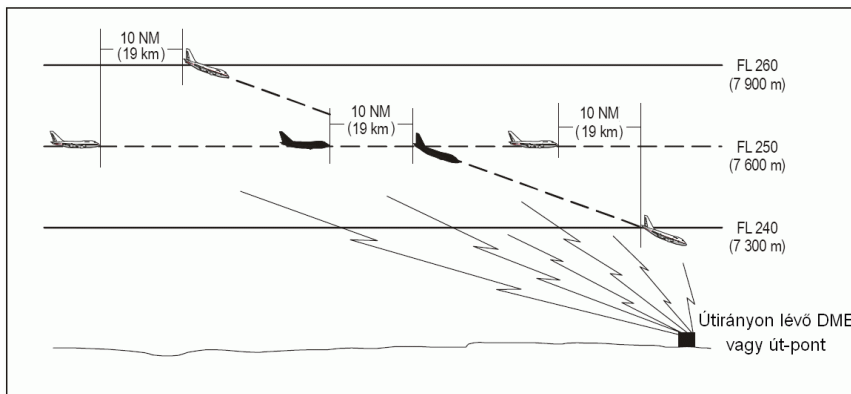
5.6.1.1.1.2. az egyik légitársaság az „útirányon” lévő DME állomást, a másik, a DME állomással azonos pontban kijelölt útvonalpontot használja, ha a másik légitársaság GNSS-t használ, vagy

5.6.1.1.1.3. mindkét légitársaság ugyanazt az útvonalpontot használja, ha mindkét légitársaság GNSS-t használ,

5.6.1.1.2. az egyik légitársaság tartja a magasságát, amíg függőleges elkülönítés nem áll fenn, és

5.6.1.1.3. az elkülönítést a légitársaságoktól beszerzett egyidejű DME vagy GNSS értékekkel hozzák létre, az ábrák szerint.





5.6.1.2. Ha az 5.6.1.1. szerinti eljárás jelentős magasságváltoztatással jár együtt, a süllyedő légitárműnek engedélyezhető az alacsonyabb légitármű feletti megfelelő magasságra való süllyedés, vagy az emelkedő légitárműnek engedélyezhető a magasabban lévő légitármű alatti megfelelő magasságra való emelkedés, hogy lehetséges legyen az elkülönítés további ellenőrzése mindaddig, amíg függőleges elkülönítés nem jön létre.

#### 5.6.2. Légitárművek reciprok útirányokon

Útirányon lévő DME-t, azzal azonos pontban kijelölt útvonalpontot, vagy ugyanazt az útvonalpontot használó légitárműveknek engedélyezhető, hogy egyéb, szintén útirányon lévő DME-t, azzal azonos pontban kijelölt útvonalpontot, vagy ugyanazt az útvonalpontot használó légitárművek által elfoglalt magasságokra vagy magasságokon keresztül emelkedjenek vagy süllyedjenek, ha megállapították, hogy az érintett légitárművek elhagyták egymást, és egymástól legalább 10 NM-re (19 km) vannak.

#### 6. Időn alapuló hosszirányú elkülönítési minimum mach szám technika alkalmazásával

6.1. A sugárhajtóművel felszerelt légitárműnek tartania kell az ATC által engedélyezett tényleges Mach-számot és attól kizárólag az ATC-től előzetesen beszerzett engedély alapján térhet el. Lényeges okból, különösen turbulencia miatt szükségessé váló és azonnal végrehajtott Mach-szám változtatásról az ATC-t a lehető leghamarabb értesíteni kell.

6.2. A légitárműnek az emelkedési vagy süllyedési engedély kéréssel együtt közölnie kell, ha a teljesítménye nem teszi lehetővé az utoljára kijelölt Mach-szám tartását az útvonalon történő emelkedés vagy süllyedés során.

6.3. A 6.4. pont szerinti minimális hosszirányú elkülönítést kell alkalmazni ugyanazon útirányon akár azonos magasságot tartó, akár emelkedőben vagy süllyedőben lévő sugárhajtóművel felszerelt légitárművek között, ha Mach-szám technikát alkalmaznak, és feltéve, hogy

6.3.1. az érintett légitárművek ugyanazon közös pont átrepülését jelentették és azonos útirányon, vagy folyamatosan széttartó útirányokon repülnek mindaddig, amíg egyéb elkülönítést nem biztosítottak vagy

6.3.2. az érintett légitárművek nem ugyanazon jelentőpont átrepülését jelentették, de radarral vagy más módon biztosítható, hogy az útvonaluk azon közös pontjánál, amelytől a későbbiekben mindkettő azonos útirányon, vagy amelytől folyamatosan széttartó útirányokon repülnek megfelelő időkülönbség lesz közöttük,

6.4. A 6.3. pontban előírt feltételek esetén az alábbi minimális hosszirányú elkülönítést kell alkalmazni:

6.4.1. 10 perc, vagy

6.4.2. 9 és 5 perc között, mindkét érték beleértve, feltéve, hogy az elől haladó légitármű tényleges Mach-száma az alábbi értékkel nagyobb, mint az őt követő légitárműé:

6.4.2.1. 9 perc, ha az elől haladó légitármű 0,02 Mach-számmal gyorsabb,

6.4.2.2. 8 perc, ha az elöl haladó légi jármű 0,03 Mach-számmal gyorsabb,

6.4.2.3. 7 perc, ha az elöl haladó légi jármű 0,04 Mach-számmal gyorsabb,

6.4.2.4. 6 perc, ha az elöl haladó légi jármű 0,05 Mach-számmal gyorsabb,

6.4.2.5. 5 perc, ha az elöl haladó légi jármű 0,06 Mach-számmal gyorsabb.

6.5. Ha Mach-szám technika felhasználásával a légi járművek között 10 perces hosszirányú elkülönítési minimumot alkalmaznak, az elöl haladó légi járműnek azonos vagy nagyobb tényleges Mach-számban kifejezett sebességet kell tartania, mint az őt követő légi járműnek.

7. RNAV használata esetén, távolságon alapuló hosszirányú elkülönítési minimum, Mach szám technika alkalmazásával

7.1. Az RNAV üzemelést az ICAO Doc 9613 határozza meg.

7.2. A sugárhajtóművel felszerelt légi járműnek tartania kell az ATC által engedélyezett tényleges Mach-számot, és attól kizárólag az ATC-től előzetesen beszerzett engedély alapján térhet el. Lényeges okból, különösen turbulencia miatt szükségessé váló és azonnal végrehajtott Mach-szám változtatásról az ATC-t a lehető leghamarabb értesíteni kell.

7.3. A légi járműnek az emelkedési, vagy süllyedési engedély kéréssel együtt közölnie kell, ha teljesítménye nem teszi lehetővé az utoljára kijelölt Mach-szám tartását az útvonalon történő emelkedés vagy süllyedés során.

7.4. A légi járműtől eredő az RNAV berendezés meghibásodására vagy működésképtelenségére vonatkozó közlemény vétele esetén az ATC RNAV-on alapuló távolság-elkülönítési minimumot nem alkalmazhat.

7.5. RNAV berendezésen alapuló elkülönítést úgy kell alkalmazni, hogy az RNAV helyzetjelentéseket adó légi járművek között a távolság ne legyen kevesebb az előírt minimumnál. Ilyen elkülönítés alkalmazásakor közvetlen irányító-hajózó személyzet összeköttetést kell fenntartani.

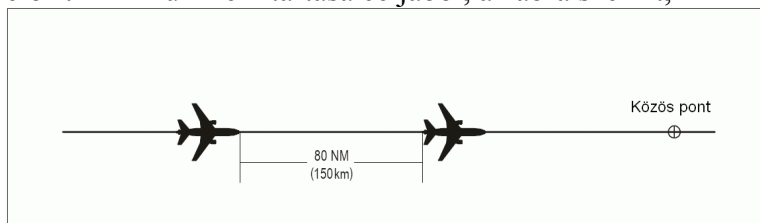
7.6. A kért RNAV távolsági tájékoztatások légi járművek által történő gyorsabb biztosításának elősegítése érdekében a helyzetjelentéseket, lehetőség szerint egy közös, mindkét légi jármű előtt lévő útponthoz viszonyítva kell kérni.

7.7. RNAV felszereltségű légi járművek közötti RNAV-on alapuló távolság-elkülönítést kijelölt RNAV útvonalon vagy VOR-ral meghatározott ATS útvonalon lehet alkalmazni.

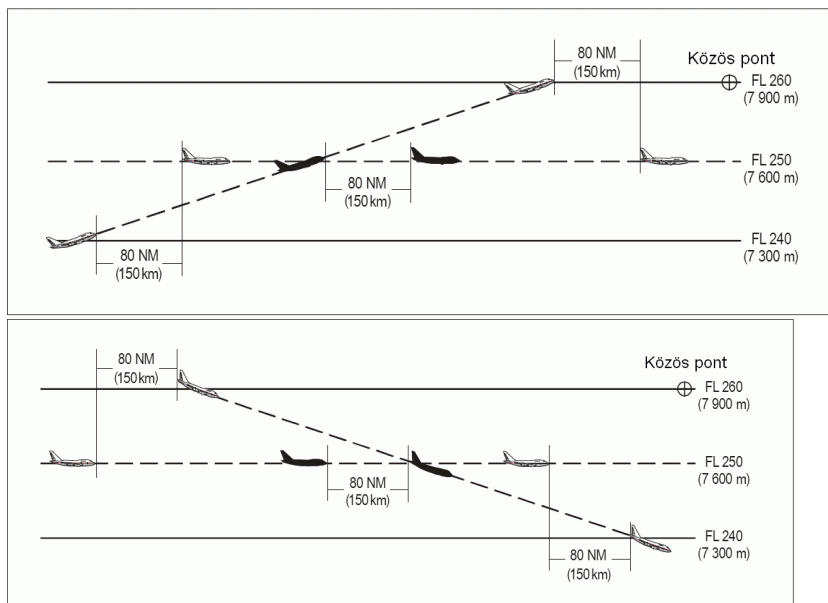
7.8. Azonos útirányokon a Mach-szám technikával alkalmazott 10 perces hosszirányú elkülönítési minimum helyett 80 NM (150 km) RNAV-on alapuló távolság-elkülönítési minimumot lehet Mach-szám technikával alkalmazni, feltéve hogy:

7.8.1. az egyes légi járművek távolsági jelentése ugyanazon „útirányon” lévő közös ponthoz/tól viszonyítva történik,

7.8.2. az azonos magasságon repülő légi járművek közötti elkülönítést a légi járművektől gyakori időközönként és egyidejűleg beszerzett RNAV távolsági jelentésekkel ellenőrzik az előírt minimum fenntartása céljából, az ábra szerint,



7.8.3. az emelkedőben vagy süllyedőben lévő légi járművek közötti elkülönítést, a légi járművektől történő RNAV távolság jelentések egyidejű beszerzésével biztosítanak, az ábrák szerint, és



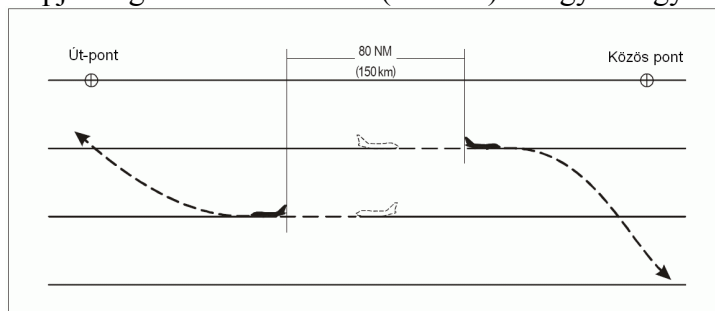
7.8.4. emelkedő vagy süllyedő légitársaságok esetén az egyik légitársaság addig tartja a magasságát, amíg a függőleges elkülönítés nem jön létre.

7.9. Ha 80 NM (150 km) RNAV-on alapuló távolság-elkülönítési minimumot Mach-szám technika felhasználásával alkalmaznak, az elöl haladó légitársaság azonos vagy nagyobb tényleges Mach-számban kifejezett sebességet kell tartania, mint az őt követő légitársaság.

7.10. Ha a 7.9. pont szerinti eljárás jelentős magasság változtatással jár együtt, a süllyedő légitársaság engedélyezhető az alacsonyabb légitársaság feletti megfelelő magasságra való süllyedés, vagy az emelkedő légitársaság engedélyezhető a magasabban lévő légitársaság alatti megfelelő magasságra való emelkedés, hogy lehetséges legyen az elkülönítés további ellenőrzése mindaddig, amíg függőleges elkülönítés nem jön létre.

7.11. Légitársaságok reciprok útirányon

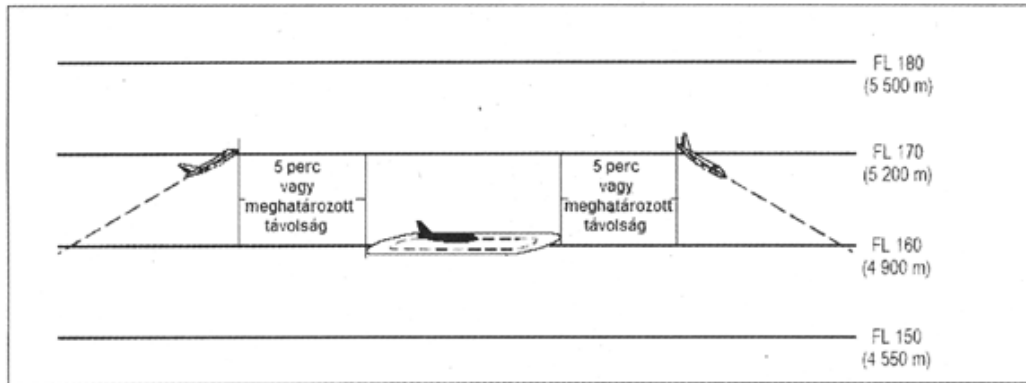
RNAV-ot alkalmazó légitársaságok engedélyezhető, hogy más, szintén RNAV-ot alkalmazó légitársaság által elfoglalt magasságra vagy magasságon keresztül emelkedjen vagy süllyedjen feltéve, hogy minden kétséget kizáróan megállapították, hogy a légitársaságok ugyanazon „útirányon” lévő közös ponthoz vagy ponttól viszonyított távolsági tájékoztatások adása alapján legalább 80 NM-mel (150 km) elhagyták egymást, az ábra szerint.



4. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

### REPÜLÉS KÖZBEN VÁRAKOZÓ LÉGIJÁRMŰVEK ELKÜLÖNÍTÉSE

A 135. § (2) bekezdésben említett ábra

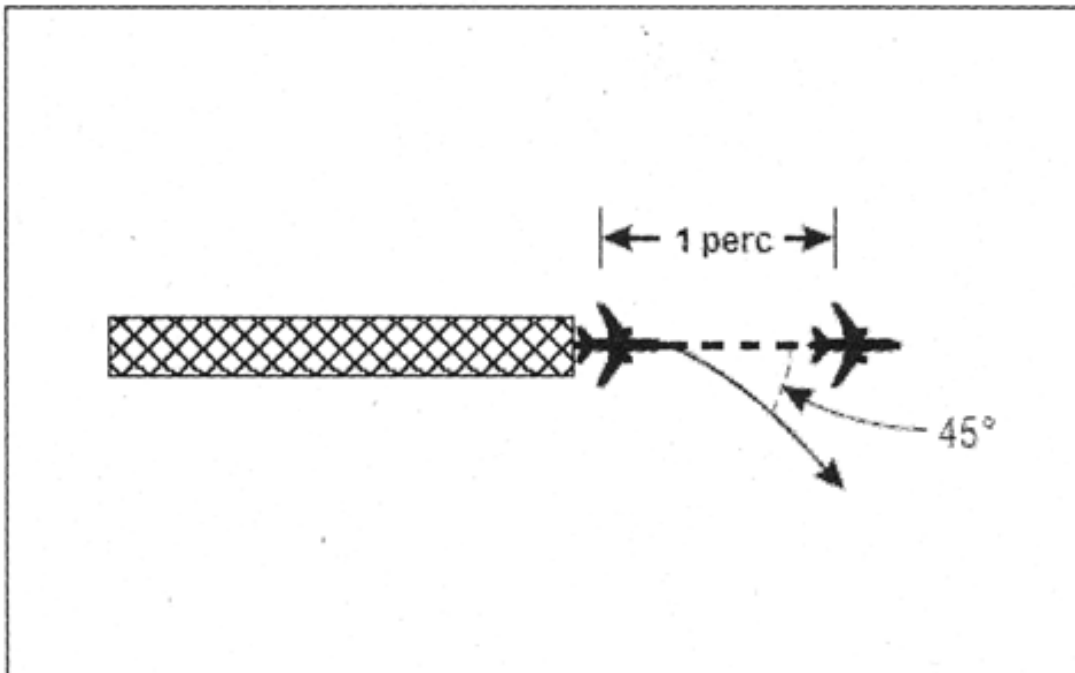


5. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

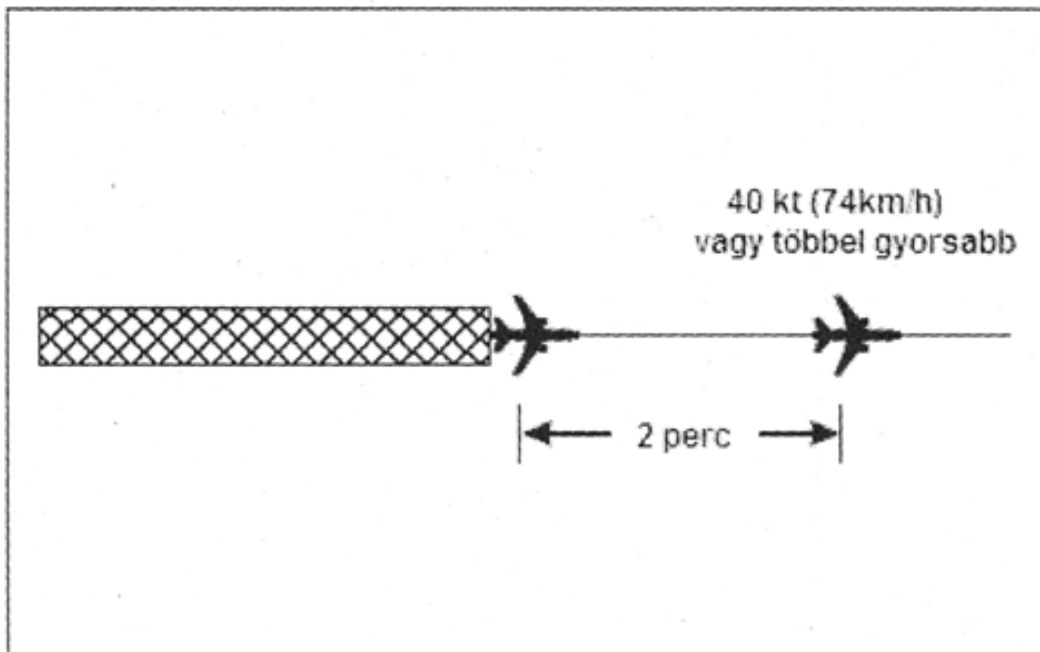
### INDULÓ LÉGIJÁRMŰVEK ELKÜLÖNÍTÉSE

1. Minimális elkülönítés az induló légijárművek között

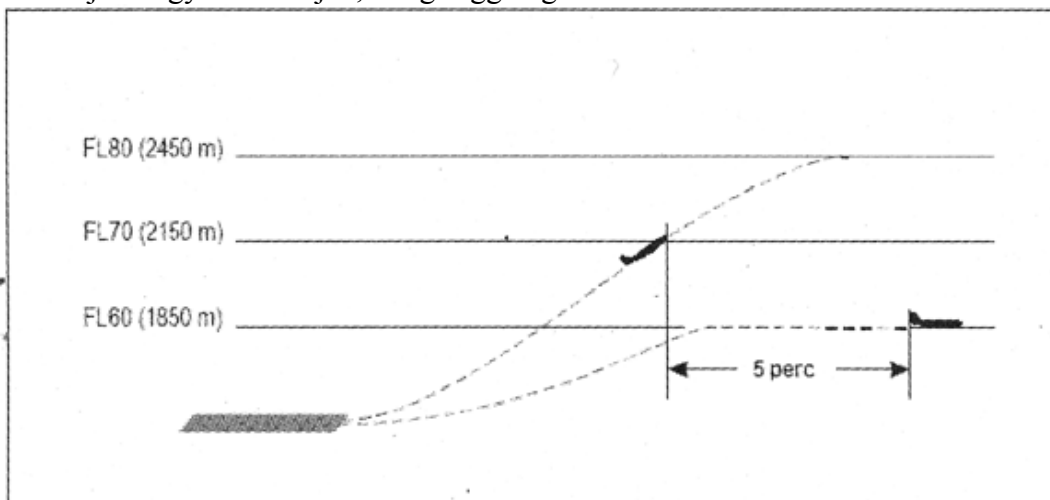
1.1. Ha a turbulencia elkülönítési minimumot nem kell alkalmazni, 1 perc az elkülönítés, ha a légijárművek felszállás után azonnal egymástól legalább 45 fokkal eltérő útirányokon repülnek és így az oldalirányú elkülönítés biztosítva van, az ábra szerint. Ez a minimum csökkenthető, ha a légijárművek párhuzamos futópályákat használnak, vagy ha a 150. § (1) bekezdésben meghatározott eljárást alkalmazzák olyan széttartó irányú futópályáknál, amelyek egymást nem keresztezik, és felszállás után azonnal oldalirányú elkülönítés jön létre.



1.2. Két perc az elkülönítés a felszálló légijárművek között, ha az elől haladó légijármű legalább 40 csomóval (74 km/h) gyorsabb, mint az őt követő légijármű, és mindkettő azonos útirányt követ, az ábra szerint. Ha a légijárművek emelkedés közbeni sebesség különbségének TAS-on alapuló kiszámítása nem elég pontos a két perces elkülönítés alkalmazására, az IAS-on alapuló számítást kell alkalmazni.



1.3. Öt perc az elkülönítés addig, amíg függőleges elkülönítést nem hoznak létre, ha az induló légi jármű keresztezi az előtte indult légi jármű repülési magasságát és mindkettő azonos útirányt követ, az ábra szerint. Biztosítani kell, hogy az öt perc elkülönítés mindvégig fennálljon vagy növekedjen, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak.



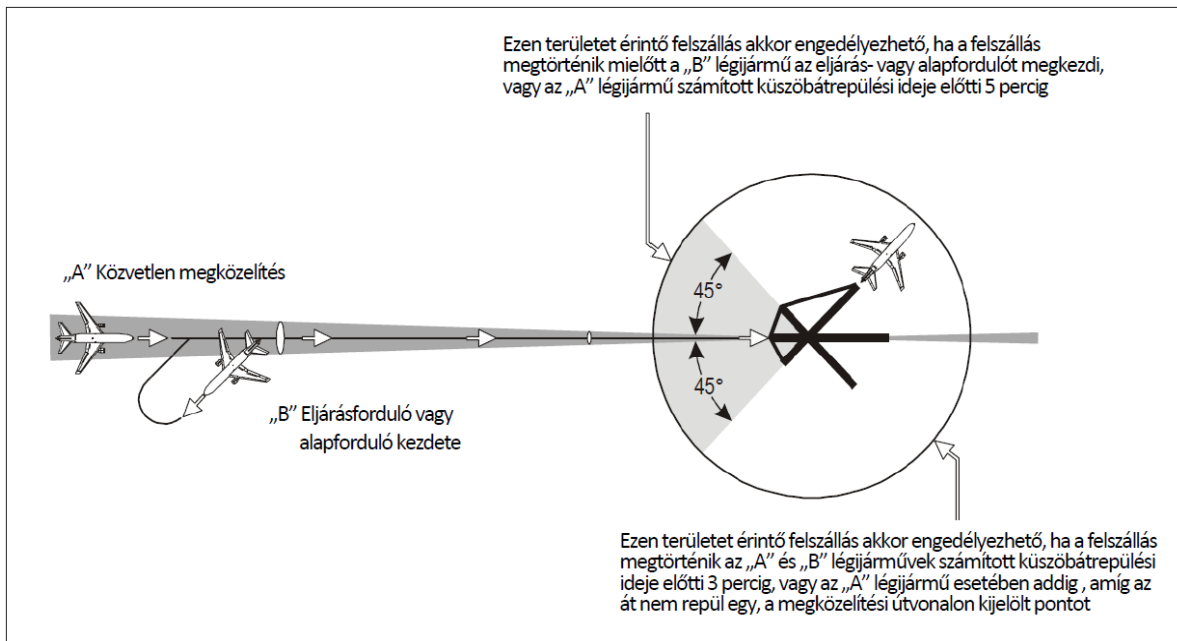
## 2. Induló légi járművek elkülönítése érkező légi járművektől

2.1. A következő elkülönítést kell alkalmazni, ha a felszállási engedély egy érkező légi jármű helyzetén alapul.

2.1.1. Ha az érkező légi jármű teljes műszer szerinti megközelítést hajt végre, az induló légi jármű felszállhat:

2.1.1.1. bármely irányba, feltéve, hogy a felszállás megtörténik addig, amíg az érkező légi jármű meg nem kezdte a végső megközelítésre vezető eljárási fordulóját vagy alapfordulóját,

2.1.1.2. a megközelítés irányának reciprokától legalább 45 fokkal eltérő irányba, ha az érkező légi jármű megkezdte a végső megközelítésre vezető eljárásfordulóját vagy alapfordulóját, feltéve, hogy a felszállás azon időpont előtt legalább 3 perccel megtörténik, mielőtt még az érkező légi jármű várhatóan átrepüli a műszeres futópálya küszöbét, az ábra szerint.



2.1.2. Ha az érkező légitársaság közvetlen megközelítést hajt végre, az induló légitársaság felszállhat:

2.1.2.1. bármely irányba feltéve, hogy a felszállás 5 perccel azon időpont előtt megtörténik, amikor az érkező légitársaság a műszeres futópálya küszöbe fölé várható, vagy

2.1.2.2. az érkező légitársaság megközelítési irányának reciprokától legalább 45 fokkal eltérő irányba:

2.1.2.2.1. ha a felszállás legalább 3 perccel azon időpont előtt megtörténik, amikor az érkező légitársaság a műszeres futópálya küszöbe fölé várható, a 2.1.1.2. pontban foglalt ábra szerint, vagy

2.1.2.2.2. addig, amíg az érkező légitársaság át nem repül azt a megközelítési nyomvonalon lévő pontot, amelyet az adott repülőtérrel illetékes légiforgalmi szolgáltató határoz meg.

2.1.3. Ha az ATS egységnek felderítő berendezéstől származó információ rendelkezésére áll, az induló légitársaság felszállhat, mielőtt az érkező légitársaság átrepül azt a megközelítési nyomvonalon lévő pontot, amelyet az adott repülőtérrel illetékes légiforgalmi szolgáltató határoz meg.

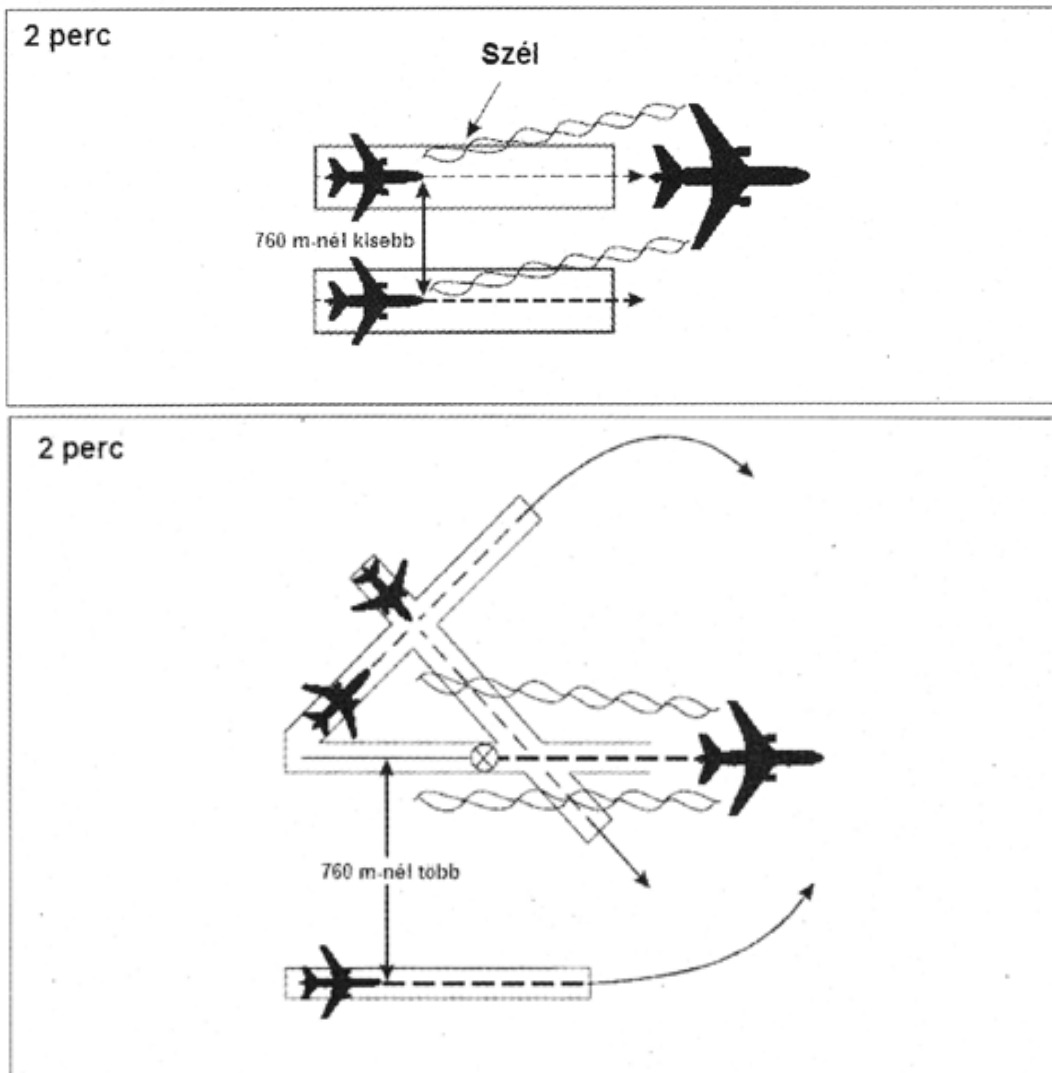


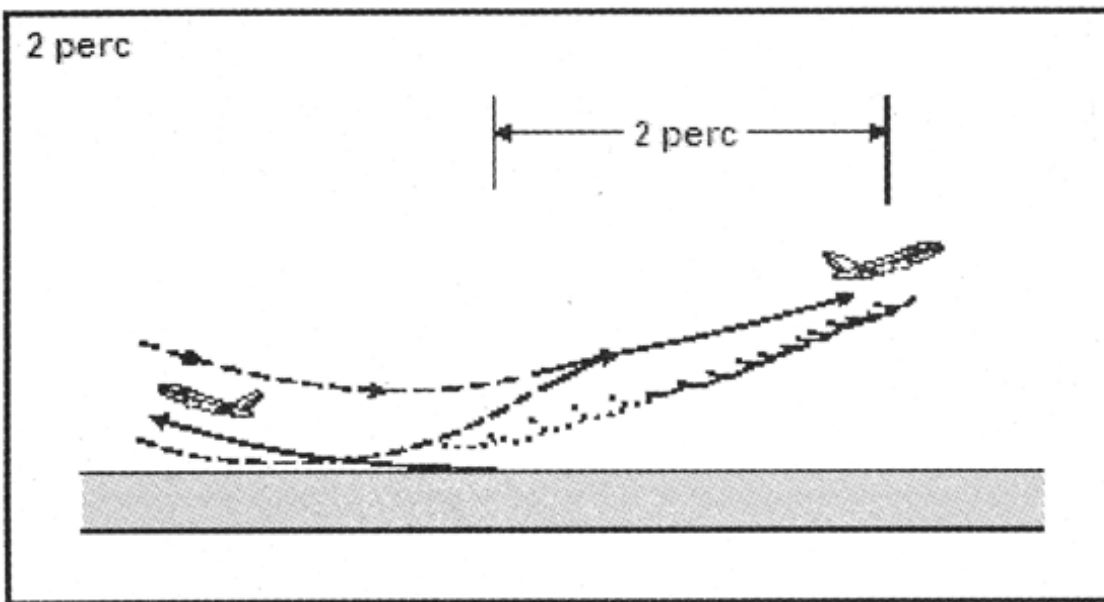
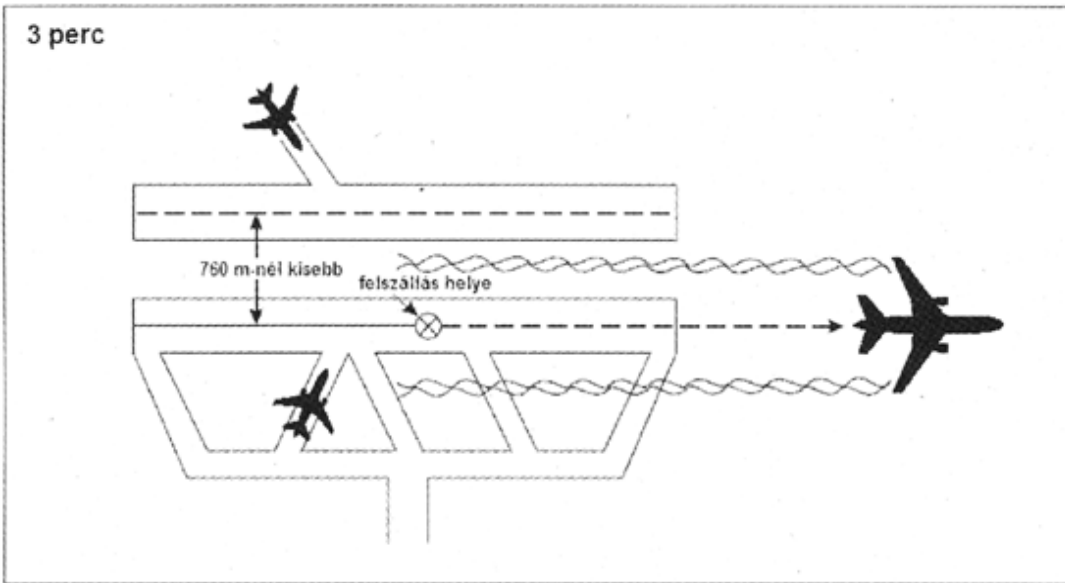
6. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

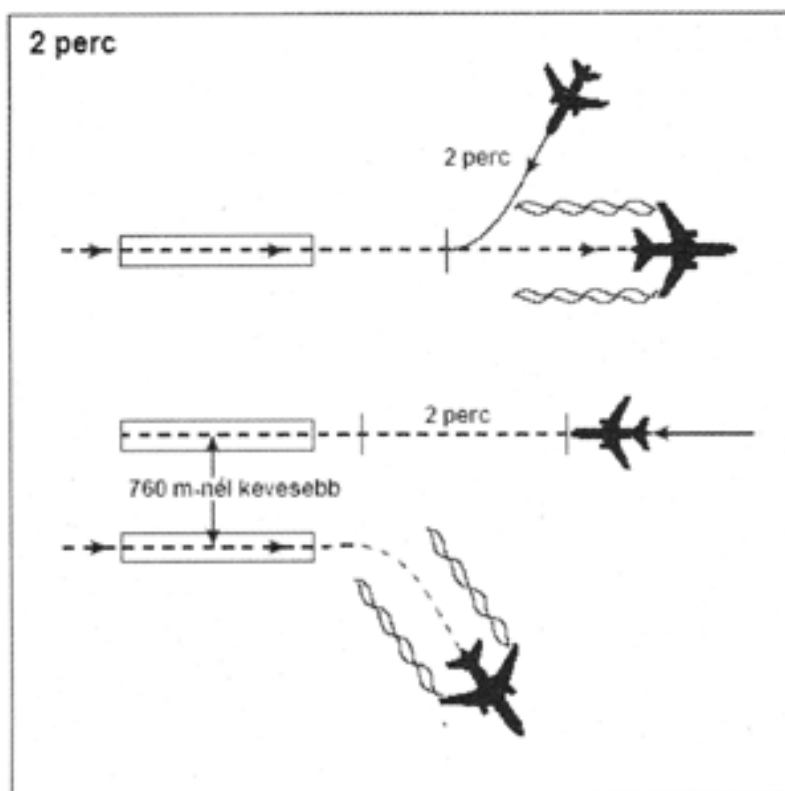
### TURBULENCIA ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUMOK

1. A 137. §-ban foglaltakat szemléltető ábrák

1.1. A 137. § (4) a)-b) pontban említett ábra







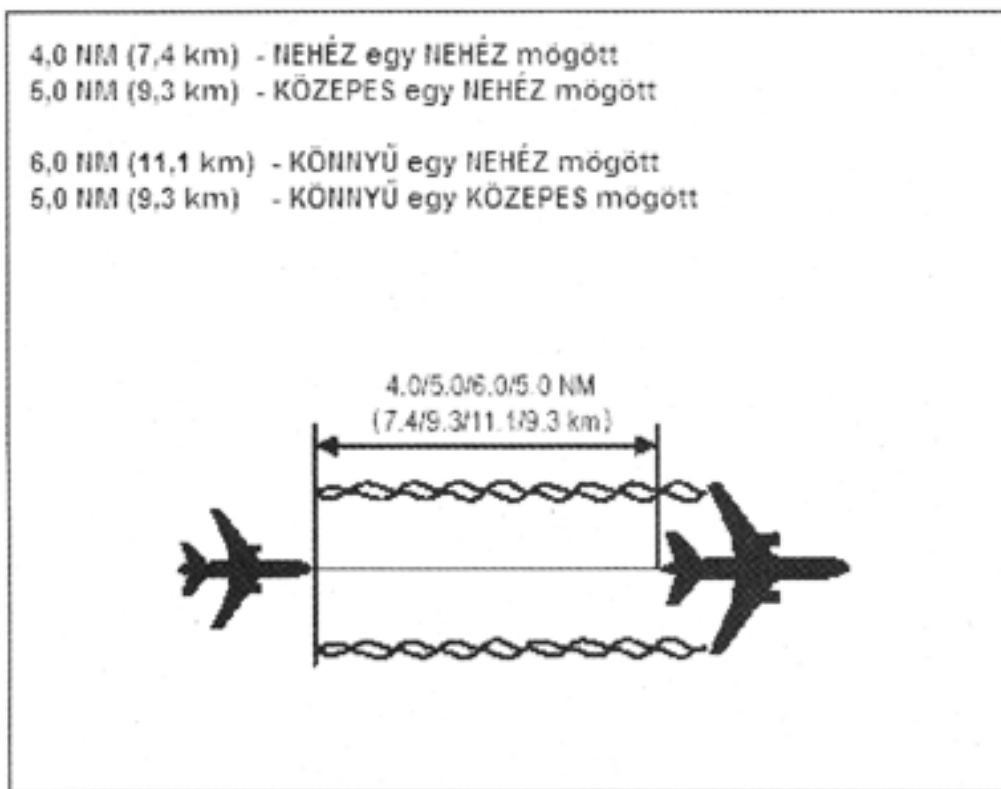
## 2. ATS felderítő rendszereken alapuló turbulencia elkülönítési minimumok

2.1. A 258. § (4) bekezdésben foglalt esetben az alábbi elkülönítési minimumokat kell alkalmazni a légi járművek között:

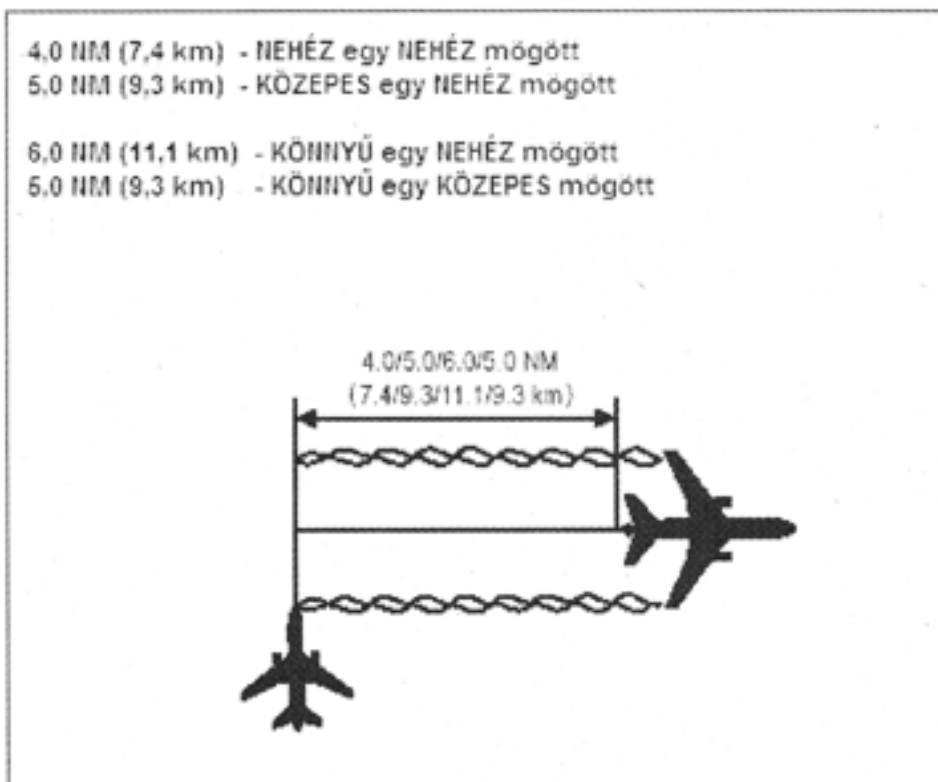
	A	B	C
1	Légi jármű-kategória Elöl haladó légi jármű	Légi jármű-kategória Hátsó légi jármű	Távolságon alapuló turbulencia elkülönítési minimumok
2	NEHÉZ	NEHÉZ	4 NM (7,4 km)
3		KÖZEPES	5 NM (9,3 km)
4		KÖNNYŰ	6 NM (11,1 km)
5	KÖZEPES	KÖNNYŰ	5 NM (9,3 km)

## 2.2. A 2.1. pont szerinti elkülönítési minimumokat szemléltető ábrák

2.2.1. Közvetlenül egy másik légi jármű mögötti működés esetén, a 258. § (5) a) pontban foglaltak szerint



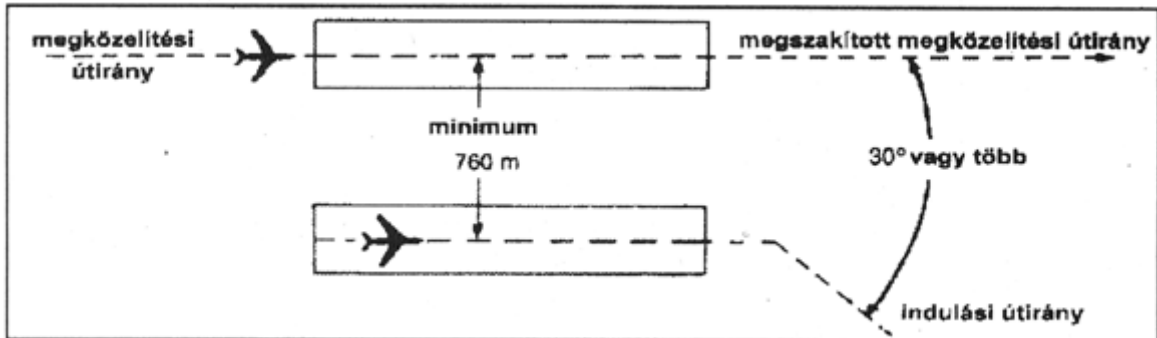
2.2.2. Egy másik légitársaság mögötti keresztezés esetén, a 258. § (5) c) pontban foglaltak szerint



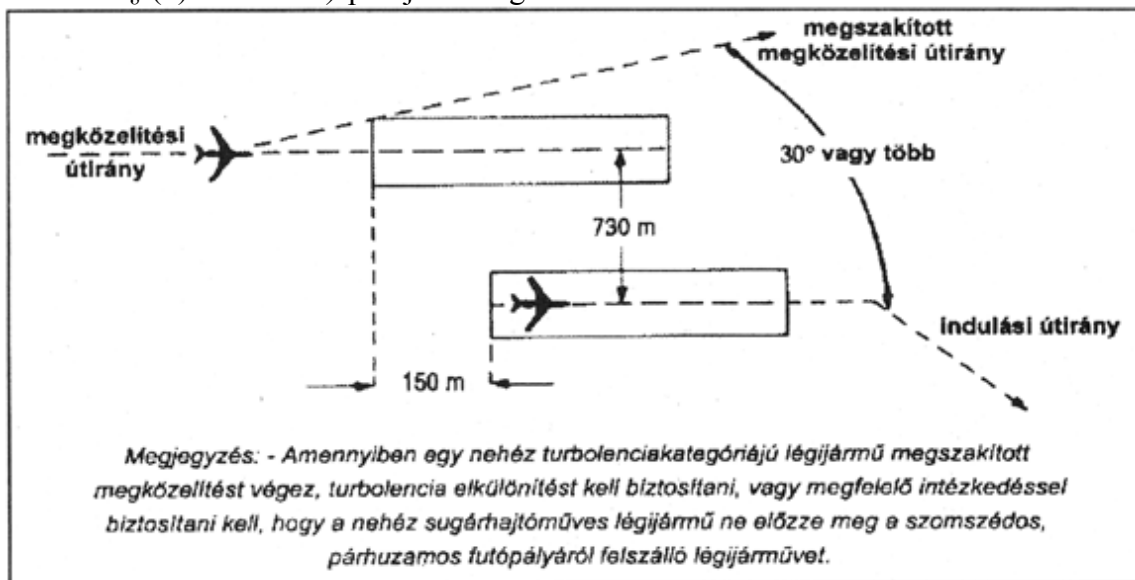
7. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

## KÖVETELMÉNYEK ÉS ELJÁRÁSOK A MEGOSZTOTT PÁRHUZAMOS ÜZEMELÉSEKRE

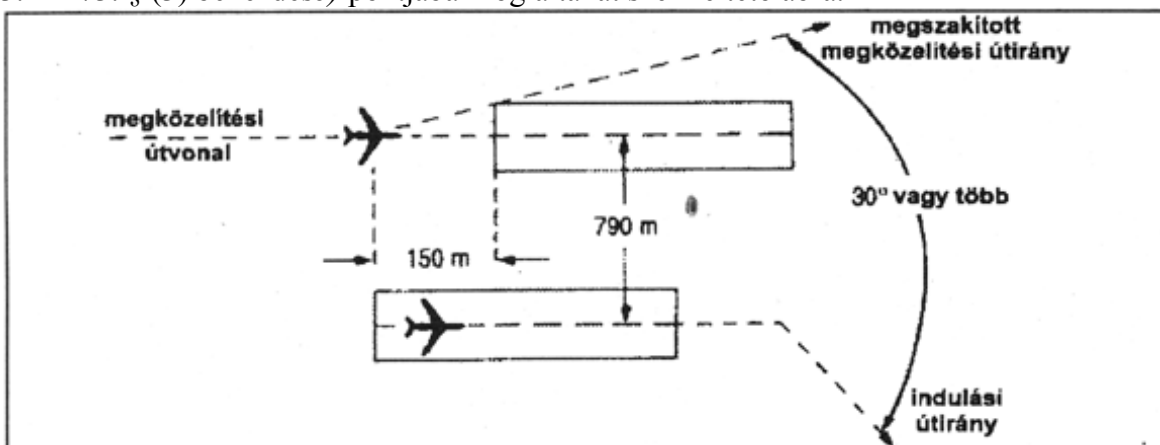
1. A 173. § (1) b) pontjában foglaltakat szemléltető ábra.



2. A 173. § (3) bekezdés a) pontjában foglaltakat szemléltető ábra.



3. A 173. § (3) bekezdés b) pontjában foglaltakat szemléltető ábra.

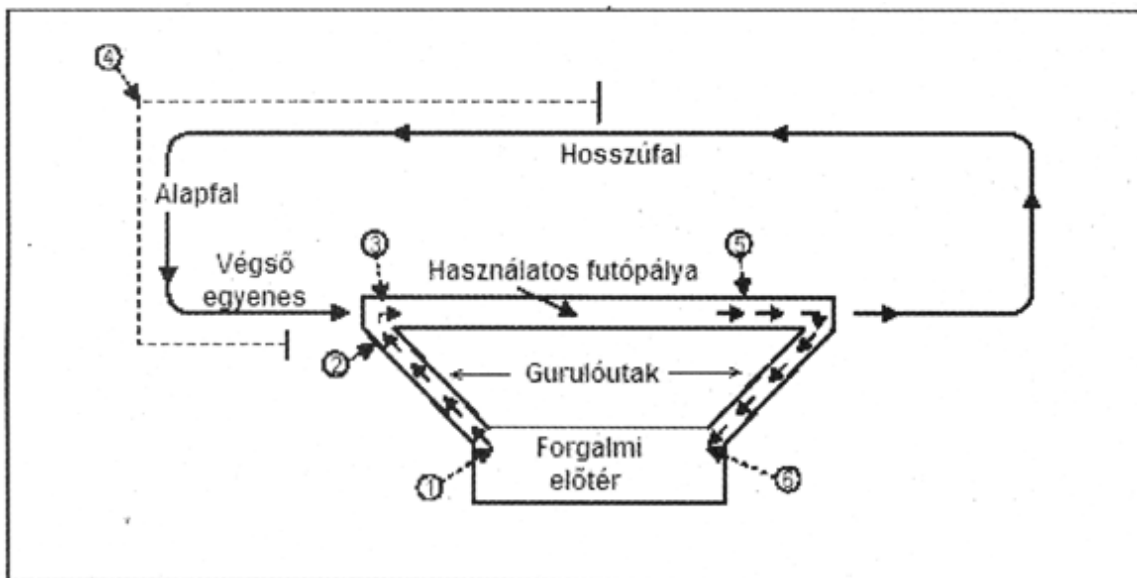


8. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

### **A LÉGIJÁRMŰ KRITIKUS HELYZETEI A REPÜLŐTÉREN AZ IRÁNYÍTÓI TORONY SZEMSZÖGÉBŐL**

1. A 188. §-ban említett helyzetek:

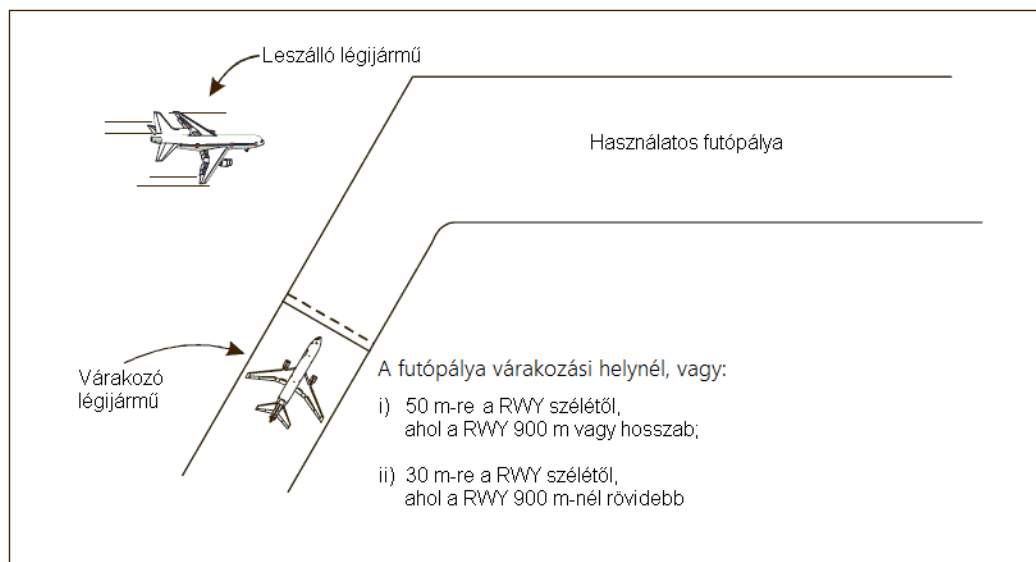
- 1.1. 1. helyzet: a légijármű hívást kezdeményez a hajtómű indításhoz, és az induláshoz történő guruláshoz. Itt adják meg a használatos futópályára vonatkozó tájékoztatásokat és gurulási engedélyeket, valamint az indulási résidőt (CTOT – Calculated Take-off Time – számított felszállási idő), ha ilyet kiosztottak.
- 1.2. 2. helyzet: ha lényeges helyi forgalom van, az induló légijárművet ebben a helyzetben várakoztatják. A hajtómű melegítés, ha szükséges, általában itt kerül végrehajtásra.
- 1.3. 3. helyzet: itt adják ki a felszállási engedélyt, ha a 2. helyzetben nem volt lehetséges.
- 1.4. 4. helyzet: itt adják ki a leszállási engedélyt, ha lehetséges.
- 1.5. 5. helyzet: itt adják ki a gurulási engedélyt az előtérre.
- 1.6. 6. helyzet: itt adják ki a parkolásra vonatkozó tájékoztatásokat, ha szükséges.



## 9. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

**FORGALOM A MUNKATERÜLETEN – VÁRAKOZÁSI HELY ÉS FÉNYJEL RENDSZER**

1. A 191. § (2) bekezdésben meghatározott várakozás végrehajtható az alábbi ábrán szemléltetett módon.



2. A 195. § (2) bekezdésben elírt fényjelek

	A	B
1	Fényjelek a repülőtéri irányító toronytól	Jelentésük
2	Szaggatott zöld	Engedélyezve a leszálló terület keresztezése vagy gurulóútra történő ráhajtás
3	Folyamatos vörös	Álljon meg
4	Szaggatott vörös	Hagyja el a leszálló területet vagy gurulóutat és figyeljen, mert légi jármű forgalom várható
5	Szaggatott fehér	Tegye szabaddá a munkaterületet a helyi előírásoknak megfelelően.

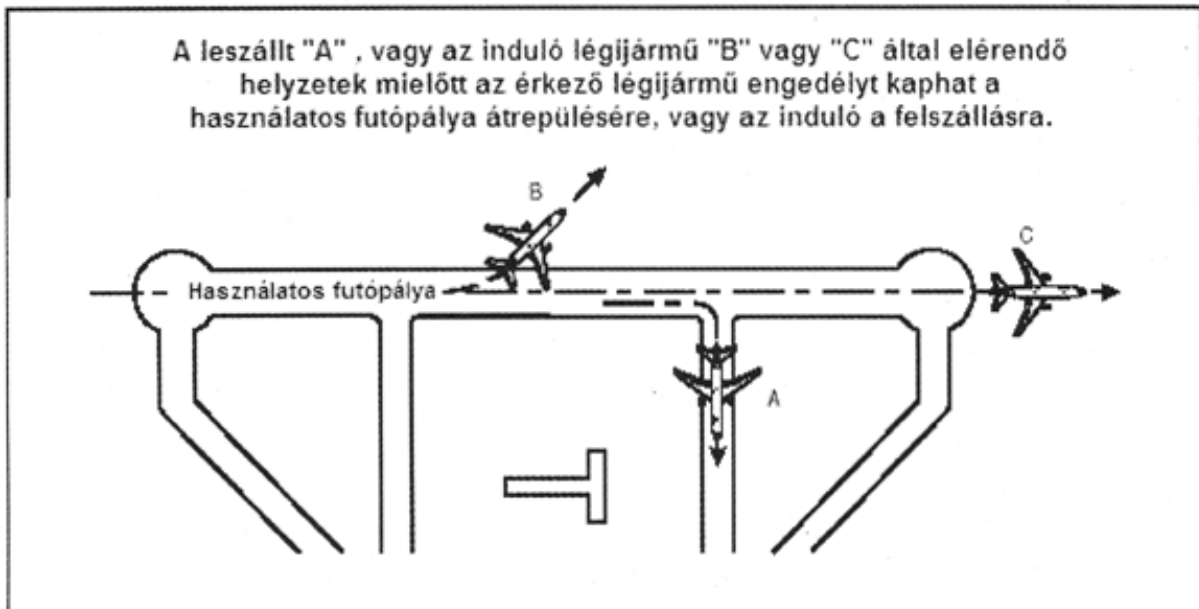
3. A 195. § (3) bekezdésében leírt fényjel

	A	B
1	Fényjel	Jelentése
2	A futópálya, vagy gurulóút fényeinek villogtatása	Hagyja el a futópályát és figyelje a toronyból adott fényjeleket

10. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

### **INDULÓ ÉS ÉRKEZŐ LÉGIJÁRMŰVEK ELKÜLÖNÍTÉSE**

A 203. §-ban és 205. §-ban meghatározott, induló és érkező légi járművek elkülönítését szemléltető ábra





## 11. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

**A LÉGI-FORGALMI SZOLGÁLATOK KÖZLEMÉNYEI**

## 1. A közlemények tartalma, formátuma, adatszabályok

## 1.1. Standard közlemény típusok

1.1.1. Az ATS adatszerére létrehozott standard közlemény típusok a hozzájuk tartozó közlemény típus jelölésekkel a következők.

	A	B	C
1	Közlemény kategória	Közlemény típus	Közlemény típus jelölés
2	Kényszerhelyzeti közlemények	Riasztás	ALR
3		Rádióösszeköttetés megszakadása	RCF
4	Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei	Egyedi repülési terv	FPL
5		Módosítás	CHG
6		Törlés	CNL
7		Késés	DLA
8		Indulás	DEP
9		Érkezés	ARR
10	Koordinációs közlemények	Érvényes repülési terv	CPL
11		Határszámítás	EST
12		Koordinálás	CDN
13		Irányítás elfogadása	ACP
14		Logikai nyugtázás	LAM
15	Kiegészítő közlemények	Repülési terv kérése	RQP
16		Kiegészítő repülési terv kérése	RQS
17		Kiegészítő repülési terv	SPL

## 1.2. Rovatok

1.2.1. Az ATS közleményekben megengedett adatok standard rovatait a következő táblázat határozza meg. Az 1. oszlopban lévő sorszáмок megfelelnek a referencia táblázatban alkalmazottaknak.

	A	B
1	Rovat típus	Adatok
2	3	A közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok
3	5	Kényszerhelyzet leírása
4	7	A légi jármű azonosító jele és SSR adatok
5	8	Repülési szabályok és a repülés típusa
6	9	A légi járművek száma, típusa és turbulencia kategóriája

7	10	A légi jármű berendezései és azok képességei
8	13	Indulási repülőtér és idő
9	14	Határszámítási adatok
10	15	Útvonal
11	16	Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kiterő repülőtér(ek)
12	17	Leszállási repülőtér és idő
13	18	Egyéb tájékoztatások
14	19	Kiegészítő tájékoztatások
15	20	Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások
16	21	Rádióhibáról szóló tájékoztatás
17	22	Javítás

### 1.3. A standard közlemény típusok összeállítása

1.3.1. Az egyes standard közlemény típusoknak egymást meghatározott sorrendben követő rovatokból kell állniuk a referencia táblázatban előírtaknak megfelelően. Minden egyes közleménynek az előírt összes rovatot tartalmaznia kell.

### 1.4. A rovatok összeállítása

Az egyes rovatok egymást meghatározott sorrendben követő elemekből állnak, bizonyos esetekben a rovat egyetlen elemet tartalmaz. A rovatok elemeit a későbbiekben következő táblázatok tartalmazzák.

### 1.5. A közlemények szerkesztése és az írásjelek használata

1.5.1. Az ATS adatok kezdetét nyitó zárójellel „(” kell feltüntetni a lapmásolaton, amely az ATS adatok kezdetét jelzi. Ezt az írásjelet csak a közlemény típus jelzését közvetlenül megelőző, nyomtatott karakterként lehet használni.

1.5.2. Az egyes rovatok kezdetét, az első kivételével, kötőjellel „-” kell jelezni, amely a rovat kezdetét jelzi. Ezt a jelet csak az egyes rovatokban lévő ATS adatok első elemét megelőző, nyomtatott karakterként lehet használni.

1.5.3. Az egy rovaton belüli elemeket törtvonással „/”, vagy ha úgy van előírva, csak egy szóközzel kell egymástól elválasztani.

1.5.4. Az ATS adatok végét zárójelvéggel „)” kell jelezni, amely az ATS adatok végét jelzi. Ezt a jelet csak a közleményben lévő utolsó rovatot közvetlenül követő, nyomtatott karakterként lehet használni.

1.5.5. Amikor a standard ATS közleményeket távgépíró formában készítik, akkor szabályozó adást (kétszer kocsi vissza, azt követőleg egy soremelést) kell adni a következő esetekben:

1.5.5.1. a referencia táblázatban így megjelölt minden egyes rovat elé,

1.5.5.2. az 5. rovat típusnál (kényszerhelyzet leírása), a 15. típusnál (útvonal), a 18. típusnál (egyéb tájékoztatások), a 19. típusnál (kiegészítő tájékoztatások), a 20. típusnál (riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó közlemények) a 21. típusnál (rádióhibáról szóló tájékoztatás) és a 22. típusnál (javítás), valahányszor új sort kell kezdeni a lapmásolaton. Ilyen esetekben a szabályozó adást két adatelem között kell adni, és nem lehet egy elemet kettéosztani.

1.5.6. Az ICAO Annex 10, II. kötet előírása alapján a távgépíró nyomtatás egy sora 69-nél több karaktert nem tartalmazhat.

### 1.6. Adatszabályok

1.6.1. A közleményekben szereplő ATS adatok kifejezésénél alkalmazandó szabályok legnagyobb részét a rovat táblázatok tartalmazzák. A táblázatok leegyszerűsítése érdekében a

repülési magasság, a helyzet- és útvonaladatok kifejezésére vonatkozó szabályok a következő alpontokban található.

#### 1.6.2. A repülési magasság adatok kifejezése

1.6.2.1. A repülési magasság adatok kifejezése négy módszer szerint lehetséges:

1.6.2.1.1. „F”, amelyet 3 decimális számjegy követ: a magasság repülési szintben történő kifejezését jelzi, így a 330-as repülési szint, FL kifejezése „F330”,

1.6.2.1.2. „S”, amelyet 4 decimális számjegy követ: a magasság méter Standard-ban, történő kifejezését jelzi 10 méteres egységekben, így a 11300 méter standard, amely a 370-es repülési szint, kifejezése: „S1130”,

1.6.2.1.3. „A”, amelyet 3 decimális számjegy követ: a tengerszint feletti magasságot jelzi száz lábas egységekben kifejezve, így a 4500 lábas tengerszint feletti magasság kifejezése „A045”,

1.6.2.1.4. „M”, amelyet 4 decimális számjegy követ: a tengerszint feletti magasságot jelzi 10 méteres egységekben kifejezve, így a 8400 m tengerszint feletti magasság kifejezése „M0840”.

#### 1.6.3. A helyzet vagy útvonal kifejezése

1.6.3.1. A következő alternatív adatszabályokat kell alkalmazni a helyzet vagy az útvonal kifejezésére:

1.6.3.1.1.2-től 7 karakterig a repülni kívánt ATS útvonalra kiadott kódjelölés,

1.6.3.1.2. 2-től 5 karakter az útvonalon lévő pontra kiadott kódjelölés,

1.6.3.1.3. 4 számjegy, amely a földrajzi szélességet írja le tízes és egyes fokokban, valamint egyes percekben, amelyet az „N” (jelentése „North” - Észak), vagy az „S” (jelentése „South” - Dél) követ, majd azt követi 5 számjegy, amely a földrajzi hosszúságot írja le száz, tízes és egyes fokokban, valamint egyes percekben, amelyet az „E” (jelentése „East” - Kelet), vagy a „W” (jelentése „West” - Nyugat) követ. Ahol szükséges, nullát kell beírni, hogy az előírt jelszám meglegyen. Ennek megfelelő kifejezés a „4620N07805W”,

1.6.3.1.4. 2 számjegy, amely a földrajzi szélességet adja meg fokokban, és amelyet az „N” (North - Észak), vagy „S” (South - Dél) követ, majd azt követi 3 számjegy, amely a földrajzi hosszúságot adja meg fokokban, amelyet az „E” (East - Kelet) vagy „W” (West - Nyugat) követ. Ahol szükséges, nullát kell beírni, hogy az előírt jelszám meglegyen. Ennek megfelelő kifejezés a „46N078W”,

1.6.3.1.5. 2 vagy 5 karakter, amely egy fontos pont kiadott kódjele, amelyet 3 decimális számjegy követ, megadva az adott ponttól mért irányszöveget mágnesez fokokban, amit az adott ponttól tengeri mérföldekben számított távolságot megadó 3 decimális számjegy követ. Ahol szükséges, nullát kell beírni, hogy az előírt jelszám meglegyen. Így egy, a „BUD” VOR-tól 180 mágnesez fokra és 40 tengeri mérföld távolságra eső pont a következőképpen fejezendő ki: „BUD180040”.

#### 1.7. A rovatok részletezése

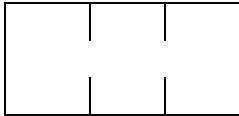
1.7.1. Az egyes rovat típusokba beírandó kötelező vagy engedélyezett, opcionális adatelemek, a körülmények előírásával vagy az engedélyezett választási lehetőségekkel együtt szerepeltek.

1.7.2. Az egyes rovatok leírását tartalmazó oldalak jobb oldalán jelkulcs látható, ez a jelkulcs lehetővé teszi az egyes közlemény típusoknál a rovatok egymás utáni sorrendjének betartását.

1.7.3. Minden közlemény típus első rovata 3-as rovat. A 3-as rovatot leíró oldalon jelkulcs jelöli az azt követő rovat típus számát minden egyes közleményre vonatkozóan. Az ezt követő rovat leírást tartalmazó oldalakon az érintett rovatot megelőző rovat típus száma is fel van tüntetve a visszavonatoztatás lehetővé tétele céljából. Az ATS adatok kezdete jelet „(” használjuk a jelkulcsban annak jelölésére, hogy előtte rovat típus nincs; az ATS adatok vége jel „)” jelöli, hogy utána nincs több rovat típus.

1.7.4. A rovat leírásoknál a meghatározott számú karakterekkel kifejezhető elemek vázlatos ábrázolása a következőképpen történik:

## 1.7.4.1. a három karakter ábrázolása



## 1.7.4.2. a változtatható hosszúságú elemek ábrázolása



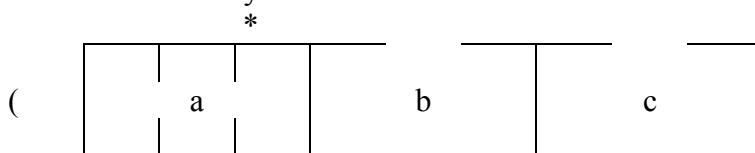
## 1.8. Pontosság az ATS közlemények elkészítésénél

1.8.1. Ahol a standard ATS közleményeket távgépíró csatornákon továbbítják olyan körzetekbe, amelyekről ismeretes, hogy ATS számítógépeket használnak, a rovatáblázatokban előírt formátumokhoz és az adatszabályokhoz szigorúan ragaszkodni kell.

## 1.9. Rovat típusok

## 1.9.1. 3. Rovat típus: A közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok

## 1.9.1.1. Közlemény formátum



\*Más utasítás hiányában ez a rovat csak az (a) elemet tartalmazza.

A (b) vagy a (b) és a (c) elemet akkor kell alkalmazni, amikor a közlemények generálását vagy cseréjét az ATS egységek számítógépei végzik.

## 1.9.1.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	NYITÓ ZÁRÓJEL	
2	(a)	Közlemény típus jelzése
3	3 BETŰ az alábbiak szerint	
4	ALR	Riasztás
5	RCF	Rádióösszeköttetés megszakadása
6	FPL	Benyújtott repülési terv
7	CHG	Módosítás
8	CNL	Törlés
9	DLA	Késés
10	DEP	Indulás
11	ARR	Érkezés
12	CPL	Érvényes repülési terv
13	EST	Határszámítás
14	CDN	Koordinálás
15	ACP	Irányítás elfogadása
16	LAM	Logikai nyugtázás
17	RQP	Repülési terv kérése
18	RQS	Kiegészítő repülési terv kérése
19	SPL	Kiegészítő repülési terv
20	(b)	A közlemény száma



## 1.9.2.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

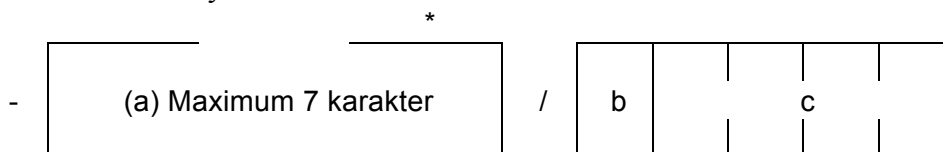
	A	B	C
1	KÖTŐJEL		
2	(a)	A kényszerállapot	
3		INCERFA	ha a bizonytalanság állapotát,
4	vagy	ALERFA	ha a riasztás állapotát,
5	vagy	DETRESFA	ha a veszély állapotát jelentették be az érintett légi járműre vonatkozóan
6	TÖRTVONÁS		
7	(b)	A közlemény feladója	8 BETŰ, amely a közleményt feladó ATS egység 4 betűs ICAO helységjelölése, plusz 3 betűs rövidített jelzése, melyet egy „X” betű, vagy ahol alkalmazható, a feladó ATS egységét azonosító egybetűs jelölés követ.
8	TÖRTVONÁS		
9	(c)	A kényszerhelyzet természetete	RÖVID NYÍLTNYELVŰ SZÖVEG, szükség szerint a kényszerhelyzet természetének megmagyarázásához, a szavak közötti természetes szóközökkel.

## 1.9.2.3. Példa: - ALERFA/EINNZQZX/REPORT OVERDUE

	A	B	C
1	5. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleményfajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	3	ALR	7

## 1.9.3. 7. Rovat típus - Légi jármű azonosító jele és SSR mód és kód

## 1.9.3.1. Közlemény formátum



\*Ezen rovat befejeződik itt az olyan körzetekben működő légi járművekre vonatkozó közleményekben, ahol SSR-t nem használnak vagy az SSR kód információ nem ismert, vagy nincs jelentősége az irányítást átvevő egység számára.

## 1.9.3.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Légi jármű azonosító jele
	NEM TÖBB MINT 7 KARAKTER, amely a benyújtott repülési tervben feltüntetett légi jármű azonosító jellel azonos és a Magyarország légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló rendeletben	

	előírtak szerint van összeállítva.	
3	TÖRTVONÁS	
4	(b)	SSR mód
	„A” BETŰ, amely megadja a (c)-re vonatkoztatott SSR módot.	
5	(c)	SSR kód
	4 SZÁMJEGY, amely megadja a légi járműnek az ATS egység által kijelölt SSR kódot, amelyet az a (b) pontban jelölt módban sugároz.	

## 1.9.3.3. Példák: - BAW902, - 5A5912/A5100

	A	B	C
1	7. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleményfajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	5	ALR	8
4	3	RCF	21
5	3	FPL	8
6	3	CHG	13
7	3	CNL	13
8	3	DLA	13
9	3	DEP	13
10	3	ARR	13
11	3	CPL	8
12	3	EST	13
13	3	CDN	13
14	3	ACP	13
15	3	RQP	13
16	3	RQS	13
17	3	SPL	13

## 1.9.4. 8. Rovat típus - Repülési szabályok és a repülés típusa

## 1.9.4.1. Közlemény formátum

\*

-	a	b
---	---	---

\*Ennek a rovatnak itt be kell fejeződnie, kivéve, ha repülés típusának jelzését az illetékes légiközlekedési hatóság megköveteli.

## 1.9.4.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Repülési szabályok
3	1 BETŰ a következők szerint:	Ha az Y vagy a Z betűt alkalmazzák, a pontot és a a repülési szabályok pontnál tervezett módosítását fel kell tüntetni a 15. rovat típusban leírtak szerint.
4	I	ha a repülés teljes időtartama alatt IFR-ként üzemel
5	V	ha a repülés teljes időtartama alatt VFR-ként üzemel
6	Y	ha a repülés kezdeti szakaszában IFR-ként üzemel, majd egy

		vagy több alkalommal változnak a repülési szabályok (VFR/IFR/VFR)
7	Z	ha a repülés kezdeti szakaszában VFR-ként üzemel, majd egy vagy több alkalommal változnak a repülési szabályok (IFR/VFR/IFR)
8	(b)	Repülés típusa
9	1 BETŰ a következők szerint:	
10	S	ha menetrend szerinti repülés
11	N	ha nem menetrend szerinti repülés
12	G	ha általános célú
13	M	ha katonai
14	X	ha az előbbieken felsorolt kategóriák egyikébe sem sorolható

## 1.9.4.3. Példák: -V, -IS

	A	B	C
1	8. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleményfajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	7	ALR	9
4	7	FPL	9
5	7	CPL	9

## 1.9.5. 9. Rovat típus - Légijárművek száma, típusa és turbulencia kategóriája

## 1.9.5.1. Közlemény formátum

- 

a		b		/	c
---	--	---	--	---	---

## 1.9.5.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B	C
1	KÖTŐJEL		
2	(a)	Légijárművek száma (ha egynél több)	
3	Ezen elem csak kötelékrepülés esetében kerül feltüntetésre.		
4	1 VAGY 2 SZÁMJEGY	amely megadja a repülésben részt vevő légijárművek számát	
5	(b)	Légijármű típusa	
6	2 - 4 KARAKTER, amely az ICAO Doc 8643 légijármű típus jelölésekből (Aircraft Type Designators) kiválasztott megfelelő jelölés, vagy		
7	ZZZZ	ha a kiadvány jelölést nem tartalmaz, vagy 1-nél több légijármű típus vesz részt a	Ha a ZZZZ betűket alkalmazzák, akkor a légijárművek típusait fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatás” rovatban (18. rovat típus).



		repülésben.	
8	TÖRTVONÁS		
9	(c)	Légijármű turbulencia kategória	
10	1 BETŰ	a légijármű engedélyezett legnagyobb felszálló súlyának jelölésére	
11	H	Heavy	/nehéz/
12	M	Medium	/közepes/
13	L	Light	/könnyű/

1.9.5.3. Példák: - DC3/M, - B707/M, - 2FK27/M, - ZZZZ/L, - 3ZZZZ/1, - B747/H

	A	B	C
1	9. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleményfajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	8	ALR	10
4	8	FPL	10
5	8	CPL	10

1.9.4. 10. Rovat típus - A légijármű berendezései és azok képességei

1.9.4.1. Közlemény formátum

-   a   /   b  

1.9.4.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Rádióösszeköttetési, navigációs és megközelítési berendezések, valamint azok képességei
3	1 BETŰ	a következők szerint:
4	N	ha a repülendő útvonalhoz COM/NAV/megközelítési berendezés nincs a fedélzeten, vagy az üzemképtelen
5	VAGY	
6	S	ha a repülendő útvonalhoz standard COM/NAV/megközelítési berendezés van a fedélzeten,
7		vagy ezek helyett, vagy ezt követően
8	EGY VAGY TÖBB BETŰ	A KÖVETKEZŐKBŐL, a fedélzeten található üzemképes COM/NAV/megközelítési berendezések és képességek leírásához:
9	A	GBAS leszállító rendszer
10	B	LPV (APV műholdas helymeghatározás műholdra alapozott kiegészítő rendszerrel (Satellite Based Augmentation System, a továbbiakban: SBAS))
11	C	LORAN C
12	D	DME

13	E1	FMC WPR ACARS
14	E2	D-FIS ACARS
15	E3	PDC ACARS
16	F	ADF
17	G	GNSS
18	H	HF RTF
19	I	Inerciális Navigáció
20	J1	CPDLC ATN VDL Mode 2
21	J2	CPDLC FANS 1/A HF DL
22	J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4
23	J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
24	J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
25	J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
26	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
27	K	MLS
28	L	ILS
29	M1	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
30	M2	ATC RTF (MTSAT)
31	M3	ATC RTF (Iridium)
32	O	VOR
33	P1-P9	RCP (Required Communication Performance, az összeköttetés átviteli idejére, folyamatosságára, rendelkezésre állására és integritására vonatkozó paraméter) részére fenntartva
34	R	PBN engedélyezett
35	T	TACAN
36	U	UHF RTF
37	V	VHF RTF
38	W	RVSM engedélyezett
39	X	MNPS engedélyezett
40	Y	VHF 8.33 kHz csatornaosztású képességű rádióberendezéssel
41	Z	egyéb berendezések, vagy egyéb képességek
42	ahol	„S” betű használata esetén standard berendezés alatt a VHF RTF, VOR és ILS kell érteni.
43		A „G” jelölést a külső GNSS teljesítmény növelő berendezés esetén alkalmazzák amelyet a 18-as rovatban NAV/ után egy betűközzel kell feltüntetni
44		A J1 használatakor figyelembe kell venni az adatkapcsolat szolgálatokra, ATC engedélyre és tájékoztatásokra/ATC összeköttetések szervezésre/ATC mikrofon próbára vonatkozó RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard DO-280B/ED-110B) kiadványban leírtakat.
45		A navigációs képességre vonatkozó információt az ATC számára útvonalengedélyezés és útvonal vezetési célokból adják

46		Az R a PBN szintek jelzésére szolgál, melyeket a 18-as rovatban a PBN/ . jelölésben kell feltüntetni. Egy kijelölt útvonalra vagy légtérre a PBN használatára vonatkozó útmutató anyagot az ICAO Doc 9613 határozza meg.
47		Ha a „Z” betűt írtak be, a 18. rovatban a COM/ , NAV/ vagy DAT/ rövidítés után meg kell adni a fedélzeten lévő egyéb berendezéseket, vagy egyéb képességeket.
48	TÖRTVONÁS	
49	(b)	Felderítő berendezés és képességek
50	EGY, vagy TÖBB, de legfeljebb 20 karakter a fedélzeten lévő üzemképes felderítő berendezés/ek, vagy képességek leírására:	
51	SSR mód A és C mód esetén	
52	A	A módú (4 számjegyű, 4096 kódbeállítási lehetőségű) válaszjeladó
53	C	A és C módú (4 számjegyű, 4096 kódbeállítási lehetőségű) válaszjeladó
54	SSR mód S mód esetén	
55	E	S módú válaszjeladó (légijármű azonosító jel és nyomásmagasság, valamint ADS-B képesség)
56	H	S módú válaszjeladó (légijármű azonosító jel és nyomásmagasság, valamint bővített felderítő berendezés képesség)
57	I	S módú válaszjeladó (légijármű azonosító jel továbbítással, de nyomásmagasság képesség nélkül)
58	L	S módú válaszjeladó (légijármű azonosító jel és nyomásmagasság, bővített ADS-B és felderítő berendezés képesség)
59	P	S módú válaszjeladó (nyomásmagasság, de légijármű azonosító jel képesség nélkül)
60	S	S módú válaszjeladó (légijármű azonosító jel és nyomásmagasság képesség)
61	X	S módú válaszjeladó (légijármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbítás nélkül)
62	A bővített felderítő berendezés képesség a légijármű azon képessége, mellyel az S módú válaszjeladón keresztül légijárműtől származó adatokat továbbít.	
63	ADS-B esetén	
64	B1	1090 MHz-en működő ADS-B „adási” képességgel
65	B2	1090 MHz-en működő ADS-B „adási” és „vételi” képességgel
66	U1	ADS-B „adási” képességgel UAT használatával
67	U2	ADS-B „adási” és „vételi” képességgel UAT használatával
68	V1	ADS-B „adási” képességgel VDL 4-es mód használatával
69	V2	ADS-B „adási” és „vételi” képességgel VDL 4-es mód használatával
70	ADS-C esetén	
71	D1	ADS-C FANS 1/A képességekkel
72	G1	ADS-C ATN képességekkel
73	További felderítő berendezéseket a 18. rovatban a SUR/ . után kell feltüntetni	

## 1.9.4.2. Példák: -S/A, -SCI/CB1, -SAFR/SV1

	A	B	C
1	10. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	9	ALR	13
4	9	FPL	13
5	9	CPL	13

## 1.9.5. 13. Rovat típus - Indulási repülőtér és idő

## 1.9.5.1. Közlemény formátum

\*

-	a	b
---	---	---

\*Ezt a rovatot itt be kell fejezni CPL, EST, CDN, és ACF közlemény típus esetén. Az RQP közleménytípust itt akkor kell befejezni, ha a tervezett fékoldási idő nem ismert.

## 1.9.5.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Indulási repülőtér
3	4 BETŰ,	amely az indulási repülőtér számára kiosztott, ICAO négybetűs helységjelölése az ICAO Doc 7910-ben meghatározottak szerint,
4	vagy	
5	ZZZZ	ha az indulási repülőtér számára ICAO helységjelölést nem állapítottak meg, vagy ha az indulási repülőtér nem ismert.
6	vagy	Ha ZZZZ-t használnak, az indulási repülőtér nevét és helyét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” rovatban (18. rovat típus).
7	AFIL	amennyiben a repülési tervet levegőből nyújtották be. Ha AFIL-t használnak, azt az ATS egységet, ahonnan a kiegészítő repülési adatokat be lehet szerezni, az „Egyéb tájékoztatások” rovatban (18. rovat típus) fel kell tüntetni.
8	(b)	Idő
9	4 SZÁMJEGY, amely megadja:	azEOBT az (a) elembe megadott repülőtéren, felszállás előtt továbbított FPL, ARR, CHG, CNL,DLA és RQS

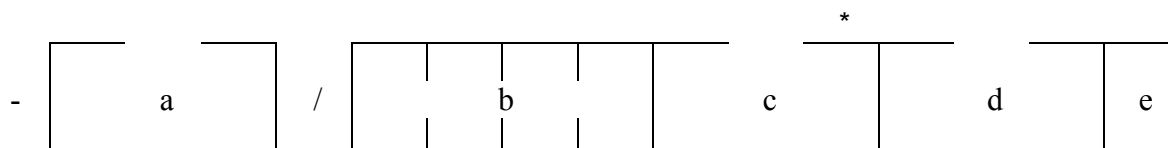
		közlemények esetében, valamint RQP közleményben, amennyiben az ismert,
10	vagy	
11	ALR, DEP és SPL közleményekben a tényleges indulási időt,	
12	vagy	
13	az útvonal rovatban (lásd a 15. rovat típus) feltüntetett első ponttól számított vagy valós indulási időt levegőből benyújtott repülési tervekből származó FPL közleményekben. Az (a) elemben ilyenkor az AFIL betűket tüntetik fel.	

## 1.9.5.3. Példák: - EHAM0730, - AFIL1625

	A	B	C
1	13. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleményfajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	10	ALR	15
4	10	FPL	15
5	7	CHG	16
6	7	CNL	16
7	7	DLA	16
8	7	DEP	16
9	7	ARR	(16)
10	10	CPL	14
11	7	EST	14
12	7	CDN	16
13	7	ACP	16
14	7	RQP	16
15	7	RQS	16
16	7	SPL	16

## 1.9.6. 14. Rovat típus – Határszámítás

## 1.9.6.1. Közlemény formátum



\*Ezen rovat itt befejeződik, ha a légi jármű a határpontot szintrepülésben fogja keresztezni.

## 1.9.6.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Határpont
3	2 - 5 karakterből álló jelöléssel, földrajzi koordinátákkal, rövidített földrajzi koordinátákkal, vagy egy fontos ponttól mért mágneses irányszöggel és távolsággal kifejezve. A határpont a FIR határhoz közeli pont.	
4	TÖRTVONÁS	

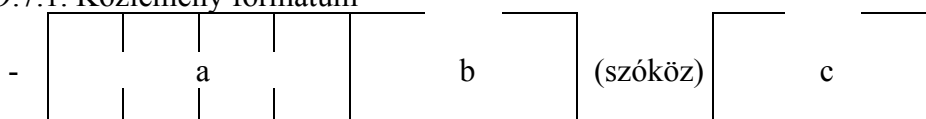
5	(b)	Idő a Határpontnál
6	4 SZÁMJEGY, amely a számított időt adja meg a Határpontra	
7	(c)	Engedélyezett magasság
8	F	amelyet 3 SZÁMJEGY követ, vagy
9	S	amelyet 4 SZÁMJEGY követ, Lásd jelen melléklet 1.6 pontjában lévő adatszabályokat, vagy
10	A	amelyet 3 SZÁMJEGY követ, vagy
11	M	amelyet 4 számjegy követ,
12	amelyek számjegyek megadják az engedélyezett magasságot, amelynél a légi jármű keresztezni fogja a határpontot, ha szintrepülésben van, vagy azt az engedélyezett magasságot, ha a Határpontnál emelkedőben vagy süllyedőben van.	
13	(d)	Kiegészítő keresztezési adatok
14	Egy MAGASSÁG a (c) elemben megadottak szerint, amelyen, vagy amely felett, illetve amelyen, vagy amely alatt - lásd az (e) elemet - a légi jármű keresztezni fogja a Határpontot.	
15	(e)	Keresztezési állapot
16	1 BETŰ a következők szerint:	
17	A	ha a légi jármű a (d) elemben lévő magasságon vagy felette fogja keresztezni a Határpontot, vagy
18	B	ha a légi jármű a (d) elemben lévő magasságon vagy alatta fogja keresztezni a Határpontot.

1.9.6.3. Példák: - LN/1746F160, - CLN/ 1831F240F180A, - 5420N05000W/0417F290, - LNXI1205F160F200B, - ZD126028/0653F130

	A	B	C
1	14. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	13	CPL	15
4	13	EST	16

### 1.9.7. 15. Rovat típus - Útvonal

#### 1.9.7.1. Közlemény formátum



#### 1.9.7.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	utazó sebesség, vagy Mach Szám
3	A TAS a repülés első útvonal szakaszára, vagy a teljes útvonalra vonatkozóan, az alábbi mértékegységekben megadva:	
4	K	melyet 4 SZÁMJEGY követ, amely a TAS-t kilométer/órában adja meg, vagy
5	N	melyet 4 SZÁMJEGY követ, amely a TAS-t csomókban adja meg, vagy
6	M, amikor az illetékes légiközlekedési hatóság így írja elő	melyet 3 SZÁMJEGY követ, amely a Tényleges Mach számot adja meg század Mach egységekben.
7	(b)	Kért Utazó Magasság:
8	Az adatszabályokat lásd jelen melléklet 1.6 pontjában	
9	F	melyet 3 SZÁMJEGY követ, vagy
10	S	melyet SZÁMJEGY követ, vagy
11	A	melyet 3 SZÁMJEGY követ, vagy
12	M	melyet 4 SZÁMJEGY követ, vagy
13	VFR	
14	SZÓKÖZ	
15	Ezt követően egymástól szóközzel elválasztott, alábbi négy típusú elemek, elemcsoportok sorozata, bármilyen sorrendben, amely az útvonal félreérthetetlen leírásához szükséges.	
16	(c1)	Standard Indulási Útvonal
17	Annak a standard indulási útvonalnak a jelölése, mely az indulási repülőtértől a megadott útvonalon lévő első fontos pontig tartó lerepülendő útvonalat foglalja magában.	
18	(c2)	ATS Útvonal Jelzés
19	(c3)	Fontos Pont
20	(c4)	Fontos Pont vagy Utazósebesség és Utazó Magasság
21	FONTOS PONT	(mint a (c3) elemnél)
22	TÖRTVONÁS	
23	UTAZÓ SEBESSÉG VAGY MACH SZÁM	(mint az (a) elemnél)
24	KÉRT UTAZÓ MAGASSÁG	(mint a (b) elemnél)
25	(c5)	Jelzőbetű
26	VFR	ha VFR-re való áttérés történik az előző pontnál, vagy
27	IFR	ha IFR-re való áttérés történik az előző pontnál, vagy
28	DCT	ha a következő pontra való repülés





\*Ezt a rovatot itt be kell fejezni valamennyi közleménytípusnál, az ALR, FPL és SPL közleménytípusok kivételével.

\*\*Ezt a rovatot itt be lehet fejezni FPL típusú közlemények esetében, amennyiben az érintett ATS egységek így állapotok meg, vagy a körzeti egyezmények alapján így van előírva.

#### 1.9.8.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Rendeltetési Repülőtér
3	4 BETŰ	amely a rendeltetési repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helységjelölés az ICAO Doc 7910-ben meghatározottak szerint, vagy
4	ZZZZ	amennyiben a rendeltetési repülőtér számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg. Ha ZZZZ-t használnak, a rendeltetési repülőtér nevét és helyét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” (18. sz.) rovatban.
5	(b)	Teljes Számított Repülési Idő
6	4 SZÁMJEGY	amely a teljes számított repülési időt adja meg.
7	SZÓKÖZ	
8	(c)	Rendeltetési Kitérő Repülőtér vagy repülőterek
9	4 BETŰ	amely a kitérő repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helységjelölés az ICAO Doc 7910-ben meghatározottak szerint, vagy
10	ZZZZ	amennyiben a kitérő repülőtér számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg. Ha ZZZZ-t használnak, a rendeltetési kitérő repülőtér nevét és helyét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” (18. sz.) rovatban.

#### 1.9.8.3. Példák: - EINN0630

- EHAM0645 EBBR

- EHAM0645 EBBR EDDL

	A	B	C
1	16. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	15	ALR	18
4	15	FPL	18
5	13	CHG	18
6	13	CNL	18

7	13	DLA	18
8	13	DEP	18
9	13	ARR	17
10	15	CPL	18
11	14	EST	)
12	13	CDN	22
13	13	ACP	)
14	13	RQS	18
15	13	SPL	18

## 1.9.9. 17. Rovat típus - Leszállási repülőtér és idő

## 1.9.9.1. Közlemény formátum

*	**
-	(szóköz)
a	b
c	

\*Ezt a rovatot itt be kell fejezni, amennyiben a leszállási repülőtér számára ICAO helységjelölést meghatároztak.

## 1.9.9.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Leszállási repülőtér
3	4 BETŰ	amely a leszállási repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helységjelölés az ICAO Doc 7910-ben meghatározottak szerint, vagy
4	ZZZZ	amennyiben a leszállási repülőtér számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg. Ha ZZZZ-t használnak, a leszállási repülőtér nevét és helyét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” (18. sz.) rovatban.
5	(b)	Leszállási Idő
6	4 SZÁMJEGY	amely a leszállás tényleges idejét adja meg.
7	SZÓKÖZ	
8	(c)	Leszállási repülőtér
9	A leszállási repülőtér neve, ha az (a) elembe ZZZZ-t írtak.	
10		

## 1.9.9.3. Példák:

- EHAM1433
- ZZZZ1620 DEN HELDER

	A	B	C
1	17. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi	A következő rovat típus

		közleményfajtákban használatos	vagy jel
3	15	ARR	)
4	16		

## 1.9.10. 18. Rovat típus - Egyéb tájékoztatások

## 1.9.10.1. Közlemény formátum

Kötőjelek és törtvonások csak az alábbiakban meghatározottak szerint írhatók be.

- |   |
|---|
| a |
|---|
- |  |
|--|
|  |
|--|

 vagy 

--

 (szóköz) 

--

 (szóköz) (szóköz) 

--

 (szóköz) 

--

## 1.9.10.1.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B	C
1	KÖTŐJEL		
2	(a)		
3	0 (nulla)	ha semmilyen tájékoztatás nem továbbítandó ebben a rovatban	
4	Vagy bármely egyéb szükséges tájékoztatás az alább elsőbbségi sorrendben, oly módon, hogy a megfelelő az alábbiakban meghatározottak közül kiválasztott rövidítést törtvonal és a tájékoztatás leírása követi.		
5	STS/	Különleges kezelés igénylése az ATS-től és ennek oka, az alábbiak szerint. Az alábbiaktól eltérők okok miatt az ATS-től kért különleges kezelést az RMK/ után kell feltüntetni.	
6		ATFMEX	a nemzeti hatóságok által az ATFM szabályozás alól kivont repülések, pl. a Nyitott Égbolt keretében végrehajtott felderítő vagy bemutató repülések
7		FFR	tűzoltási célú repülések
8		FLTCK	navigációs berendezéseket kalibráló repülések
9		HAZMAT	veszélyes anyagot szállító repülések
10		HEAD	államfőt, kormányfőt szállító repülések
11		HOSP	az egészségügyi hatóság által meghatározott mentőrepülések
12		HUM	humanitárius célú

			repülések
13		MARSA	katonai repülések, melyek elkülönítésének felelősségét egy katonai szervezet viseli
14		MEDEVAC	életmentés célú evakuáló mentőrepülések
15		NON RVSM	légtérben RVSM képesség nélkül üzemelő repülések
16		SAR	kutató-mentő repülések
17		STATE	katonai, vám vagy rendőrségi feladatokat végző repülések
18	PBN/	RNAV, vagy RNP képesség jelzése. Be kell írni a repülésre vonatkozóan az alábbi jelölések közül legfeljebb nyolc címszót, de nem többet, mint 16 karaktert.	
19		RNAV leírása	
20		A1	RNAV 10 (RNP 10)
21		B1	RNAV 5 valamennyi engedélyezett érzékelő
22		B2	RNAV 5 GNSS
23		B3	RNAV 5 DME/DME
24		B4	RNAV 5 VOR/DME
25		B5	RNAV 5 INS vagy IRS
26		B6	RNAV 5 LORANC
27		C1	RNAV 2 valamennyi engedélyezett érzékelő
28		C2	RNAV 2 GNSS
29		C3	RNAV 2 DME/DME
30		C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
31		D1	RNAV 1 valamennyi engedélyezett érzékelő
32		D2	RNAV 1 GNSS
33		D3	RNAV 1 DME/DME
34		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
35		RNP leírása	
36		L1	RNP 4
37		O1	Basic RNP 1 valamennyi engedélyezett érzékelő
38		O2	Basic RNP 1 GNSS
39		O3	Basic RNP 1 DME/DME
40		O4	Basic RNP 1 DME/DME/IRU
41		S1	RNP APCH
42		S2	RNP APCH BARO-VNAV-val
43		T1	RNP AR APCH RF-el (külön engedély szükséges)

44		T2	RNP AR APCH RF nélkül (külön engedély szükséges)
45	NAV/		a PBN/ -ben fel nem sorolt navigációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak. Itt kell továbbá feltüntetni a GNSS kiegészítő rendszereket, kettőnél több esetében szóközzel, pl. NAV/GBAS SBAS
46	COM/		kommunikációs berendezésekre és teljesítményekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak
47	DAT/		10 a) rovatban fel nem sorolt adatok és képességek
48	SUR/		10 b) rovatban fel nem sorolt felderítő berendezések és képességek
49	DEP/		az indulási repülőtér neve és helye, ha a 13. rovatban ZZZZ-t használnak, vagy AFIL esetén azon ATS egység, ahonnan a kiegészítő repülési tervadatok beszerezhetők. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén a repülőtér helyét az alábbiak szerint kell beírni: - 4 számjeggyel fokokban és tizedesekben, vagy fokokban és percekben kifejezve a földrajzi szélesség, melyet az N, vagy S betű követ. Ezt 5 számjeggyel fokokban és tizedesekben, vagy fokokban és percekben kifejezve a földrajzi hosszúság követ, mely után E, vagy W betűt kell írni. A pontosság érdekében, szükség szerint a számok elé nullá(a)t kell írni. Pl. 47,58N019,32E, vagy 4620N07805W (11 karakter), vagy - a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszög és távolság Pl.: DEP/BUG245020, vagy - az útvonal első pontja (neve, vagy földrajzi szélessége és hosszúsága), vagy földi rádió navigációs berendezés ha a légi jármű nem repülőtérről indult.
50	DEST/		A rendeltetési repülőtér neve és helye, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér helyét földrajzi szélességben és hosszúságban, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát, a DEP/ -ben részletezettek szerint.
51	DOF/		A közlekedés dátuma, hat számjeggyű (év-hó-nap) jelöléssel, pl. DOF/120425 A közlekedés dátumának az EOBT dátuma minősül.
52	REG/		A légi jármű felségjele, vagy közösségi jele, ha az eltér a 7. rovatban feltüntetett légi jármű azonosító jeltől, kötelekrepülés esetén a kísérő légi járművek lajstromjelei
53	EET/		Fontos pontok vagy FIR határ jelölések és az ezekre számolt teljes repülési idők, ha az ATS hatóságok ezek megadását előírják, pl. EET/LITKU0220 vagy EET/LYBA0040 LHCC0 150 LOVV0215
54	SEL/		SELCAL kód,
55	TYP/		A légi jármű(vek) típusa(i), amelyet szükség esetén a légi járművek száma előz meg szóköz nélkül, és egy

		szóközzel, ha a 9. rovatban ZZZZ-t használtak pl.: TYP/2F15 5F5 3B2
56	CODE/	Légijármű cím (6 hexadecimális karakterű alfanumerikus kód formában megjelenítve) amennyiben ezt az illetékes külföldi ATS hatóság ezt előírja. Például: az ICAO által nyilvántartott meghatározott blokkban szereplő „F00001” legkisebb értékű légijármű cím.
57	DLE/	Útvonalon történő késés vagy várakozás, ide kell beírni azt a fontos pontot(kat) az útvonalon, ahol a késést tervezik végrehajtani, és négy számjeggyel, órában és percben (hhmm) feltüntetve a késés időtartamát pl. DLE/BUG0030
58	OPR/	A légijármű üzemben tartó neve, ha az nem nyilvánvaló, a 7. rovatban szereplő légijármű azonosító jelből.
59	ORGN/	A feladó 8 betűs AFTN címe, vagy a megfelelő elérhetőségi adatok, abban az esetben amikor a repülési terv feladóját nem lehet azonosítani, ahogy az illetékes ATS hatóság előírja
60	PER/	Légijármű teljesítmény adata, egyetlen betűvel jelölve, az ICAO Doc 8168 Volume I – Flight Procedures-ben meghatározottak szerint, amennyiben az illetékes ATS hatóság ezt előírja
61	ALTN/	Rendeltetési kitérő repülőtér(ek) neve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér helyét földrajzi hosszúságban és szélességben, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát.
62	RALT/	Útvonali kitérő repülőtér(ek) neve(i), az ICAO Doc 7910-ben meghatározottak szerint vagy amennyiben ilyen jelölést nem osztottak ki az útvonali kitérő repülőtér(ek) neve(i). Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér földrajzi helyét földrajzi hosszúságban és szélességben, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát
63	TALT/	Felszállási kitérő repülőtér neve, az ICAO Doc 7910-ben meghatározottak szerint vagy amennyiben ilyen jelölést nem osztottak ki a felszállási kitérő repülőtér(ek) neve(i). Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér helyét földrajzi hosszúságban és szélességben, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát
64	RIF/	A megváltozott rendeltetési repülőtérre vezető útvonaladatok, melyet a repülőtér ICAO négybetűs helységjelölése követ. A megváltozott útvonal repülés közben kapott útvonalengedély függvénye. Példák: RIF/DTA HEC KLAX, RIF/EFP G94 CLA APPH, RIF/LEMD
65	RMK/	Egyéb nyílt szövegű megjegyzés, ha illet az illetékes légiközlekedési hatóság megkíván, vagy a légijármű

	parancsnoka a légiforgalmi szolgálatok ellátásához szükségesnek tart.
--	---

## 1.9.10.1.3. Példák:

-0

-STS/MEDEVAC

-EET/015W0315 020W0337 030W0420 040W0502

	A	B
1	RFP/Qn	Alternatív repülési terv jelzése, ahol „n” helyére az alternatív FPL sorszámát kell írni.
2		Például: RPF/Q1

	A	B	C
1	18. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	16	ALR	19
4	16	FPL	)
5	16	CPL	)
6	16	SPL	19

## 1.9.11. 19. Rovat típus - Kiegészítő tájékoztatások

## 1.9.11.1. Közlemény formátum

-  a  (szóköz)  b  (szóköz) (szóköz)  c

1.9.11.2. Ezen rovat a rendelkezésre álló kiegészítő tájékoztatásokból áll, egymástól szóközökkel elválasztott elemcsoportokba osztva. A megengedhető elemek a helyes sorrendben:

	A	B	C
1	KÖTŐJEL		
2	(a)	E/	melyet 4 SZÁMJEGY követ, ez az üzemanyag-mennyiséget adja meg órákban és percekben kifejezve.
3	(b)	P/	melyet 1, 2, vagy 3 SZÁMJEGY követ, ez a fedélzeten tartózkodó személyek számát adja meg. A tájékoztatást az illetékes légiközlekedési hatóság előírása esetén kell megadni.
4	(c)	R/	a következő betűk egyike, vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport:
5			U ha a 243,0 MHz /UHF/ frekvencia rendelkezésre áll;
6			V ha a 121,5 MHz VHF/ frekvencia rendelkezésre áll;
7			E ha kényszerhelyzeti helyjeladó /ELT/ rendelkezésre áll.
8	(d)	S/	melyet az alábbi betűk egyike, vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport követ:
9			P ha sarki mentőfelszerelés van a légi járművön,
10			D ha sivatagi mentőfelszerelés van a légi járművön,
11			M ha tengeri mentőfelszerelés van a légi járművön,

12			J ha őserdei mentőfelszerelés van a légijárművön.
13	(e)	J/	melyet az alábbi betűk egyike, vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport követ:
14			L ha a mentőmellények világítással vannak ellátva,
15			F ha fluoreszkáló anyaggal vannak ellátva, majd szóköz után:
16			U ha a mentőmellények valamelyike 243,0 MHz-en működő rádióval van ellátva,
17			V ha a mentőmellények valamelyike 121,5 MHz-en működő rádióval van ellátva.
18	(f)	D/	melyet az alant felsoroltak egyike, vagy szóközzel elválasztott karaktercsoportja követ:
19			2 SZÁMJEGY, amely megadja a fedélzeten lévő mentőcsónakok számát,
20			3 SZÁMJEGY, amely megadja a fedélzeten lévő mentőcsónakok össz. személy befogadóképességét,
21			C ha a mentőcsónakok zártak,
22			A mentőcsónakok színe (pl. RED/vörös)
23	(g)	A/	melyet az alant felsorolt információk egyike, vagy szóközzel elválasztott több tájékoztatás követ:
24			A légijármű színe.
25			Különös ismertetőjelek (ez magába foglalhatja a légijármű lajstromjelét).
26	(h)	N/	mely után nyílt nyelvű szöveg következik, amely megadja a fedélzeten lévő bármely más mentőfelszerelést és egyéb hasznos megjegyzést.
27	(i)	C/	melyet a légijármű parancsnokának neve követ.

1.9.11.3. Példa: -E/0745 P/6 R/VE S/M J/L D/2 8 C YELLOW A/YELLOW RED TAIL N145E C/SMITH

	A	B	C
1	19. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény ajtóknak használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	18	ALR	20
4	18	SPL	)

1.9.12. 20. Rovat típus - Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások

1.9.12.1. Közlemény formátum

-  (szóköz)  (szóköz) (szóköz)

1.9.12.2. Ezen rovat az egymástól szóközökkel elválasztott elemek sorozatából áll az alábbi sorrend szerint. Bármely rendelkezésre nem álló tájékoztatást „NIL”-ként – nincs vagy nem áll rendelkezésre – vagy „NOT KNOWN”-ként – nem ismert – kell feltüntetni, és nem szabad egyszerűen kihagyni.

	A	B
--	---	---



1	KÖTŐJEL	
2	(a)	A légi jármű üzemben tartó megjelölése
3		A légi járművet üzemeltető ügynökség hárombetűs ICAO jele, vagy ha ilyen nem állapították meg, az üzemben tartó neve.
4	(b)	Az egység, amely utoljára rádióösszeköttetésben volt a légi járművel
5		8 BETŰ, 4 betűs ICAO helységjelölés és 4 betűs jelzés, melyek együttesen azonosítják azt az ATS egységet, amellyel a légi jármű utoljára rádióösszeköttetésben volt, vagy ha ilyen jelzés nincs, akkor az egység valamilyen másfajta jelölése.
6	(c)	Az utolsó kétoldali rádióösszeköttetés időpontja
7		4 SZÁMJEGY, mely az utolsó kétoldalú rádióösszeköttetés időpontját jelzi.
8	(d)	Az utolsó rádióösszeköttetés frekvenciája
9		SZÁMJEGYEK, melyek az utolsó rádióösszeköttetés adás/vételi frekvenciáját adják meg.
10	(e)	Utolsó jelentett helyzet
11		Az utolsó jelentett helyzet a jelen függelék 1.6 pontjában szereplő adatszabályok egyikével kifejezve, melyet az adott pont feletti átrepülés ideje követ.
12	(f)	Az utolsó ismert helyzet meghatározásának módszere
13		Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.
14	(g)	A jelentő egység által fogantatosított
15		Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.
16	(h)	Egyéb, ide tartozó tájékoztatások
17		Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.

1.9.12.3. Példa: - USAF LGGGZAZX 1022 126.7 GN 1022 PILOT REPORT OVER NDB  
ATS UNITS ATHENS FIR ALERTED NIL

	A	B	C
1	20. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	19	ALR	)

1.9.13. 21. Rovat típus - Rádióhibáról szóló tájékoztatás

1.9.13.1. Közlemény formátum

-  a  (szóköz)  b  (szóköz) (szóköz)  c

1.9.13.2. Ezen rovat kötőjellel kezdődik, és egymástól szóközökkel elválasztott elemek sorozatából áll, az alábbi sorrend szerint. Bármely rendelkezésre nem álló tájékoztatást „NIL”-ként – nincs vagy nem áll rendelkezésre – vagy „NOT KNOWN”-ként – nem ismert – kell feltüntetni és nem szabad egyszerűen kihagyni.

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Utolsó kétoldalú rádióösszeköttetés ideje

3		4 SZÁMJEGY, mely a légi járművel az utolsó kétoldalú rádióösszeköttetés időpontját jelzi.
4	(b)	Utolsó rádióösszeköttetés frekvenciája
5		SZÁMJEGYEK, melyek az utolsó kétoldalú rádióösszeköttetés adás/vétel frekvenciáját adják meg.
6	(c)	Utolsó jelentett helyzet
7		Az utolsó jelentett helyzet, jelen függelék 1.6 pontjának adatszabályainak egyikével kifejezve.
8	(d)	Utolsó jelentett helyzet időpontja
9		4 SZÁMJEGY, amely megadja az utolsó jelentett helyzet idejét.
10	(e)	Maradék COM lehetőség
11		BETŰK, amelyek a légi jármű maradék COM lehetőségét jelzik, ha az ismert, a 10. rovat típus adatszabályának segítségével, vagy nyílt nyelven.
12	(f)	Bármely szükséges megjegyzés
13		Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.

1.9.13.3. Példa: -1232 121.3 CLA 1229 TRANSMITTING ONLY 126.7 LAST POSITION CONFIRMED BY RADAR

	A	B	C
1	21. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	7	RCF	)

1.9.14. 22. Rovat típus – Javítás

1.9.14.1. Közlemény formátum

-  a  /  b

1.9.14.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Rovat jelzés
3		EGY VAGY KÉT SZÁMJEGY, amely megadja a módosítandó rovat típus számát.
4	TÖRTJEL	
5	(b)	Módosított adatok
6		Az (a) elemekben jelzett rovat teljes és módosított adatai, az adott rovatra előírtak szerint összeállítva.

1.9.14.3. Példák

1.9.14.3.1. a 8. Rovat Típus (Repülési Szabályok és a Repülés Típusa) IN-re való módosítására: -8/IN

1.9.14.3.2. a 14. Rovat Típus (Határ számítás) módosítására: -14/ENO/0145F290A090A

1.9.14.3.3. a 8. (Repülési szabályok és a repülés típusa) és a 14. Rovat Típus (Határ számítás) együttes módosítására: - 8/I-14/ENO/0148F290A110A

	A	B	C
1	22. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alább közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	18	CHG	22vagy)
4	16	CDN	22vagy)

## 2. Példák az ATS közleményekre

### 2.1. Tartalom táblázat

	A	B	C	D
1	Közlemény kategória	Közlemény típus	Közlemény típus jelölés	Vonatkozó pont
2	Kényszerhelyzeti közlemények	Riasztási közlemény	ALR	2.2.1
3		Rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló közlemény	RCF	2.2.2
4	Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei	Egyedi repülési terv	FPL	2.3.1
5		Módosító közlemény	CHG	2.3.2
6		Repülési terv törlő közlemény	CNL	2.3.3
7		Késési közlemény	DLA	2.3.4
8		Indulási közlemény	DEP	2.3.5
9		Érkezési közlemény	ARR	2.3.6
10	Koordinációs közlemények	Érvényes repülési terv közlemény	CPL	2.4.1
11		Határszámítási közlemény	EST	2.4.2
12		Koordinálási közlemény	CDN	2.4.3
13		Irányítás elfogadási közlemény	ACP	2.4.4
14		Logikai nyugtázási közlemény	LAM	2.4.5
15	Kiegészítő közlemények	Repülési terv kérő közlemény	RQP	2.5.1
16		Kiegészítő repülési terv kérő közlemény	RQS	2.5.2
17		Kiegészítő repülési terv közlemény	SPL	2.5.3

### 2.2. Kényszerhelyzeti közlemények

#### 2.2.1. Riasztási (ALR) közlemény

##### 2.2.1.1. Összeállítás

( 3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	- 5 Kényszerhelyzet leírása
- 7 Légijármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	- 8 Repülési szabályok és a repülés típusa
- 9 A légijármű típusa és turbulencia kategóriája	- 10 A légijármű berendezései és azok képességei
- 13 Indulási repülőtér és idő	
- 15 Útvonal szükség esetén több sort felhasználva	
- 16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)	
- 18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)	
- 19 Kiegészítő tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)	
- 20 Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)	)

### 2.2.1.2. Példa

2.2.1.2.1. Az alábbiakban riasztási közleményre mutatunk példát, amely bizonytalansági fázisra vonatkozik, és amelyet az athéni bevezető irányító egység küldött a belgrádi irányító központnak és más ATS egységeknek egy Athénból Münchenbe tartó repülés kapcsán.

(ALR-INCERFA/LGGGZAZX/OVERDUE

- FOX236/A3600-IM

- C141/H-S/CD

- LGAT1020

- N0430F220 B9 3910N02230W/N0415F240 B9 IVA/N0415F180 B9

- EDDM0227 EDDF

- REG/A43213 EET/LYBE0020 EDM10133 OPR/USAF RMK/NO POSITION REPORT  
SINCE DEP PLUS 2 MINUTES

- E/0720 P/12 R/UV J/LF D/02 014 C ORANGE A/SILVER C/SIGGAH

- USAF LGGGZAZX 1022 126.7 GN 1022 PILOT REPORT OVER NDB ATS UNITS  
ATHENS FIR ALERTED NIL)

### 2.2.1.2.2. Jelentése

Riasztási közlemény - Athén által kiadott bizonytalansági fázisra annak következtében, hogy a helyzetjelentés nem állt rendelkezésre és a rádióösszeköttetés felszállás után 2 perccel megszakadt

- a légi jármű azonosító jele FOX236 - IFR, katonai repülés
- a légi jármű típusa Starlifter, nehéz turbulencia kategóriájú, standard összeköttetési, navigációs, és műszer szerinti megközelítési eszközökkel van felszerelve az útvonalrepüléshez, A (4096 kód beállítási lehetőségű) és C módú válaszjeladó van - utoljára kiosztott kód 3600
- Athén-ból indult 1020 UTC-kor
- utazósebesség az útvonal kezdeti szakaszán 430 csomó, kért kezdeti utazómagasság FL220 - Bravo9 útvonalon a 3910N02230W koordinátákkal meghatározott pontra repülne, ahol a sebessége (TAS) 415 csomóra módosulna és FL240-et kérne - a B9-es útvonalon tovább Ivanic Grad VOR-ig repülne, ahol a 415 csomós sebességet tartva FL180 utazómagasságot kérne a B9 útvonalon repülne
- München rendeltetési repülőtérig, a teljes számított repülési idő 2 óra 27 perc rendeltetési kiterő repülőtér Frankfurt – a légi jármű lajstromjele A43213
- Belgrád FIR-t 20 perc alatt, München FIR-t 1 óra 33 perc repülés után érné el a felszállást követően
- a légi jármű lajstromjele A43213 - a légi járművet az Amerikai Egyesült Államok Légierője üzemelteti - felszállás utáni 2 perccel nem kaptak tőle helyzetjelentést - az üzemanyaga felszállás után 7 óra 20 perces repülésre elegendő - a fedélzeten 12 személy tartózkodik - hordozható rádiókészülék van a fedélzeten, mely a 121,5 MHz VHF és a 243 MHz UHF frekvencián üzemel - a mentőmellények fluoreszkáló anyaggal vannak bevonva, és jelzőfények vannak rajtuk - két fedett mentőcsónak van a fedélzeten, színük narancssárga, befogadóképességük összesen 14 személy - a légi jármű ezüst színű - a légi jármű parancsnokának neve SIGGAH - az üzemeltető az Amerikai Egyesült Államok Légierője - az athéni bevezető irányító egység volt az utolsó, mely a légi járművel összeköttetésben volt, 1022 UTC-kor 126,7 MHz-en, amikor a hajózó személyzet jelentette a GN futópálya NDB átrepülését - az athéni bevezető irányítás riasztotta az athéni FIR-en belüli valamennyi ATS egységet - egyéb vonatkozó információ nincs.

## 2.2.2. Rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló (RCF) közlemény

### 2.2.2.1. Összeállítás

( 3 Közlemény típusa, száma, és hivatkozási adatok	-	7 Légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód
)		
- 21 Rádióösszeköttetés megszakadására vonatkozó tájékoztatás (szükség esetén több sort felhasználva)		

### 2.2.2.2. Példa

2.2.2.2.1. Az alábbiakban egy olyan közleményre mutatunk példát, amelyet Londonból küldtek Amszterdamba, és amelyben arról tájékoztatják a központot, hogy egy oda engedélyezett repülésnek rádióhibája van. A repülési terv alapján a légi jármű nincs SSR válaszjeladóval felszerelve.

(RCF-GAGAB

- 1231 121.3 CLA 1229 TRANSMITTING ONLY 126.7 MHZ LAST POSITION  
CONFIRMED BY RADAR)

### 2.2.2.2.2. Jelentése

Közlemény rádióösszeköttetés megszakadásáról - a légi jármű azonosító jele GAGAB - SSR kódot nem jelöltek ki részére - utolsó összeköttetése a londoni irányító központtal 1231 UTC-kor volt 121,3 MHz-en - az utolsó jelentett helyzet Clacton VOR volt 1229 UTC-kor - megmaradt összeköttetési képessége: utoljára 126,7 MHz-en hallották adását - a clactoni helyzetjelentést radaron megfigyelték.

### 2.3. Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei

#### 2.3.1. Egyedi repülési terv (FPL) közlemény

##### 2.3.1.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 A légi jármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)	-	8 Repülési szabályok és a repülés típusa
-	9 A légi jármű típusa és turbulencia kategóriája	-	10 A légi jármű berendezései és azok képességei		
-	13 Indulási repülőtér és idő				
-	15 Útvonal (szükség esetén több sort felhasználva)				
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)				
-	18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)			)	

##### 2.3.1.2. Példa

2.3.1.2.1. A következőkben egy egyedi repülési tervre mutatunk példát, amelyet a londoni repülőtér küldött Shannon, Shanwick és Gander központoknak. A közleményt a londoni irányító központnak is el lehet küldeni, vagy az adatok ezen központ részére szóban is továbbíthatók.

(FPL-ACA101-IS

- B773H-CHOPV/CD

- EGLL1400

- N0450F310 L9 UL9 STU285036/M082F310 UL9LIMRI 52N020W 52N030W 50N040W49N050W

- CYQX0455 CYYR

- EET/EISN0026 EGCX0111 020W0136 CYQX0228 040W0330 050W0415 SEL/FJEL)

##### 2.3.1.2.2. Jelentése

Egyedi repülési terv közlemény - a légi jármű azonosító jele ACA101 - IFR, menetrend szerinti járat

- légi jármű típus Boeing 777-300, nehéz turbulencia kategóriájú, Loran C-vel, rövidhullámú rádió távbeszélővel, VOR-ral, VHF rádióberendezéssel, A (4096 kódos) és C módú válaszjeladóval van felszerelve

- indulási repülőtér London, tervezett fékoldási idő 1400 UTC
- utazósebesség és a kért utazómagasság az útvonal kezdeti szakaszán 450 csomó, illetve FL310 - a légijármű a Lima9 és Upper Lima9 légi útvonalakon fog repülni egy, a Strumble VOR-tól 285 fokra és 36 tengeri mérföldre lévő pontig. Ettől a ponttól kezdve a légijármű 0,82 Mach sebességet tartva fog repülni az Upper Lima9 légi útvonalon az LIMRI pontig, ezután a következő földrajzi koordináták szerinti pontokon keresztül repül a rendeltetési repülőtérre, Ganderre: 52N20W, 52N30W, 50N40W, 49N50W
- a teljes számított repülési idő 4 óra 55 perc -rendeltetési kitérő repülőtér Goose Bay
- a légijármű parancsnoka megadta az útvonalon lévő fontos pontokra számolt teljes repülési időket, ezek Shannon FIR határ 26 perc, Shanwick Oceanic FIR határ 1 óra 11 perc, 20W 1 óra 36 perc, Gander Oceanic FIR határ 2 óra 28 perc, 40W 3 óra 30 perc és 50W 4 óra 15 perc
- SELCAL kód FJEL.

### 2.3.2 Módosító (CHG) közlemény

#### 2.3.2.1. Összeállítás

( 3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	- 7 A légijármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)	- 13 Indulási repülőtér és idő
---	--	-----------------------------------

- 16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)
--

18 Egyéb tájékoztatás szükség szerint több sort használva
--

- 22 Javítás	- 22 Javítás	stb. (szükség esetén több sort felhasználva)	)
-----------------	-----------------	--	---

#### 2.3.2.2. Példa

2.3.2.2.1. A következőkben egy módosító közleményre mutatunk példát, melyet az amszterdami irányító központ küldött a frankfurti irányító központ részére, és amely a Frankfurtba előzőleg elküldött, egyedi repülési tervben szereplő tájékoztatás módosítását tartalmazza. Feltételezzük, hogy mindkét központ számítógéppel van felszerelve.

(CHGA/F016A/F014-GABWE/A2173-EHAM0850-EDDF-DOF/080122-8/I-16/EDDN)

#### 2.3.2.2.2. Jelentése

Módosító közlemény – az amszterdami és a frankfurti számítógép egység azonosítói „A” és „F”, amelyet az Amszterdam által küldött jelen közlemény sorszáma (016) követ, majd a számítógép egység azonosítók ismétlése és a vonatkozó benyújtott repülési terv sorszáma (014) következik – a légijármű azonosító jele GABWE, SSR válaszjeladó „A” módban üzemel, kódja 2173, útvonala Amszterdam EOBT0850-Frankfurt a repülés dátuma 2008. január 22 – a vonatkozó benyújtott repülési terv közlemény 8-as Rovat Típusa IFR-re javítva – a vonatkozó benyújtott repülési terv 16. Rovat Típusát javítják, új rendeltetési repülőtér Nürnberg.

### 2.3.3. Repülési terv törlő (CNL) közlemény

#### 2.3.3.1. Összeállítás

( 3	- 7	- 13
-----	-----	------

Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	Indulási repülőtér és idő
- 16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)		
18 Egyéb tájékoztatás szükség szerint több sort használva		

## 2.3.3.2. Példa

2.3.3.2.1. Az alábbi példa egy repülési terv törlő közleményre vonatkozik, melyet egy ATS egység küld mindazon címzettek részére, amelyek számára előzőleg a benyújtott repülési tervet küldte.

(CNL-DLH522-EDBB0900-LFPO-0)

## 2.3.3.2.2. Jelentése

Repülési terv törlő közlemény – a DLH522 azonosító jelű légi jármű repülési tervének törlése – a repülést Berlin EOBT0900-Párizs útvonalon tervezték, egyéb tájékoztatás nincs.

## 2.3.3.3. Példa

2.3.3.3.1. Az alábbi példa egy olyan repülési terv törlő közleményre vonatkozik, melyet egy központ küldött a vele szomszédos központnak. Feltételezzük, hogy mindkét központ fel van szerelve ATC számítógéppel.

(CNLF/B127F/B055-BAW580-EDDF1430-EDDW-0)

## 2.3.3.3.2. Jelentése

Repülési terv törlő közlemény – az adó és a vevő ATC számítógép egységek azonosítói F és B, ezt a jelen közlemény sorszáma (127) követi, majd a számítógép egység azonosítók ismétlése és a korábban továbbított érvényes repülési terv sorszáma (055) következik – a BAW580 azonosító jelű légi jármű repülési tervének törlése – a repülést Frankfurt EOBT1430-Bremen útvonalon tervezték, egyéb tájékoztatás nincs.

## 2.3.4. Késési (DLA) közlemény

## 2.3.4.1. Összeállítás

( 3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	- 7 A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	- 13 Indulási repülőtér és idő
- 16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)		
18 Egyéb tájékoztatás szükség szerint több sort használva		

## 2.3.4.2. Példa

2.3.4.2.1. A következőkben egy késési közleményre mutatunk példát, melyet az indulási repülőtér vagy az azt kiszolgáló távközlési egység küldött mindazon címzettek részére, melyek számára a benyújtott repülési tervet előzőleg továbbították.

(DLA-KLM671-LIRF0900-LDDU-0)

## 2.3.4.2.2. Jelentése

Késési közlemény - a légi jármű azonosító jele KLM671 - tervezett új fékoldási idő Fiumicino-n 0900 UTC - rendeltetési repülőtér Dubrovnik, egyéb tájékoztatás nincs.



## 2.3.5. Indulási (DEP) közlemény

## 2.3.5.1. Összeállítás

3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	7 A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	13 Indulási repülőtér és idő
- 16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)		
18 Egyéb tájékoztatás szükség szerint több sort használva.		

## 2.3.5.2. Példa

2.3.5.2.1. A következőkben egy indulási közleményre mutatunk példát, melyet az indulási repülőtér vagy az azt kiszolgáló távközlési egység küldött mindazon címzettek részére, amelyek számára a benyújtott repülési tervet előzőleg továbbították.

(DEP-CSA4311-EGPD1923-ENZV-0)

## 2.3.5.2.2. Jelentése

Indulási közlemény - a légi jármű azonosító jele CSA4311 - Aberdeen-ből indult 1923 UTC-kor - rendeltetési repülőtér Stavanger egyéb tájékoztatás nincs.

## 2.3.6. Érkezési (ARR) közlemény

## 2.3.6.1. Összeállítás

3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	7 A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	13 Indulási repülőtér és idő
- 17 Leszállási repülőtér és idő		

## 2.3.6.2. Példa

A következőkben egy leszállási közleményre mutatunk példát, melyet a rendeltetési repülőtér, ahol a légi jármű leszállt, küldött az indulási repülőtér számára.

(ARR-CSA406-LHBP-LKPR0913)

## 2.3.6.2.1. Jelentése

Érkezési közlemény - a légi jármű azonosító jele CSA406 - indult Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel - leszállt Prága/Ruzyně repülőtéren 0913 UTC-kor.

## 2.3.6.3. Példa

2.3.6.3.1. A következőkben egy olyan érkezési közleményre mutatunk példát, ahol a légi jármű egy olyan repülőtéren szállt le, amely számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg. Az SSR kód közlésének nem lenne jelentősége.

(ARR-HHE13-EHAM-ZZZZ1030 DEN HELDER)

## 2.3.6.3.2. Jelentése

Érkezési közlemény - a légi jármű azonosító jele HHE13 - indult Amszterdamból - leszállt a Den-Helder-i helikopter repülőtéren 1030 UTC-kor.

## 2.4 Koordinációs közlemények

## 2.4.1 Érvényes repülési terv (CPL) közlemény

## 2.4.1.1. Összeállítás

- (
- |  |   |  |   |   |
|--|---|--|---|---|
| 3<br>Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok | - | 7<br>A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód | - | 8<br>Repülési szabályok és a repülés típusa |
|--|---|--|---|---|
- 
- |   |   |  |
|---|---|--|
| 9<br>A légi jármű típusa és turbulencia kategóriája | - | 10<br>A légi jármű berendezései és azok képességei |
|---|---|--|
- 
- |                                 |   |                             |
|---------------------------------|---|-----------------------------|
| 13<br>Indulási repülőtér és idő | - | 14<br>Határszámítási adatok |
|---------------------------------|---|-----------------------------|
- 
- |   |
|---|
| 15<br>Útvonal (szükség esetén több sort felhasználva) |
|---|
- 
- |  |
|--|
| 16<br>Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kiterő repülőtér(ek) |
|--|
- 
- |  |
|--|
| 18<br>Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva) |
|--|
- )

#### 2.4.1.2. Példa

2.4.1.2.1. A következőkben egy érvényes repülési terv közleményre mutatunk példát, amelyet Boston Központ küldött New York Központnak egy olyan repülésről, amely a Boston - La Guardia repülőtér közötti útvonalon közlekedik.

(CPL-UAL621/A5120-IS

- A320/M-S/C
- KBOS-HFD/1341A220A200A
- N0420A220 V3 AGL V445
- KLG A
- 0)

2.4.1.2.2. A következőkben ugyancsak a 2.4.1.2.1. szerinti érvényes repülési terv közleményre mutatunk példát, de ez esetben a közleményváltás ATC számítógépek között történik.

(CPLBOS/LGA052-UAL621/A5120-IS

- A320/M-S/C
- KBOS-HFD/1341A220A200A
- N0420A220 V3 AGL V445
- KLG A
- 0)

#### 2.4.1.2.3. Jelentése

Érvényes repülési terv közlemény (a feladó egység azonosítója (BOS), a vevő egység azonosítója (LGA), melyet jelen közlemény sorszáma (052) követ) - a légi jármű azonosító jele UAL621, utoljára kiadott SSR kód A5120-IFR, menetrendszerű járat – légi jármű típus A320, közepes turbulencia kategóriájú, a lerepülendő útvonalhoz standard összeköttetési, navigációs és megközelítési eszközökkel, valamint SSR A (4096 kódbeállítási lehetőséggel) és C módú válaszjeladóval van felszerelve - indult Bostonból - a járat a Boston/New York „határt” HFD-nál várhatóan 1341 UTC-kor fogja keresztezni, Boston Központ 22 000 láb magasságot engedélyezett úgy, hogy HFD-nál a légi jármű magassága 20 000 láb, vagy felette legyen - a légi jármű TAS sebessége 420 csomó, a kért utazómagasság 22 000 láb - a repülés a

V13 útvonalon közlekedik ALG jelentőpontig majd a V445 útvonalon repül - rendeltetési repülőtér La Guardia - egyéb tájékoztatás nincs.

A 2.4.1.2.1. és a 2.4.1.2.2. pontban meghatározott közleménypéldák egymással megegyeznek, de a 2.4.1.2.2. pontban meghatározott közleménypélda tartalmazza a Közlemény Számot is.

## 2.4.2. Határszámítási EST közlemény

### 2.4.2.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	-	13 Indulási repülőtér és idő	)
-	14 Határszámítási adatok	-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)			)

### 2.4.2.2. Példa

2.4.2.2.1. A következőkben egy határszámítási közleményre mutatunk példát, amelyet Párizs Központ küldött London Központnak. Feltételezzük, hogy London Központ megkapta a jelen repülésre vonatkozó benyújtott repülési tervet. Mindkét központ számítógéppel van felszerelve.

(ESTP/L027-BAW671 /A5631-LFPG-ABB/ 1548F140F110A-EGLL)

### 2.4.2.2.2. Jelentése

Határszámítási közlemény (a feladó egység azonosítója (P) és a vevő egység azonosítója (L), amelyet jelen közlemény sorszáma (027) követ) - a légi jármű azonosító jele BAW671, az utoljára kiadott SSR kód A5631 - indulási repülőtér Párizs/de Gaulle - számított Abbeville VOR 1548 UTC, engedélyezett magasság FL140, a repülés Abbeville VOR-t FL110-en vagy felette fogja keresztezni, emelkedik - rendeltetési repülőtér London.

## 2.4.3. Koordinálási (CDN) közlemény

### 2.4.3.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	-	13 Indulási repülőtér és idő	)
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)					)
-	22 Javítás	-	22 Javítás	stb. (szükség esetén több sort felhasználva)		

### 2.4.3.2. Példa

2.4.3.2.1. A következőkben koordinálási közleményre mutatunk példát, melyet a prestwicki irányító központ küldött a dublini irányító központnak, és amelyben a Dublin/Prestwick határkeresztezési feltételeinek módosítását javasolják. Prestwick előzőleg kapott érvényes repülési terv közleményt Dublintól és mindkét központ számítógéppel rendelkezik.

(CDNP/D098D/P036-BAW617/A5136-EIDW-EGPK-14/GRN/1735F210F130A)

### 2.4.3.2.2. Jelentése

Koordinálási közlemény - Prestwick és Dublin ATC számítógépének azonosítói P és D, melyet a Prestwick által küldött jelen közlemény sorszáma követ (098), majd annak a Dublinból küldött érvényes repülési terv közlemény azonosító adatai következnek, melyre a

közlemény vonatkozik (D/P036) - a légi jármű azonosító jele BAW617/SSR kód A5136 - Dublinból Prestwickbe tart - a javaslat a 14. Rovat Típusra vonatkozik, azaz Prestwick a repülést GRN határpontnál 1735 UTC-kor fogadja FL210-ig emelkedőben, a határpontot FL130-on vagy a fölött keresztezve.

#### 2.4.4. Irányítás elfogadási (ACP) közlemény

##### 2.4.4.1. Összeállítás

3	-	7	-	13
Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok		A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód		Indulási repülőtér és idő
- 16				
Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)				

##### 2.4.4.2. Példa

2.4.4.2.1. A következőkben egy irányítás elfogadási közleményre mutatunk példát, amelyet London Központ küldött Párizs Központnak; és ami egy érvényes repülési tervre vonatkozik, amelyet London előzőleg megkapott Párizstól. Feltételezzük, hogy mindkét központ ATC számítógéppel felszerelt.

(ACPL/P086P/L142-EIN065/A4570-LFPO-EGLL)

##### 2.4.4.2.2. Jelentése

Irányítás elfogadási közlemény - a londoni és párizsi számítógép egységek azonosítói L és P, melyet a London által küldött jelen közlemény sorszáma (086) követ, majd annak a Párizsból küldött érvényes repülési terv közlemény azonosító adatai következnek, amelyre a közlemény vonatkozik (P/L142) - a légi jármű azonosító jelé EIN065, SSR kód A4570 - útvonala Párizs-London - elfogadva.

#### 2.4.5. Logikai nyugtázási (LAM) közlemény

##### 2.4.5.1. Összeállítás

3	)
Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	

##### 2.4.5.2. Példa

2.4.5.2.1. A következőkben egy logikai nyugtázási közleményre mutatunk példát, melyet egy irányító központ küldött egy vele szomszédos irányító központnak egy érvényes repülési terv közlemény kapcsán. Feltételezzük, hogy mindkét központ ATC számítógéppel van felszerelve.

(LAMP/M178M/P100)

##### 2.4.5.2.2. Jelentése

Logikai nyugtázási közlemény - Párizs feladó és Maastricht vevő számítógép egységek azonosítói, ezt követi a feladó egység által jelen közlemény számára kiadott sorszám (178), majd a vonatkozó határszámítási közlemény számítógép egység azonosítói és sorszáma (100) következik.

#### 2.5 Kiegészítő közlemények

##### 2.5.1 Repülési terv kérő (RQP) közlemény

##### 2.5.1.1. Összeállítás

3	-	7	-	13
Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok		A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód		Indulási repülőtér és idő

16  
- Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek) )

18  
Egyéb tájékoztatások, szükség esetén több sort felhasználva

#### 2.5.1.2. Példa

2.5.1.2.1. A következőkben egy repülési terv kérő közleményre mutatunk példát, amelyet egy irányító központ küldött a vele szomszédos, másik irányító központnak azután, hogy határszámítási közleményt kapott egy olyan repülésről, amelynek benyújtott repülési tervét előzőleg nem kapta meg.

(RQP-PHOEN-EHRD-EDDL-0)

#### 2.5.1.2.1. Jelentése

Repülési terv kérő közlemény - a légi jármű azonosító jele PHOEN, indult Rotterdamból - rendeltetési repülőtér Düsseldorf, egyéb tájékoztatás nincs.

#### 2.5.2. Kiegészítő repülési terv kérő (RQS) közlemény

##### 2.5.2.1. Összeállítás

( 3 - 7 - 13  
Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód Indulási repülőtér és idő )

16  
- Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek) )

18  
Egyéb tájékoztatások, szükség esetén több sort felhasználva

#### 2.5.2.2. Példa

2.5.2.2.1. A következőkben egy kiegészítő repülési terv kérő közleményre mutatunk példát, amelyet egy ATS egység küldött az indulási repülőtérre kiszolgáló ATS egységnek, és melyben kéri azokat a repülési terv formanyomtatványokon feltüntetett tájékoztatásokat, amelyeket a benyújtott és az érvényes repülési terv közleményekben nem továbbítottak.

(RQS-KLM405/A4046-EHAM-CYMX-0)

#### 2.5.2.2.2. Jelentése

Kiegészítő repülési terv kérő közlemény légi jármű azonosító jele KLM405, SSR kódja A4046 - indulási repülőtér Amszterdam - rendeltetési repülőtér Mirabel, egyéb tájékoztatás nincs.

#### 2.5.3. Kiegészítő repülési terv (SPL) közlemény

##### 2.5.3.1. Összeállítás

( 3 - 7 - 13  
Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód Indulási repülőtér és idő )

- 16  
Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)

- 18  
Egyéb tájékoztatások, szükség esetén több sort felhasználva

- 19  
Kiegészítő tájékoztatások, szükség esetén több sort felhasználva )

#### 2.5.3.2. Példa

2.5.3.2.1. Az alábbiakban egy kiegészítő repülési terv közleményre mutatunk példát, amelyet az indulási repülőtér továbbított egy repülésről egy olyan ATS egységnek, amely kérte a repülési terv formanyomtatványon szereplő kiegészítő tájékoztatásokat (ezeket a benyújtott és érvényes repülési terv közleményekben nem továbbították).

(SPL-SAW502A

- EDDW0920

- EKCH0400 EKVB

- REG/GBZTA RMK/CHARTER

- E/0640 P/9 R/V JIL A/BLUE C/DENKE)

#### 2.5.3.2.2. Jelentése

Kiegészítő repülési terv közlemény - a légi jármű azonosító jele SAW502A, válaszjeladója nincs - Bremenből 0920 UTC-kor indult - rendeltetési repülőtér Kastrup, teljes számított repülési idő 4 óra - kitérő repülőtér Viborg - a légi jármű lajstromjele GBZTA - charter járat - üzemanyag-mennyiség az indulás utáni 6 óra 40 percre elegendő - 9 fő van a fedélzeten - hordozható rádiókészülék van a fedélzeten, a 121,5 MHz Nemzetközi Kényszerhelyzeti Frekvencián működik - a mentőmellények jelzőfényvel vannak ellátva - a légi jármű színe kék - a légi jármű parancsnok neve Denke.

## 12. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

**RÁDIÓ-TÁVBESZÉLŐ KIFEJEZÉSEK**

## 1. Általános rendelkezések

1.1. E mellékletben meghatározott legtöbb kifejezés teljes közleményt tartalmaz hívójel nélkül. Eltérő körülmények esetén, a hajózó személyzettől, az ATS és a földi egyéb szolgálatok személyzetétől elvárt, hogy nyílt nyelvű kifejezéseket alkalmazzon. A kifejezéseknek a léginnavigációs szolgálatot és légiforgalmi szolgáltatást ellátó szakszemélyzet szakszolgálati engedélyéről és képzéséről szóló, valamint a hajózó személyzet képzéséről és szakszolgálati engedélyéről szóló miniszteri rendeletben meghatározott angol nyelvismeretnek megfelelően olyan tömörnek és érthetőnek kell lenniük, hogy kizárják az adott nyelvet nem anyanyelvként beszélő személyek részéről a félreértést.

1.2. Annak ellenére, hogy a kifejezések a könnyebb rendszerezés kedvéért a légiforgalmi szolgálatok fajtáinak megfelelően megjelölésre kerültek, az alkalmazóknak ismerniük és szükség szerint használniuk kell az általuk nyújtott légiforgalmi szolgálatra kifejezetten vonatkozó kifejezéseken túlmenően a más csoportokba tartozó kifejezéseket is. Valamennyi kifejezést hívójellel együtt (értelemszerűen légijármű, földi jármű, ATC vagy egyéb) kell használni. A 12.3. pontban meghatározott kifejezések a jobb megértés érdekében hívójel nélkül szerepelnek. A rádiótávbeszélőn leadott közlemények, hívójelek összeállítására és az eljárásokra vonatkozó rendelkezéseket az ICAO Annex 10, II. kötete tartalmazza.

1.3. A 2. pontban meghatározott kifejezések között nem szerepelnek azok a kifejezések és a beszédüzemű összeköttetés során használt alapszavak, amelyeket az ICAO Annex 10, II. kötete tartalmaz.

1.4. A zárójelben lévő szavak azt jelzik, hogy oda valamilyen speciális, magasságra, helyre, időre vagy egyébre vonatkozó kifejezést kell beilleszteni a kifejezés kiegészítésére, vagy más, tetszés szerinti kifejezések is használhatók. A törtvonalak között lévő szavak olyan tetszés szerinti további kifejezéseket vagy szavakat jelölnek, amelyek különleges esetekben szükségesek lehetnek.

1.5. A kifejezésekkel kapcsolatosan példákat az ICAO Rádióösszeköttetés kifejezéseinek Kézikönyve (ICAO Manual of Radiotelephony, ICAO Doc 9432) tartalmazza.

1.6. Angol nyelvű közleményváltásnál a városneveket az angol nyelvű kiejtésnek megfelelően, magyar nyelvű közleményváltásnál a magyar nevének megfelelően kell kiejteni, így Moskva esetében MOSCOW, Bécs esetében VIENNA a helyes.

1.7. A magyar nyelvű közleményváltásokban a számjegyeket az alábbiak szerint kell kiejteni:

A	B
1	Példák a kiejtésre
2	ÖT kilométer, KETTŐEZERHÁROMSZÁZ HÁROMSZÁZÖTVEN, HETVENÖT méter
3	Magasságok
4	Repülési szint
5	NEGYVEN KETTŐ-HARMINC vagy KETTŐSZÁZHARMINC(AS) EZERÖTSZÁZ, KETTŐEZERÖTSZÁZ, HÉTEZER láb,
6	KETTŐSZÁZÖTVEN csomó NULLA-NYOLCVANHÁROM, KETTŐ-EGY Mach

7	Irányok, szélirány, útirány, radiál	KETTŐEZERÖTSZÁZ láb/perc NULLA-NYOLCVANÖT, SZÁZHETVEN, KETTŐSZÁZÖTVEN fok
8	Légnyomás	KILENC SZÁZ KILENCVENNYOLC, EZERTIZENKETTŐ
9	Hőmérséklet, harmatpont	ÖT, TIZENÖT, TIZENHÁROM-EGÉSZ-KETTŐ
10	Válaszjeladó kód	NULLA-NULLA-HUSZONÖT, HETVENHAT- NULLA-NULLA HUSZONHÁROM-TIZENKETTŐ, HATVAN- HUSZONHÉT
11	Futópálya	NULLA-KILENCES HARMINCEGYES TIZENHÁROM-BAL
12	Idő	TIZENNÉGY-HUSZONÖT ÓRA-HARMINC
13	Frekvencia	SZÁZHARMINCHÁROM-KOMA-KETTŐ, SZÁZHARMINC-KOMA-ÖTHETVENÖT
14	Rádióval való felszereltség	NYOLC-HARMINCHÁROM, NYOLC- HARMINCHÁRMAS

1.8. A magyar nyelvű közleményváltások során az önözésnek megfelelő igeragozást kell használni.

## 2. ATC kifejezések

### 2.1. Általános rész

2.1.1. A → jelölés a hajózó személyzet által használt kifejezéseket jelzi.

2.1.2. Repülési magasság (a továbbiakban: magasság) leírása

2.1.2.1. FLIGHT LEVEL (number)

(szám) REPÜLÉSI SZINT; vagy

2.1.2.2. (number) METRES

(szám) MÉTER; vagy

2.1.2.3. (number) FEET

(szám) LÁB

2.1.3. Magasságváltások, jelentések és függőleges sebességek

2.1.3.1. CLIMB (or DESCEND)

EMELKEDJEN (vagy SÜLLYEDJEN), majd szükség szerint:

2.1.3.1.1. TO (level)

(magasság)-IG;

2.1.3.1.2. utasítás valamely magasságtartományra való emelkedés (vagy süllyedés) megkezdésére

TO AND MAINTAIN BLOCK (level) TO (level)

ÉS TARTSA A (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTTI TARTOMÁNYT

2.1.3.1.3. TO REACH (level) AT (or BY) (time or significant point)

(magasságot) ELÉRNI (idő vagy fontos pont)-IG

2.1.3.1.4. REPORT LEAVING (or REACHING or PASSING) (level)

JELENTSE A (magasság) ELHAGYÁSÁT (vagy ELÉRÉSÉT vagy KERESZTEZÉSÉT)



2.1.3.1.5. AT (number) FEET PER MINUTE (or METRES PER SECOND) /or GREATER (or OR LESS)/,

PERCENKÉNT (szám) LÁBBAL (vagy MÁSODPERCENKÉNT (szám) MÉTERREL) /vagy TÖBBEL (vagy VAGY KEVESEBBEL)/

2.1.3.1.6. csak SST légi járműveknél

REPORT STARTING ACCELERATION (or DECELERATION)

JELENTSE A GYORSÍTÁS (vagy LASSÍTÁS) MEGKEZDÉSÉT.

2.1.3.2. MAINTAIN AT LEAST (number) FEET (or METRES) ABOVE (or BELOW) (aircraft call sign)

TARTSON LEGALÁBB (szám) LÁBAT (vagy MÉTERT) (légi jármű hívójel) FELETT (vagy ALATT)

2.1.3.3. REQUEST LEVEL (or FLIGHT LEVEL or ALTITUDE) CHANGE FROM (name of unit) /AT (time or significant point)/

KÉRJEN MAGASSÁGVÁLTÁSRA (vagy REPÜLÉSI SZINT VÁLTÁSRA vagy TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁG VÁLTÁSRA) ENGEDÉLYT (az egység neve)-TÓL /(időpont)-KOR (vagy fontos pont)-NÁL/

2.1.3.4. STOP CLIMB (or DESCENT) AT (level)

HAGYJA ABBA AZ EMELKEDÉST (vagy SÜLLYEDÉST) (magasság)-ON

2.1.3.5. CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level)

FOLYTASSA AZ EMELKEDÉST (vagy SÜLLYEDÉST) (magasság)-RA

2.1.3.6. EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) UNTIL PASSING (level)

GYORS EMELKEDÉS (vagy SÜLLYEDÉS) (magasság) KERESZTEZÉSÉIG

2.1.3.7. WHEN READY, CLIMB (or DESCEND) TO (level)

HA KÉSZ, EMELKEDJEN (vagy SÜLLYEDJEN) (magasság)-IG

2.1.3.8. EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (time or significant point)

EMELKEDÉSI (vagy SÜLLYEDÉSI) ENGEDÉLYT (idő vagy fontos pont) KOR/NÁL VÁRHAZ

2.1.3.9. meghatározott időpontban vagy helyen megkövetelt cselekvés

→ REQUEST DESCENT AT (time)

KÉREK SÜLLYEDÉSI ENGEDÉLYT (idő)-KOR

2.1.3.10. IMMEDIATELY

AZONNAL

2.1.3.11. AFTER PASSING (significant point)

(fontos pont) KERESZTEZÉSE UTÁN

2.1.3.12. AT (time or significant point)

(idő)-KOR vagy (fontos pont)-NÁL

2.1.3.13. tetszőleges időpontban vagy helyen engedélyezett cselekvés

WHEN READY (instruction)

HA KÉSZ (utasítás)

2.1.3.14. ha egy légi járművet felkérnek arra, hogy saját elkülönítéssel és VMC-ben emelkedjen vagy süllyedjen

MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC /FROM (level)/ /TO (level)/

TARTSON SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉST VMC-BEN /(magasság)-TÓL/ /(magasság)-IG/

2.1.3.15. MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (level)

TARTSON SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉST VMC-BEN (magasság) FELETT (vagy ALATT, vagy (magasság)-IG)

2.1.3.16. ha kétség merül fel, hogy egy légi jármű a kiadott utasításoknak vagy engedélyeknek nem képes eleget tenni

IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE

## HA NEM KÉPES (alternatív utasítások) ÉS ÉRTESÍTSEN

2.1.3.17. ha a légi járműhajózó személyzete nem képes a kiadott utasításoknak vagy engedélyeknek eleget tenni

→UNABLE

### KÉPTELEN VAGYOK

2.1.3.18. azután, hogy egy légi jármű hajózó személyzete ACAS megoldási tanácsadásnak (RA) megfelelően megkezdte eltérését valamely ATC engedélytől vagy utasítástól (hajózó személyzet és légiforgalmi irányító közötti közleményváltás)

2.1.3.18.1. →TCAS RA (ejtsd: Ti-kasz Ár-Éj)

### TCAS MEGOLDÁSI TANÁCSADÁS

2.1.3.18.2. ROGER

### NYUGTÁZOM

2.1.3.19. az ACAS RA végrehajtását követően az ATC engedélyhez vagy utasításhoz történő visszatérést megkezdte (hajózó személyzet és légiforgalmi irányító közötti közleményváltás)

2.1.3.19.1. →CLEAR OF CONFLICT RETURNING TO (assigned clearance)

### KONFLIKTUS MEGSZÜNT VISSZATÉRÜNK A (kiadott engedély)-hez

2.1.3.19.2. ROGER (or alternative instructions)

### NYUGTÁZOM (vagy módosított engedély kiadása)

2.1.3.20. az ACAS RA végrehajtását követően az ATC engedélyhez vagy utasításhoz visszatértek (hajózó személyzet és légiforgalmi irányító közötti közleményváltás)

2.1.3.20.1. →CLEAR OF CONFLICT, (assigned clearance) RESUMED

### KONFLIKTUS MEGSZÜNT VISSZATÉRÜNK A (kiadott engedély)-hez

2.1.3.20.2. ROGER (or alternative instructions)

### NYUGTÁZOM (vagy módosított utasítások kiadása)

2.1.3.21. az ACAS RA-val ellentétes ATC engedély vagy utasítás vételét követően a hajózó személyzet az RA-t követi és erről azonnal tájékoztatja az ATC-t (hajózó személyzet és légiforgalmi irányító közötti közleményváltás)

2.1.3.21.1. →UNABLE TCAS RA

### NEM LEHETSÉGES, TCAS RA miatt

2.1.3.21.2. ROGER

### NYUGTÁZOM

2.1.3.22. emelkedés közben, valamely SID függőleges profiljában lévő magassági korlátozás(ok) törlésére szóló engedély

CLIMB TO (level) [LEVEL RESTRICTION(S) (SID designator) CANCELLED (or) LEVEL RESTRICTION(S) (SID designator) AT (point) CANCELLED]

EMELKEDJEN (magasság)-RA, (SID megjelölés) [MAGASSÁGI KORLÁTOZÁSA(I) TÖRÖLVE, (vagy) (SID megjelölés) MAGASSÁGI KORLÁTOZÁSA(I) (pont)-NÁL TÖRÖLVE]

2.1.3.23. süllyedés közben, valamely STAR függőleges profiljában lévő magassági korlátozás(ok) törlésére szóló engedély

DESCEND TO (level) [LEVEL RESTRICTION(S) (STAR designator) CANCELLED (or) LEVEL RESTRICTION(S) (STAR designator) AT (point) CANCELLED]

SÜLLYEDJEN (magasság)-RA (STAR megjelölés) [MAGASSÁGI KORLÁTOZÁSA(I) TÖRÖLVE (vagy) (STAR megjelölés) MAGASSÁGI KORLÁTOZÁSA(I) (pont)-NÁL TÖRÖLVE]

## 2.1.4. Minimális üzemanyag-készlet

Minimális üzemanyag-készlet jelzése

2.1.4.1. →MINIMUM FUEL

Minimális üzemanyag-készlet

2.1.4.2. ROGER (NO DELAY EXPECTED or EXPECT /delay information/)  
NYUGTÁZOM (KÉSÉS NEM VÁRHATÓ vagy KÉSÉS VÁRHATÓ /tájékoztatás/)

2.1.5. Irányítás átadás és frekvenciaváltás

2.1.5.1. CONTACT (unit call sign) (frequency) /NOW/

/MOST/ TÉRJEN ÁT (egység neve)-RE (frekvencia)

2.1.5.2. AT (or OVER) (time or place) /or WHEN/ /PASSING/LEAVING/REACHING/  
(level) CONTACT (unit call sign) (frequency)

(időpont)-KOR) (vagy hely) FELETT) /vagy AMIKOR KERESZTEZI/ELHAGYJA/ELÉRI/  
(magasságot), VEGYE FEL AZ ÖSSZEKÖTTETÉST (egység elnevezése) (frekvencián)

2.1.5.3. IF NO CONTACT (instructions)

HA NEM TUD ÖSSZEKÖTTETÉST LÉTESÍTENI (utasítások)

2.1.5.4. STAND BY FOR (unit call sign) (frequency)

FIGYELJE (egység neve) ADÁSÁT (frekvencián)

2.1.5.5. → REQUEST CHANGE TO (frequency)

KÉRÜNK ENGEDÉLYT (frekvencia)-RA VALÓ ÁTTÉRÉSRE

2.1.5.6. FREQUENCY CHANGE APPROVED

FREKVENCIA-VÁLTÁS ENGEDÉLYEZVE

2.1.5.7. MONITOR (unit call sign) (frequency)

HALLGASSA MEG (egység neve) ADÁSÁT (frekvencia)

2.1.5.8. → MONITORING (frequency)

MEGHALLGATJUK A (frekvencia)

2.1.5.9. WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency)

HA KÉSZ, TÉRJEN ÁT (egység neve)-RA (frekvencia)

2.1.5.10. REMAIN THIS FREQUENCY

MARADJON EZEN A FREKVENCIÁN

2.1.6. A 8.33 kHz csatornaosztás

2.1.6.1. A „point” kifejezést kizárólag a 8.33 kHz-es csatornaosztással kapcsolatban lehet használni, és nem jelenti az ICAO meglévő előírásaiban vagy a rádiótávbeszélő kifejezéseiben használatos „decimal” kifejezés megváltoztatását.

2.1.6.2. a 8.33 kHz felszereltség utáni érdeklődés

CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE

ERŐSÍTSE MEG VAN-E NYOLC HARMINCHÁRMAS RÁDIÓBERENDEZÉS A  
FEDÉLZETEN

2.1.6.3. a 8.33 kHz felszereltség jelzése

→ AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE

VAN NYOLC HARMINCHÁRMAS RÁDIÓBEKENDÉZÉS A FEDÉLZETEN

2.1.6.4. a 8.33 kHz felszereltség hiányának jelzése

→ NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE

NINCS NYOLC HARMINCHÁRMAS RÁDIÓBERENDEZÉS ÉS A FEDÉLZETEN

2.1.6.5. az UHF felszereltség utáni érdeklődés

CONFIRM UHF

ERŐSÍTSE MEG VAN-E UHF RÁDIÓBERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

2.1.6.6. az UHF felszereltség jelzése

→ AFFIRM UHF

VAN UHF RÁDIÓBERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

2.1.6.7. a 8.33 kHz felszereltség hiányának jelzése

→ NEGATIVE UHF

NINCS UHF RÁDIÓBERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

2.1.6.8. a 8.33 kHz felszereltség alóli felmentésre vonatkozó érdeklődés  
 CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED  
 ERŐSÍTSE MEG VAN-E NYOLC HARMINCHÁRMAS FELSZERELTSÉG ALÓLI FELMENTÉSE

2.1.6.9. a 8.33 kHz felszereltség alóli mentesség jelzése  
 → AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED  
 VAN NYOLC HARMINCHÁRMAS FELSZERELTSÉG ALÓLI FELMENTÉSEM

2.1.6.10. a 8.33 kHz felszereltség alóli mentesség hiányának jelzése  
 → NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED  
 NINCS NYOLC HARMINCHÁRMAS FELSZERELTSÉG ALÓLI FELMENTÉSEM

2.1.6.11. annak jelzése, hogy valamely engedélyt azért adnak ki, mert a légi jármű egy olyan légtérbe lépne be, ahol a 8.33 felszereltség kötelező, de az adott légi járműnek nincs ilyen berendezése és/vagy nem mentesült a felszereltség alól.  
 DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT  
 NYOLC HARMINCHÁRMAS KÖVETELMÉNY MIATT

#### 2.1.7. Hívójel változtatás

2.1.7.1. utasítás a légi jármű részére, hogy változtassa meg hívójelét  
 CHANGE YOUR CALL SIGN TO (new call sign) /UNTIL FURTHER ADVISED/  
 /TOVÁBBI ÉRTESÍTÉSIG/ VÁLTOZTASSA MEG A HÍVÓJELÉT (új hívójel)-RE

2.1.7.2. értesítés a légi jármű részére, hogy térjen vissza a repülési tervben szereplő hívójel használatára

REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (call sign) /AT (significant point)/  
 TÉRJEN VISSZA A REPÜLÉSI TERV SZERINTI (hívójel) HÍVÓJEL HASZNÁLATÁRA  
 /(fontos pont)-NÁL/

#### 2.1.8. Forgalmi tájékoztatás

2.1.8.1. TRAFFIC (information)  
 FORGALMI (tájékoztatás)

2.1.8.2. forgalmi tájékoztatás, ha nincs tudomás a légtérben működő légiforgalomról  
 NO REPORTED TRAFFIC  
 NINCS BEJELENTETT FORGALOM

2.1.8.3. forgalmi tájékoztatás nyugtázása

2.1.8.3.1. → LOOKING OUT  
 FIGYELÜNK

2.1.8.3.2. → TRAFFIC IN SIGHT  
 A FORGALMAT LÁTJUK

2.1.8.3.3. → NEGATIVE CONTACT /reasons/  
 A FORGALMAT NEM LÁTJUK /(okok) MIATT/

2.1.8.4. /ADDITIONAL/ TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level)  
 ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time),  
 /TOVÁBBI/ FORGALOM (irány) IRÁNYÚ, (légi jármű típusa) (magasság), SZÁMÍTOTT  
 (vagy MOST KERESZTEZI (fontos pont)-OT) (fontos pont) (idő)-KOR

2.1.8.5. TRAFFIC IS (classification) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS /or  
 ESTIMATED/ OVER (place) AT (time) REPORTED /level(s)/ /or LEVEL UNKNOWN/  
 MOVING (direction) (other pertinent information, if any).

FORGALOM (meghatározása) SZEMÉLYZET NÉLKÜLI SZABAD BALLON(OK), (hely)  
 FELETT (idő)-KOR, (vagy (hely) FELETT (idő)-KOR VÁRHATÓ(K). JELENTETT  
 MAGASSÁGOK (szám vagy számok), /vagy MAGASSÁG ISMERETLEN/ MOZGÁSA  
 (irány) (további információ, ha rendelkezésre áll)

### 2.1.9. Meteorológiai körülmények

2.1.9.1. /SURFACE/ WIND (number) DEGREES (speed) (units)

/TALAJMENTI/ SZÉL (szám) FOK (sebesség) (mértékegység)

2.1.9.2. WIND AT (level) (number) DEGREES (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR)

SZÉL (magasság)-ON (szám) FOK (szám) CSOMÓ (vagy KILOMÉTER PER ÓRA)

2.1.9.3. VISIBILITY (distance) (units) /direction/

LÁTÁSTÁVOLSÁG (távolság) (mértékegység) /irány/

2.1.9.4. RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) /RUNWAY (number)/ (distance) (units)

FUTÓPÁLYA MENTI LÁTÁSTÁVOLSÁG (vagy RVR) /(jelölés) FUTÓPÁLYA (távolságérték) (mértékegység)

2.1.9.5. RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY (number) NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED)

FUTÓPÁLYA MENTI LÁTÁSTÁVOLSÁG (vagy RVR) (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE (vagy NEM JELENTETTÉK)

2.1.9.6. ha az RVR értékeket több helyen mérik

2.1.9.6.1. RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) /RUNWAY (number)/ (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units),

FUTÓPÁLYA MENTI LÁTÁSTÁVOLSÁG (vagy RVR) /(jelölés) FUTÓPÁLYA/ (első észlelési hely) (látástávolság) (mértékegység), (második észlelési hely) (látástávolság) (mértékegység), (harmadik észlelési hely) (látástávolság) (mértékegység)

2.1.9.6.2. A többszörös RVR értékeket úgy kell megadni, hogy azok a földterési zóna, a pálya középső része és a pálya utolsó, kigurulási/megállási zóna RVR értékeit tükrözzék.

2.1.9.6.3. Ha a jelentéseket három helyre adják meg, az észlelési helyek jelölései elhagyhatók feltéve, hogy a jelentéseket a földterési zóna, azt követően a futópálya középső része és végül a kigurulási/megállási zóna sorrendjében továbbítják.

2.1.9.7. abban az esetben, ha az egyik pontra vonatkozó RVR érték nem áll rendelkezésre, ezt a közleménybe a megfelelő helyre bele kell foglalni

2.1.9.7.1. RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) /RUNWAY (number)/ (first position) (distance) (units), (second position) NOT AVAILABLE, (third position) (distance) (units)

FUTÓPÁLYA MENTI LÁTÁSTÁVOLSÁG (vagy RVR) /(jelölés) FUTÓPÁLYA/ (első észlelési hely), (látástávolság) (mértékegység), (második észlelési hely) NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE, (harmadik észlelési hely) (látástávolság) (mértékegység)

2.1.9.7.2. PRESENT WEATHER (details)

AKTUÁLIS IDŐJÁRÁS (leírás)

2.1.9.7.3. Felhőzet, ahol a felhőzet mennyiségére a FEW - KISSÉ FELHŐS, SCATTERED - KÖZEPESEN FELHŐS, BROKEN - ERŐSEN FELHŐS, vagy OVERCAST - BORULT kifejezéseket kell használni.

CLOUD (amount, /(type)/ and height of base) (units) (or SKY CLEAR)

FELHŐZET (mennyiség), /típus/, (felhőalap magassága) (mértékegység) (vagy FELHŐTLEN)

2.1.9.7.4. CAVOK

CAVOK (kiejtése: KAV OKÉ)

2.1.9.7.5. TEMPERATURE /MINUS/ (number) (and/or DEW-POINT /MINUS/ (number)

HŐMÉRSÉKLET /MINUSZ/ (szám) (és/vagy HARMATPONT /MINUSZ/ (szám)

2.1.9.7.6. QNH (number) /units/

QNH (szám) /mértékegység/

2.1.9.7.7. QFE (number) /units/

QFE (szám) /mértékegység/

2.1.9.7.8. (aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) /IN CLOUD/ (area) (time)

(légijármű típus) (fokú) JEGESEDEST (vagy TURBULENCIÁT /FELHŐBEN/ JELENTETT (körzet) (időpont)-KOR)

2.1.9.7.9. REPORT FLIGHT CONDITIONS

JELENTSE A REPÜLÉSMETEOROLÓGIAI KÖRÜLMÉNYEKET

2.1.10. Helyzetjelentés

2.1.10.1. NEXT REPORT AT (significant point)

LEGKÖZELEBB (fontos pont)-OT JELENTSE

2.1.10.2. ha a hajózó személyzetet felkéri, hogy ne jelentse a fontos pontokat egy meghatározott helyig

OMIT POSITION REPORTS /UNTIL (specify)/

MELLŐZZE A HELYZETJELENTÉST /(fontos pont)-IG/

2.1.10.3. RESUME POSITION REPORTING

FOLYTASSA A HELYZETJELENTÉSEK ADÁSÁT

2.1.11. További jelentések

2.1.11.1. REPORT PASSING (significant point)

JELENTSE (fontos pont) ÁTREPÜLÉSÉT

2.1.11.2. ha megkövetelik egy meghatározott hely vagy egy meghatározott távolság jelentését

REPORT (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point)

JELENTSEN (érték) MÉRFÖLD (GNSS vagy DME) TÁVOLSÁGOT A (DME állomás megnevezése)-TŐL (vagy fontos pont)-TŐL

2.1.11.3. egy meghatározott hely vagy egy meghatározott távolság jelentése

➔ (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point)

A (GNSS vagy DME) TÁVOLSÁG (érték) MÉRFÖLD (a DME állomás megnevezése)-TŐL (vagy fontos pont)-TŐL

2.1.11.4. REPORT PASSING (three digits) RADIAL (name of VOR) VOR

JELENTSE A (megnevezés) VOR (három számjegy) RADIÁLJÁNAK KERESZTEZÉSÉT

2.1.11.5. ha a légijármű tényleges tartózkodási helyének megadását kéri:

REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (significant point) or (name of DME station)

JELENTSE (GNSS vagy DME) TÁVOLSÁGÁT (fontos pont)-TŐL vagy (a DME állomás megnevezése)-TŐL

2.1.11.6. a légijármű tényleges tartózkodási helyének megadása

➔ (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point)

(érték) MÉRFÖLD (GNSS vagy DME) TÁVOLSÁG (a DME állomás megnevezése)-TŐL (vagy fontos pont)-TŐL

2.1.12. Repülőtéri tájékoztatások

2.1.12.1. /(location)/ RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) (condition)

FUTÓPÁLYA ÁLLAPOT (jelölés) FUTÓPÁLYA (helyen) (állapot)

2.1.12.2. /(location)/ RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT

JELENLEGI FUTÓPÁLYA ÁLLAPOT (jelölés) FUTÓPÁLYA (helyen) NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE

2.1.12.3. LANDING SURFACE (condition)

LESZÁLLÓTERÜLET (állapot)

2.1.12.4. CAUTION, CONSTRUCTION WORK (location)

VIGYÁZAT, ÉPÍTKEZÉS (hely meghatározása)

2.1.12.5. CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY (number)

VIGYÁZAT (ok meghatározása) A (jelölés) FUTÓPÁLYA JOBB (vagy BAL) (vagy MINDKÉT) OLDALÁN

2.1.12.6. CAUTION, WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice)

VIGYÁZAT, MUNKAVÉGZÉS (vagy AKADÁLY) (hely meghatározása és további fontos tájékoztatások)

2.1.12.7. RUNWAY REPORT AT (observation time) RUNWAY (number) (type of precipitant) UP TO (depth of deposit) MILLIMETRES. BRAKING ACTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM or MEDIUM TO POOR, or POOR or UNRELIABLE) /(and/or BRAKING COEFFICIENT (equipment and number)/

FUTÓPÁLYA ÁLLAPOT (megfigyelés ideje)-KOR (szám) FUTÓPÁLYÁN (csapadék fajtája) (szám) MILLIMÉTER. FÉKHATÁS JÓ (KÖZEPESTŐL JÓIG, vagy KÖZEPES vagy KÖZEPESTŐL ROSSZIG, vagy ROSSZ, vagy MEGBÍZHATATLAN) /(és/vagy KOEFFICIENS (mérőberendezés és érték)/

2.1.12.8. BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM or POOR)

(légijármű-típus) ÁLTAL JELENTETT (tapasztalati) FÉKHATÁS (idő)-KOR JÓ (vagy KÖZEPES, vagy ROSSZ)

2.1.12.9. BREAKING ACTION /(location)/ (measuring equipment used), RUNWAY (number), TEMPERATURE /MINUS/ (number) WAS (reading) AT (time)

FÉKHATÁS /(hely)/ (használt mérőberendezés) (jelölés) FUTÓPÁLYA, /MINUSZ/ (fok) HŐMÉRSEKLETET MÉRTEK (időpont)-KOR

2.1.12.10. RUNWAY (or TAXIWAY) (number) WET /or DAMP, WATER PATCHES, FLOODED (depth), or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES)/.

(jelölés) FUTÓPÁLYA (vagy GURULÓÚT) VIZES /vagy NEDVES, VÍZFOLTOK, VÍZRÉTEG (mélysége), ELTAKARÍTOTT HÓ (hómentes terület hossza és szélessége, ha rendelkezésre áll), FELÜLETKEZELT, SZÁRAZ HÓ FOLTOKKAL BORÍTOTT, NEDVES HÓ, ÖSSZENYOMOTT HÓ, LATYAK, FAGYOTT LATYAK, JÉG, CSAPADÉKRÉTEG ALATT JÉGFELÜLET, HÓ és JÉG, HÓPADOK, FAGYOTT GÖRÖNGYÖK ÉS GERINCEK)/

2.1.12.11. TOWER OBSERVES (weather information)

TORONY ÁLTAL ÉSZLELT IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK (időjárás)

2.1.12.12. PILOT REPORTS (weather information)

HAJÓZÓ SZEMÉLYZET ÁLTAL ÉSZLELT IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK (időjárás)

2.1.13. Látásos és nem látásos berendezések üzemi állapota

2.1.13.1. (specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number) (description of deficiency) (jelölés) FUTÓPÁLYA (a látásos, vagy nem látásos berendezés megnevezése) (rendellenesség leírása)

2.1.13.2. (type) LIGHTING (unserviceability)

(típus) FÉNYEK (rendellenesség leírása)

2.1.13.3. GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (category) (serviceability state)

GBAS/SBAS/MLS/ILS (szám) KATEGÓRIA (üzemi állapot leírása)

2.1.13.4. TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency)

GURULÓÚT FÉNYEK (rendellenesség leírása)

2.1.13.5. (type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency)

(VASI típusa) FUTÓPÁLYA (szám) (rendellenesség leírása)

2.1.14. Üzemelés a csökkentett függőleges elkülönítési minimum (RVSM) légtérben

2.1.14.1. RVSM engedélyezettség utáni érdeklődés

CONFIRM RVSM APPROVED

ERŐSÍTSE MEG VAN-E RVSM ENGEDÉLYEZETTSÉGE

2.1.14.2. RVSM engedélyezettség jelzése

→ AFFIRM RVSM

VAN RVSM ENGEDÉLYEZETTSÉGEM

2.1.14.3. RVSM engedélyezettség hiányának jelzése (kiegészítve további tájékoztatással)

→ NEGATIVE RVSM (supplementary information e.g. state aircraft)

NINCS RVSM ENGEDÉLYEZETTSÉGEM (kiegészítő tájékoztatás pl.: állami légi jármű)

2.1.14.4. ATC engedély megtagadása az RVSM légtérben történő üzemeléshez

UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE MAINTAIN (or DESCEND TO, or CLIMB TO (level))

NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI AZ RVSM LÉGTÉRBE TÖRTÉNŐ ÜZEMELÉST, TARTSA (vagy SÜLLYEDJEN, vagy EMELKEDJEN (szintet/re))

2.1.14.5. annak jelzésére, hogy erős turbulencia miatt a légi jármű elveszti az RVSM légtérre meghatározott magasságtartási követelményt

→ UNABLE RVSM DUE TURBULENCE

KÉPTELEN VAGYOK AZ RVSM-re TURBULENCIA MIATT

2.1.14.6. annak jelzésére, hogy a berendezés nem megfelelő működése miatt a légi jármű elveszti az RVSM légtérben a fedélzeti rendszerre meghatározott teljesítménykövetelményt

→ UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT

KÉPTELEN VAGYOK AZ RVSM-re BERENDEZÉS MIATT

2.1.14.7. arra vonatkozó kérés, hogy a légi jármű jelentse, hogy ismét visszanyerte RVSM engedélyezettségét, vagy hogy a hajózó személyzet készen van visszatérni RVSM üzemelésre  
REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM

JELENTSE AMIKOR KÉPES VISSZATÉRNI RVSM-re

2.1.14.8. megerősített kérése arra vonatkozóan, hogy egy légi jármű visszanyerte-e RVSM engedélyezettségét, vagy, hogy a hajózó személyzet készen van-e visszatérni RVSM üzemelésre

CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM

ERŐSÍTSE MEG KÉPES-e VISSZATÉRNI RVSM-re

2.1.14.9. annak jelzésére, hogy egy berendezés, vagy időjárás okozta rendkívüli helyzetet követően a légi jármű ismét képes az RVSM légtérben történő üzemelésre

→ READY TO RESUME RVSM

KÉSZEN VAGYUNK VISSZATÉRNI RVSM ÜZEMELÉSRE

2.1.15. Világméretű műholdas navigációs rendszer (Global Navigation Satellite System - GNSS) szolgáltatás

2.1.15.1. GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT BE AVAILABLE /DUE TO INTERFERENCE/)

JELENTETTÉK, HOGY A GNSS MEGBÍZHATATLAN (vagy LEHET, HOGY A GNSS NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE /INTERFERENCIA MIATT/)

2.1.15.1.1. IN THE VICINITY OF (location) (radius) /BETWEEN (levels)/, or (hely) (sugár) KÖRNYEZETÉBEN /(magasságok) KÖZÖTT/, vagy



- 2.1.15.1.2. IN THE AREA OF (description) (or IN (name) FIR) /BETWEEN (levels)/  
(leírás) KÖRZETÉBEN (vagy (név) FIR-ben / (magasságok) KÖZÖTT/)
- 2.1.15.2. BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS) UNAVAILABLE FOR (specify operation)  
/FROM (time) TO (time) (or UNTIL FURTHER NOTICE)/  
ALAP GNSS (vagy SBAS, vagy GBAS NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE (üzemelés leírása)  
LÉGIJÁRMŰVEK SZÁMÁRA / (idő) -TŐL (idő) -IG (vagy TOVÁBBI ÉRTESÍTÉSIG)/
- 2.1.15.3. → BASIC GNSS UNAVAILABLE /DUE TO (reason e.g. LOSS OF RAIM or  
RAIM ALERT)/  
ALAP GNSS NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE / (ok, pl.: RAIM VESZTÉS vagy RAIM  
RIASZTÁS MIATT)/
- 2.1.15.4. → GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE  
GBAS (vagy SBAS) NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE
- 2.1.16. Légijármű navigációs képességének romlása  
→ UNABLE RNAV /DUE TO (reason e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT  
NEM VAGYOK KÉPES RNAV-ra /ok pl.: RAIM VESZTÉS vagy RAIM RIASZTÁS)/  
MIATT
- 2.1.17. Területi navigációs képesség (RNAV)
- 2.1.17.1. RNAV berendezéssel való felszereltség utáni érdeklődés  
CONFIRM RNAV EQUIPPED  
ERŐSÍTSE MEG VAN-e RNAV BERENDEZÉS A FEDÉLZETEN
- 2.1.17.2. RNAV berendezéssel való felszereltség jelzése  
→ AFFIRM RNAV EQUIPPED  
VAN RNAV BERENDEZÉS A FEDÉLZETEN
- 2.1.17.3. RNAV berendezés hiányának jelzése  
→ NEGATIVE RNAV  
NINCS RNAV BERENDEZÉS A FEDÉLZETEN
- 2.1.18. Kötelékrepülés
- 2.1.18.1. FORMATION FLIGHT  
KÖTELEKREPÜLÉS
- 2.1.18.2. FORMATION AIRCRAFT  
KÖTELEK LÉGIJÁRMŰVEK
- 2.1.18.3. LEAD AIRCRAFT OF THE FORMATION  
KÖTELEK LÉGIJÁRMŰVEK VEZÉRGÉPE
- 2.1.18.4. JOIN-UP FORMATION  
VEGYEN FEL KÖTELEKREPÜLÉS ALAKZATOT
- 2.1.18.5. BREAKAWAY FORMATION  
KÖTELEK OSZOLJ
- 2.1.19. Légi utántöltés
- 2.1.19.1. → REQUEST AERIAL (or AIR-TO-AIR) REFUELING  
KÉREK LÉGI UTÁNTÖLTÉST
- 2.1.19.2. → REQUEST TO CONDUCT AERIAL (or AIR-TO-AIR) REFUELING  
KÉREK ENGEDÉLYT A LÉGI UTÁNTÖLTÉS LEFOLYTATÁSÁRA
- 2.1.19.3. CLEARED TO CONDUCT AERIAL REFUELING ALONG (number) TRACK / or  
FROM (fix) TO (fix) / or COMMENCING AT FLIGHT LEVEL (number), DESCENDING  
TO FLIGHT LEVEL (number) / or MAINTAIN REFUELING FLIGHT LEVEL (number) /  
and REPORT COMPLETED

ENGEDÉLYEZVE A LÉGI UTÁNTÖLTÉS LEFOLYTATÁSA A (szám) ÚTIRÁNYON / vagy (fontos pont)-TÓL (fontos pont)-IG / vagy (szám) REPÜLÉSI SZINTEN MEGKEZDVE, SÜLLYEDŐBEN (szám) REPÜLÉSI SZINTRE / vagy TARTSA AZ UTÁNTÖLTÉS (szám) REPÜLÉSI SZINTJÉT / és JELENTSE ANNAK BEFEJEZÉSÉT

2.1.19.4. → REFUELING COMPLETED

AZ UTÁNTÖLTÉST BEFEJEZTEM

2.2. Körzeti irányító szolgálat

2.2.1. Egy engedély kiadása

2.2.1.1. (name of unit) CLEARS (aircraft call sign)

(egység neve) ENGEDÉLYEZI (légijármű hívójele)-T

2.2.1.2. (aircraft call sign) CLEARED TO

(légijármű hívójele) ENGEDÉLYEZVE ....-IG

2.2.1.3. RECLEARED (amended clearance details) /REST OF CLEARANCE UNCHANGED/

TOVÁBB ENGEDÉLYEZVE (a módosított engedély részei) /AZ ENGEDÉLY TOVÁBBI RÉSZÉ VÁLTOZATLAN/

2.2.1.4. RECLEARED (amended route portion) TO (significant point of original route) /REST OF CLEARANCE UNCHANGED/

TOVÁBB ENGEDÉLYEZVE (az útvonal módosított része) (az eredeti útvonal fontos pontja)-IG /AZ ENGEDÉLY TOVÁBBI RÉSZÉ VÁLTOZATLAN/

2.2.1.5. ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) /VIA (significant point or route) / AT (level) /AT (time)/

LÉPJEN BE AZ ELLENŐRZÖTT LÉGTÉRBE (vagy REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ KÖRZETBE) /(fontos pontnál vagy útvonalon) / (magasság)-ON /(idő)-KOR/

2.2.1.6. LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) /VIA (significant point or route) / AT (level) (or CLIMBING, or DESCENDING)

HAGYJA EL AZ ELLENŐRZÖTT LÉGTERTET (vagy REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ KÖRZETET) /(fontos pontnál vagy útvonalon) / (magasságérték) MAGASSÁGON (vagy EMELKEDŐBEN, vagy SÜLLYEDŐBEN)

2.2.1.7. JOIN (specify) AT (significant point) AT (level) /AT (time)/

CSATLAKOZZON (útvonal)-HOZ (fontos pont)-NÁL (magasság)-ON /(idő)-KOR/

2.2.2. Az útvonal és engedélyhatár jelzése

2.2.2.1. FROM (location) TO (location)

(meghatározott hely)-TÓL (meghatározott hely)-IG

2.2.2.2. TO (location)

(meghatározott hely)-IG

majd szükség szerint:

2.2.2.2.1. DIRECT

EGYENESEN

2.2.2.2.2. VIA (route and/or significant points)

(útvonalon és/vagy fontos pontokon) KERESZTÜL

2.2.2.2.3. VIA FLIGHT PLANNED ROUTE

A REPÜLÉSI TERVBEN SZEREPLŐ ÚTVONALON KERESZTÜL

2.2.2.2.4. VIA (distance) DME ARC (direction) OF (name of DME station)

(DME megnevezés) DME-TÓL TARTSON (égtáj)-RA (távolság) ÉRTÉKŰ DME ÍVET

2.2.2.3. (route) NOT AVAILABLE DUE (reason) ALTERNATIVE(S) IS/ARE (routes) ADVISE

(útvonal) NEM ENGEDÉLYEZHETŐ (ok) MIATT. HELYETTE LEHETSÉGES (útvonal vagy útvonalak), ÉRTESÍTSEN A DÖNTÉSRŐL

### 2.2.3. Meghatározott magasságok tartása

2.2.3.1. MAINTAIN (level) /TO (significant point)/

TARTSON (magasság)-OT /(fontos pont)-IG/

2.2.3.2. MAINTAIN (level) UNTIL PASSING (significant point)

TARTSON (magasság)-OT, AMÍG EL NEM HAGYTA (fontos pont)-OT

2.2.3.3. MAINTAIN (level) UNTIL (minutes) AFTER PASSING (significant point)

TARTSON (magasság)-OT, (percérték)-IG (fontos pont) ELHAGYÁSA UTÁN

2.2.3.4. MAINTAIN (level) UNTIL (time)

TARTSON (magasság)-OT (idő)-IG

2.2.3.5. MAINTAIN (level) UNTIL ADVISED BY (name of unit)

TARTSON (magasság)-OT AMÍG (egység neve) NEM ÉRTESÍTI

2.2.3.6. MAINTAIN (level) UNTIL FURTHER ADVISED

TARTSON (magasság)-OT TOVÁBBI ÉRTESÍTÉSIG

2.2.3.7. MAINTAIN (level) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE

TARTSON (magasság)-OT AMÍG ELLENŐRZÖTT LÉGTÉRBE TARTÓZKODIK

2.2.3.8. MAINTAIN BLOCK (level) TO (level)

TARTSA A (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT

2.2.3.9. A „TARTSON” (MAINTAIN) kifejezést nem lehet a „SÜLLYEDJEN” (DESCEND) vagy „EMELKEDJEN” (CLIMB) kifejezés helyett használni, ha a légi jármű magasságváltásra kap utasítást.

### 2.2.4. Utazómagasságok meghatározása

2.2.4.1. CROSS (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW) (level)

KERESZTEZZE (fontos pont)-OT (magasság)-ON (vagy FELETTE, vagy ALATTA)

2.2.4.2. CROSS (significant point) AT (time) OR LATER (or BEFORE) AT (level)

KERESZTEZZE (fontos pont)-OT (idő)-KOR VAGY UTÁN, (vagy ELŐTT) (magasság)-ON

2.2.4.3. CRUISE CLIMB BETWEEN (levels) (or ABOVE (level))

UTAZÓEMELKEDÉS (magasság)-OK KÖZÖTT (vagy (magasság) FELETT)

2.2.4.4. CROSS (distance) MILES (GNSS or DME) /(direction)/ OF (name of DME station)

/OR (distance) /(direction)/ OF (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW) (level)

KERESZTEZZE A /(elnevezés)/ DME (távolságérték) MÉRFÖLD (GNSS vagy DME)

TÁVOLSÁGÁT /VAGY (fontos ponttól mért távolság)-OT (irány)-T / (magasság)-ON (vagy FELETTE, vagy ALATTA)

### 2.2.5. Kényszersüllyedés

2.2.5.1. → EMERGENCY DESCENT (intentions)

KÉNYSZERSÜLLYEDÉS (légi jármű személyzetének szándéka)

2.2.5.2. ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF /or AT/ (significant point or location) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (level) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.)

FIGYELEM, VALAMENNYI /(fontos pont vagy hely) KÖRZETÉBEN/ vagy helyen/ MŰKÖDŐ LÉGIJÁRMŰ RÉSZÉRE, KÉNYSZERSÜLLYEDÉS FOLYAMATBAN (magasság)-RŐL (szükség szerint kiegészítve speciális utasításokkal, engedélyekkel, forgalmi tájékoztatásokkal stb.)

2.2.6. Ha az engedélyt nem lehet azonnal kiadni

EXPECT CLEARANCE (or type of clearance) AT (time)  
ENGEDÉLY (vagy engedély típus) (idő)-KOR VÁRHAÓ

2.2.7. Amikor nem adható ki engedély az eltérésre

UNABLE, TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time) CALL SIGN (call sign) ADVISE INTENTIONS  
NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI, FORGALOM (irány) IRÁNYÚ, (légijármű típusa) (magasság), SZÁMÍTOTT (vagy MOST KERESZTEZI (fontos pont)-OT) (fontos pont) (idő)- KOR HÍVÓJEL (hívójel) JELENTSE SZÁNDÉKÁT

2.2.8. Elkülönítési utasítások

2.2.8.1. CROSS (significant point) AT (time) /OR LATER (or OR BEFORE)/

KERESZTEZZE (fontos pont)-OT (idő)-KOR /VAGY KÉSŐBB (vagy VAGY KORÁBBAN)/

2.2.8.2. ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT (time or level)

ÉRTESÍTSEN HA KÉPES (fontos pont)-OT (idő vagy magasság)-KOR/ON KERESZTEZNI

2.2.8.3. MAINTAIN MACH (number) /(OR GREATER (or OR LESS)/ UNTIL (significant point)/

TARTSON (szám) MACH SEBESSÉGET /(VAGY TÖBBET (vagy VAGY KEVESEBBET)/ (fontos pont)-IG

2.2.8.4. DO NOT EXCEED MACH (number)

NE LÉPJE TÚL A (szám) MACH-T

2.2.9. Engedélyezett útvonallal párhuzamos útirányon végzett repülésekkel kapcsolatos utasítások

2.2.9.1. ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET

JELEZZE KÉPES-E ÚTVONALLAL PÁRHUZAMOS REPÜLESRE

2.2.9.2. PROCEED OFFSET (distance) RIGHT/LEFT OF (route) (track) /CENTRE LINE/ /AT (significant point or time) /UNTIL (significant point or time)/

REPÜLJÖN (távolságérték)-EL JOBBRA/BALRA /AZ (útvonal) (útirány)-TÓL/ /KÖZÉPVONALTÓL/ (fontos pont vagy időpont)-TÓL (fontos pont vagy időpont)-IG

2.2.9.3. CANCEL OFFSET (instructions to rejoin cleared flight route or other information)

FEJEZZE BE A PÁRHUZAMOS REPÜLÉST (utasítások az engedélyezett útvonalhoz történő visszatéréshez, vagy egyéb tájékoztatások).

2.3. Bevezető irányító szolgálatok

2.3.1. Indulási utasítások

2.3.1.1. /AFTER DEPARTURE/ TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) (or CONTINUE RUNWAY HEADING) (or TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO (level or significant point) /(other instructions as required)/

INDULÁS UTÁN FORDULJON JOBBRA (vagy BALRA) IRÁNY (három számjegy) (vagy FOLYTASSA PÁLYAIRÁNYON) (vagy REPÜLJÖN A MEGHOSSZABBÍTOTT KÖZÉPVONALON) (magasság vagy fontos pont) ELÉRÉSÉIG /(szükség szerint egyéb utasítások)/

2.3.1.2. AFTER REACHING (or PASSING) (level or significant point) (instructions)

(magasság vagy fontos pont) ELÉRÉSE UTÁN (utasítások)

2.3.1.3. TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) TO (level) /TO INTERCEPT (track, route, airway, etc.)/

FORDULJON JOBBRA (vagy BALRA) IRÁNY (három számjegy) (magasság) ELÉRÉSÉIG /ÁLLJON RÁ (útirány, útvonal stb.)-RA/

2.3.1.4. (standard departure name and number) DEPARTURE

INDULÁSI ÚTVONAL (standard indulási útvonal neve és száma)

2.3.1.5. TRACK (three digits) DEGREES /MAGNETIC (or TRUE)/ TO (or FROM) (significant point) UNTIL (time, or REACHING (fix or significant point or level) /BEFORE PROCEEDING ON COURSE/

VEGYEN FEL (három számjegy) FOKOS /MÁGNESES (vagy FÖLDRAJZI)/ ÚTIRÁNYT (fontos pont)-RA (vagy-TÓL) (idő)-IG (vagy meghatározott pont, vagy fontos pont, vagy magasság) ELÉRÉSÉIG /MIELŐTT RÁÁLLNA AZ ÚTVONALRA/

2.3.1.6. CLEARED VIA (designation)

ENGEDÉLYEZVE (megjelölés)-EN KERESZTÜL

2.3.2. Megközelítési utasítások

2.3.2.1. CLEARED (or PROCEED) VIA (designation)

ENGEDÉLYEZVE (vagy REPÜLJÖN) (megjelölés)-EN KERESZTÜL

2.3.2.2. CLEARED TO (clearance limit) VIA (designation)

ENGEDÉLYEZVE (engedélyhatár)-IG (megjelölés)-EN KERESZTÜL

2.3.2.3. CLEARED (or PROCEED) VIA (details of route to be followed)

ENGEDÉLYEZVE (vagy REPÜLJÖN) (a követendő útvonal részletezése)-ON

2.3.2.4. CLEARED (type of approach) APPROACH /RUNWAY (number)/

ENGEDÉLYEZVE (megközelítés fajtája) MEGKÖZELÍTÉS/(jelölés) FUTÓPÁLYÁRA/

2.3.2.5. CLEARED (type of approach) RUNWAY (number) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (number)

ENGEDÉLYEZVE (megközelítés fajtája) (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA, UTÁNA KÖRÖZÉSES MEGKÖZELÍTÉS A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA

2.3.2.6. CLEARED APPROACH /RUNWAY (number)/

ENGEDÉLYEZVE A MEGKÖZELÍTÉS / (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA/

2.3.2.7. COMMENCE APPROACH AT (time)

KEZDJE MEG A MEGKÖZELÍTÉST (idő)-KOR

2.3.2.8. → REQUEST STRAIGHT-IN /(type of approach)/ APPROACH /RUNWAY (number)/

ENGEDÉLYEZZEN KÖZVETLEN (a megközelítés fajtája) MEGKÖZELÍTÉST /A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA/

2.3.2.9. CLEARED STRAIGHT-IN/(type of approach)/ APPROACH /RUNWAY (number)/

ENGEDÉLYEZVE A KÖZVETLEN /(a megközelítés fajtája)/ MEGKÖZELÍTÉS / (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA/

2.3.2.10. REPORT VISUAL

JELENTSE, HA LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VAN

2.3.2.11. REPORT RUNWAY /LIGHTS/ IN SIGHT

JELENTSE, HA LÁTJA A PÁLYÁT /A PÁLYA FÉNYEIT/

2.3.2.12. ha a hajózó személyzet látással történő megközelítésre szóló engedélyt kér

→ REQUEST VISUAL APPROACH

KÉRÜNK LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ MEGKÖZELÍTÉST

2.3.2.13. CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number)/

ENGEDÉLYEZVE A LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ MEGKÖZELÍTÉS (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA

2.3.2.14. érdeklődés, hogy a hajózó személyzetelfogad-e látással történő megközelítést

ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (number)

KÖZÖLJE, KÉPES-e LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ MEGKÖZELÍTÉSRE A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA

2.3.2.15. az egymást követő látással történő megközelítések esetén, ha a hátsó légi jármű hajózó személyzete jelentette, hogy látja az előtte haladó légi járművet  
 CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (aircraft type and wake turbulence category as appropriate), /CAUTION WAKE TURBULENCE/

ENGEDÉLYEZVE A LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ MEGKÖZELÍTÉS (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA, TARTSON SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉST AZ ÖN ELŐTT HALADÓ LÉGIJÁRMŰTŐL (típus és turbulencia kategória, amelyik a megfelelő), ÜGYELJEN A LÉGIJÁRMŰ KELTETTE TURBULENCIÁRA.

2.3.2.16. REPORT (significant point) /OUTBOUND, or INBOUND/  
 JELENTSE (fontos pont)-OT /KIFELÉ vagy BEFELÉ/

2.3.2.17. REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN  
 JELENTSE AZ ELJÁRÁSFORDULÓ MEGKEZDÉSÉT

2.3.2.18. → REQUEST VMC DESCENT  
 KÉRÜNK LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ SÜLLYEDÉST

2.3.2.19. MAINTAIN OWN SEPARATION  
 TARTSON SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉST

2.3.2.20. MAINTAIN VMC  
 MARADJON LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT

2.3.2.21. ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE  
 ISMERI A (elnevezés) MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁST

2.3.2.22. → REQUEST (type of approach) APPROACH /RUNWAY (number)/  
 KÉRÜNK (megközelítés típusa) MEGKÖZELÍTÉST /(jelölés) FUTÓPÁLYÁRA)/

2.3.2.23. → REQUEST (MLS/RNAV plain language designator)  
 KÉRÜNK (MLS/RNAV nyílt nyelvű szövegmegjelölés)

2.3.2.24. CLEARED (MLS/RNAV plain language designator)  
 ENGEDÉLYEZVE (MLS/RNAV nyílt nyelvű szövegmegjelölés)

2.3.2.25. az átmenet a végső megközelítéshez eljárásokkal kapcsolatos kifejezések  
 CLEARED (or FOLLOW) (name and number) TRANSITION AND PROFILE  
 ENGEDÉLYEZVE (vagy KÖVESSE) A (az eljárás neve és száma) ÁTMENETI ELJÁRÁS(T) ÉS PROFILJA(T)

2.3.2.26. CLEARED (or FOLLOW) (name and number) TRANSITION, DESCEND TO (level)

ENGEDÉLYEZVE (vagy KÖVESSE) A (az eljárás neve és száma) ÁTMENETI ELJÁRÁS(T), SÜLLYEDJEN (magasságra)

2.3.2.27. EXPECT SHORTCUT AT WAYPOINT (number)  
 ÚTVONAL RÖVIDÍTÉST (szám) ÚTPONTNÁL VÁRHAT

2.3.2.28. CLEARED SHORTCUT AT WAYPOINT (number) NEXT WAYPOINT (number) (szám) ÚTPONTNÁL ENGEDÉLYEZVE AZ ÚTVONAL RÖVIDÍTÉS, A KÖVETKEZŐ ÚTPONT (szám)

Az irányítónak az útvonal rövidítési szándékát kellő időben kell jeleznie a hajózó személyzet részére, a módosuló – rövidebb – útvonal követésére történő felkészülés érdekében.

2.3.2.29. PROCEED (DIRECT) TO WAYPOINT (number)  
 TARTSON (KÖZVETLENÜL) A (szám) ÚTPONTRA

2.3.2.30. JOIN (name and number) TRANSITION AT WAYPOINT (number)  
 CSATLAKOZZON A (az eljárás neve és száma) ÁTMENETI ELJÁRÁSHOZ

2.3.2.31. AT WAYPOINT (number) TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES DUE SPACING, EXPECT JOINING TRANSITION AT WAYPOINT (number)

(számú) ÚTPONTNÁL FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (szám) FOKOT, NAGYOBB TÁVOLSÁG TARTÁS ÉRDEKÉBEN, AZ ÁTMENETI ELJÁRÁSHOZ TÖRTÉNŐ CSATLAKOZÁSRA (szám) ÚTPONTNÁL SZÁMÍTHAT

Ha az irányító kiveszi a légitársaságot az átmenet a végső megközelítéshez eljárásból, nem törli (CANCEL) a kiadott eljárást, mert nagyobb térköz nyelés céljából azt vektorálással szükség szerint tovább tágíthatja. Mivel a hajózó személyzet az FMS-be táplált teljes eljárást így nem törli, az irányító által meghatározott útpontnál vissza tud térni a korábban kiadott átmenet a végső megközelítéshez eljáráshoz.

### 2.3.3. Várakozási engedélyek

#### 2.3.3.1. látási körülmények között

HOLD VISUAL /OVER/ (position), [or BETWEEN (two prominent landmarks)]

VÁRAKOZZON LÁTÁSSAL (hely) FÖLÖTT [vagy (két jól megkülönböztethető földi pont) KÖZÖTT]

2.3.3.2. egy rádió navigációs berendezés, vagy egy meghatározott pont feletti közzétett várakozási eljárás szerint

CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) /MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)/ HOLD /(direction)/ AS PUBLISHED EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time)

ENGEDÉLYEZVE (vagy REPÜLJÖN) (fontos pont, navigációs berendezés vagy pont)-RA /TARSON (vagy EMELKEDJEN vagy SÜLLYEDJEN (magasság)-OT/RA/ VÁRAKOZZON /(irány)/ A KÖZZÉTETT ELJÁRÁSNAK MEGFELELŐEN, BEVEZETÉSI ENGEDÉLYRE (vagy TOVÁBBI ENGEDÉLYRE) (idő)-KOR SZÁMÍTHAT

#### 2.3.3.3. → REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS

KÖZÖLJE A VÁRAKOZÁSI UTASÍTÁSOKAT

2.3.3.4. amikor a légitársaság részletes várakozási engedélyt kér

CLEARED (or PROCEED TO) (significant point, name of facility or fix) /MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)/ HOLD /(direction)/ /(specified) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (three digits) DEGREES/ /RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN/ /OUTBOUND TIME (number) MINUTES/ EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary)

ENGEDÉLYEZVE (vagy REPÜLJÖN) (fontos pont, navigációs berendezés vagy pont)-RA /TARSON (vagy EMELKEDJEN vagy SÜLLYEDJEN (magasság)-OT/RA/ VÁRAKOZZON /(irány)/ /(meghatározott) RADIÁL, IRÁNY, RÁREPÜLÉSI ÚTIRÁNY (három számjegy) FOK, /JOB (vagy BAL) KÖRÖS VÁRAKOZÁSI ELJÁRÁS/ KIREPÜLÉSI IDŐ (szám) PERC/ BEVEZETÉSI ENGEDÉLYRE (vagy TOVÁBBI ENGEDÉLYRE) (idő)-KOR SZÁMÍTHAT (szükség szerint további utasítások)

2.3.3.5. CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX /MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)/ HOLD /(direction)/ /RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN/ /OUTBOUND TIME (number) MINUTES/ EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary)

ENGEDÉLYEZVE A (név) VOR (három számjegy) RADIÁLJÁRA (távolságérték) DME PONTNÁL /TARSON (vagy EMELKEDJEN vagy SÜLLYEDJEN (magasság)-OT/RA/ VÁRAKOZZON /(irány)/ /JOB (vagy BAL) KÖRÖS VÁRAKOZÁSI ELJÁRÁS /KIREPÜLÉSI IDŐ (szám) PERC/ BEVEZETÉSI ENGEDÉLYRE (vagy TOVÁBBI ENGEDÉLYRE) (idő)-KOR SZÁMÍTHAT (szükség szerint további utasítások)

2.3.3.6. CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX /MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)/ HOLD BETWEEN (distance)

AND (distance) DME /RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN/ EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary)

ENGEDELYEZVE A (név) VOR (három számjegy) RADIÁLJÁRA (távolsáérték) DME PONTNÁL /TARSON (vagy EMELKEDJEN vagy SÜLLYEDJEN (magasság)-OT/RA/ VÁRAKOZZON (távolsáérték) ÉS (távolsáérték) DME KÖZÖTT /JOB- (vagy BAL)KÖRÖS VÁRAKOZÁSI ELJÁRÁS/ BEVEZETÉSI ENGEDELYRE (vagy TOVÁBBI ENGEDELYRE) (idő)-KOR SZÁMÍTHAT (szükség szerint további utasítások)

#### 2.3.4. Várható bevezetési idő

##### 2.3.4.1. NO DELAY EXPECTED

KÉSÉS NEM VÁRHATÓ

##### 2.3.4.2. EXPECTED APPROACH TIME (time)

VÁRHATÓ BEVEZETÉSI IDŐ (idő)

##### 2.3.4.3. REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time)

MÓDOSÍTOTT VÁRHATÓ BEVEZETÉSI IDŐ (idő)

##### 2.3.4.4. DELAY NOT DETERMINED (reasons)

KÉSÉS NINCS MEGHATÁROZVA (ok) MIATT

#### 2.4. A repülőtéren és környezetében használatos kifejezések

##### 2.4.1. A légi jármű azonosítása

SHOW LANDING LIGHTS

KAPCSOLJA BE A LESZÁLLÓ FÉNYEKET

##### 2.4.2. Látható jelzésekkel való nyugtázás

###### 2.4.2.1. ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER)

NYUGTÁZZON CSÚRŐ (vagy OLDALKORMÁNY) MOZGATÁSÁVAL

###### 2.4.2.2. ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS

NYUGTÁZZON SZÁRNY BILLEGTETÉSSEL

###### 2.4.2.3. ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS

NYUGTÁZZON A LESZÁLLÓ FÉNYEK VILLOGTATÁSÁVAL

##### 2.4.3. Indítási eljárások

###### 2.4.3.1. hajtóműindítási engedély iránti kérelem

→ (aircraft location) REQUEST START UP

(légi jármű tartózkodási helye) HAJTÓMŰINDÍTÁST KÉREK

###### 2.4.3.2. → (aircraft location) REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification)

(légi jármű tartózkodási helye)

HAJTÓMŰINDÍTÁST KÉREK (ATIS adás betűje), INFORMÁCIÓT VETTÜK

###### 2.4.3.3. ATC egység válaszai

###### 2.4.3.3.1. START UP APPROVED

HAJTÓMŰINDÍTÁS ENGEDELYEZVE

###### 2.4.3.3.2. START UP AT (time)

HAJTÓMŰINDÍTÁS ENGEDELYEZVE (idő)-KOR

###### 2.4.3.3.3. EXPECT START UP AT (time)

VÁRHATÓ HAJTÓMŰINDÍTÁSI ENGEDELY (idő)-KOR

###### 2.4.3.3.4. START UP AT OWN DISCRETION

HAJTÓMŰINDÍTÁS SAJÁT MEGÍTÉLÉS SZERINT

###### 2.4.3.3.5. EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN DISCRETION



## VÁRHATÓ INDULÁS (idő)-KOR, HAJTÓMŰINDÍTÁS SAJÁT ELHATÁROZÁS SZERINT

### 2.4.4. ATFM-re vonatkozó rádiótávbeszélő kifejezések

2.4.4.1. egy SAM (Slot Allocation Message, résidőkiosztás üzenet) alapján kiadott CTOT. A CTOT-t az ATC és a hajózó személyzet közötti első összeköttetéskor egyeztetni kell.

SLOT (time)

RÉSIDŐ (idő)

2.4.4.2. egy SRM alapján módosított CTOT

REVISED SLOT (time)

MÓDOSÍTOTT RÉSIDŐ (idő)

2.4.4. egy SLC (Slot Revision Message, résidő módosító üzenet) alapján törölt CTOT

SLOT CANCELLED, REPORT READY

RÉSIDŐ TÖRÖLVE, JELENTSE, HA KÉSZ (a hajtóműindításra)

2.4.4.5. FLS alapján, egy adott repülés további értesítésig történő felfüggesztése

FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE, DUE (reason)

TOVÁBBI ÉRTESTÉSIG A REPÜLÉS FELFÜGGESZTVE (ok) MIATT

2.4.4.6. DES (De-Suspension Message, repülés felfüggesztésének törlése üzenet) alapján, egy adott repülés felfüggesztésének törlése

SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY

FELFÜGGESZTÉS TÖRÖLVE, JELENTSE, HA KÉSZ (a hajtóműindításra)

2.4.4.7. a hajtóműindítási kérelem elutasítása olyan esetben, amikor túl későn kérték az engedélyt az adott CTOT betartásához

UNABLE TO APPROVE STARTUP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT

RÉSIDEJÉNEK LEJÁRTA MIATT, NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI A HAJTÓMŰINDÍTÁST, KÉRJEN ÚJ RÉSIDŐT

2.4.4.8. a hajtóműindítási kérelem elutasítása olyan esetben, amikor túl korán kérték az engedélyt az adott CTOT betartásához

UNABLE TO APPROVE STARTUP CLEARANCE DUE SLOT (time), REQUEST STARTUP AT (time)

NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI A HAJTÓMŰINDÍTÁST RÉSIDEJE (idő) MIATT, KÉRJEN HAJTÓMŰINDÍTÁST(idő)-KOR

### 2.4.5. Épület közeli állóhelyről való hátratólás

2.4.5.1. → (aircraft location) REQUEST PUSHBACK

(légi jármű tartózkodási helye) HÁTRATOLÁSI ENGEDÉLYT KÉRÜNK

2.4.5.2. PUSHBACK APPROVED

HÁTRATOLÁS ENGEDÉLYEZVE

2.4.5.3. STANDBY

VÁRJON

2.4.5.4. PUSHBACK AT OWN DISCRETION

HÁTRATOLÁS SAJÁT MEGÍTÉLÉS SZERINT ENGEDÉLYEZVE

2.4.5.5. EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason)

(idő) PERC KÉSÉS VÁRHATÓ (ok) MIATT

### 2.4.6. Vontatási eljárások

2.4.6.1. A légi jármű/vontató jármű-együttes által használt kifejezés

REQUEST TOW /company name/ (aircraft type) FROM (location) TO (location)

/légitársaság neve/ (légijármű típusa) VONTATÁSI ENGEDÉLYT KÉREK (hely)-TŐL (hely)-IG

2.4.6.2. ATC válasza:

2.4.6.2.1. TOW APPROVED VIA (specific routing to be followed)

VONTATÁS ENGEDÉLYEZVE (részletezett útvonal)

2.4.6.2.2. HOLD POSITION

ÁLLJON MEG ÉS VÁRJON

2.4.6.2.3. STAND BY

VÁRAKOZZON

2.4.7. Pontos idő egyeztetés és az induláshoz szükséges repülőtéri adatok beszerzése

2.4.7.1. → REQUEST TIME CHECK

PONTOS IDŐT KÉREK/IDŐEGYEZTETÉST KÉREK

2.4.7.2. TIME (time)

IDŐ (időérték)

2.4.7.3. ahol ATIS adás nem áll rendelkezésre

2.4.7.3.1. → REQUEST DEPARTURE INFORMATION

TÁJÉKOZTATÁST KÉREK AZ INDULÁSHOZ

2.4.7.3.2. RUNWAY (number), WIND (direction and speed) (units), QNH (or QFE) (number) / (units)/, TEMPERATURE /MINUS/ (number), /VISIBILITY (distance) (units) (or RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) (distance) (units) / TIME (time)/

(jelölés) FUTÓPÁLYA, SZÉL (irány és sebesség) (mértékegység), QNH (vagy QFE) (szám) / (mértékegység)/, HŐMÉRSÉKLET /MINUSZ/ (szám), LÁTÁSTÁVOLSÁG (távolságérték) (mértékegység) (vagy FUTÓPÁLYA MENTI LÁTÁSTÁVOLSÁG (vagy RVR) (távolságérték) (mértékegység) / IDŐ (óraidő)/

2.4.7.3.3. Ha több látástávolság és RVR érték áll rendelkezésre, a felszálláshoz a kigurulási/megállási zóna értékeit kell használni.

2.4.8. Gurulási eljárások

2.4.8.1. indulás

2.4.8.1.1. → /aircraft type/ /wake turbulence category if „heavy”/ /aircraft location/ REQUEST TAXI /intentions/

/légijármű típus/ /turbulencia kategória, ha a légijármű „nehéz”/ /tartózkodási hely/ GURULÁSI ENGEDÉLYT KÉREK /szándék/

2.4.8.1.2. → /aircraft type/ /wake turbulence category if „heavy”/ /aircraft location/ (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI /intentions/

/légijármű típus/ /turbulencia kategória, ha a légijármű „nehéz”/ /állóhely/ (repülési szabályok) (rendeltetési repülőtér) GURULÁSI ENGEDÉLYT KÉREK /szándék/

2.4.8.1.3. TAXI TO HOLDING POINT /number/ /RUNWAY (number)/ HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number)/ /TIME (time)/

GURULJON A (szám) FUTÓPÁLYA (jelölés) VÁRÓPONTJÁHOZ /VÁRAKOZZON RÖVIDDEL A (szám) FUTÓPÁLYA ELŐTT (vagy KERESZTEZZE A (szám) FUTÓPÁLYÁT/ /IDŐ (óraidő)/

2.4.8.1.4. ahol részletezett gurulási utasításra van szükség

→ /aircraft type/ /wake turbulence category if „heavy”/ REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS

/légijármű típus/ /turbulencia kategória, ha a légijármű „nehéz”/ KÉRÜNK RÉSZLETES GURULÁSI UTASÍTÁST

2.4.8.1.5. TAXI TO HOLDING POINT/(number)/ /RUNWAY (number)/ VIA (specific route to be followed) /TIME (time)/ /HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number)/

GURULJON A (szám) FUTÓPÁLYA /(jelölés)/ VÁRÓPONTJÁHOZ (a követendő útvonal részletezése) /IDŐ (óraidő)/ /VÁRAKOZZON RÖVIDDEL A (szám) FUTÓPÁLYA ELŐTT (vagy KERESZTEZZE A (szám) FUTÓPÁLYÁT)/

2.4.8.1.6. ha a repülőtérre vonatkozó tájékoztatás nem áll rendelkezésre más forrásból, például ATIS adásból

TAXI TO HOLDING POINT/(number)/ (followed by aerodrome information as applicable) /TIME (time)/

GURULJON A /(jelölés)/ VÁRÓPONTHOZ (részletes repülőtéri tájékoztatás, ha szükséges) /IDŐ (óraidő)/

2.4.8.1.7. TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT)

AZ ELSŐ (vagy MÁSODIK) GURULÓÚTON (vagy KERESZTEZŐDÉSNÉL) FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA)

2.4.8.1.8. TAXI VIA (identification of taxiway)

GURULJON A (azonosítás) GURULÓUTON

2.4.8.1.9. TAXI VIA RUNWAY (number)

GURULJON A (szám) FUTÓPÁLYÁN

2.4.8.1.10. TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g. GATE (number) GENERAL AVIATION AREA) /STAND (number)/

GURULJON AZ UTASFORGALMI ÉPÜLETHEZ (vagy más helyre, például a KISGÉPES ÁLLÓHELYRE) /ÁLLÓHELY (szám)/

2.4.8.2. helikopter üzemelés esetén

2.4.8.2.1. → REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (location or routing as appropriate)

KÉRÜNK LÉGI GURULÁST (hely)-TŐL (vagy útvonalon KERESZTÜL) (hely)-RE

2.4.8.2.2. AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) /CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)/

LÉGI GURULÁS ENGEDÉLYEZVE (hely)-RE (vagy útvonalon KERESZTÜL, amelyik a megfelelő) /VIGYÁZAT (por, hófúvás, lebegő hulladék, guruló könnyű légi jármű, személyek stb.)/

2.4.8.2.3. AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active, or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel)

LÉGI GURULÁS ENGEDÉLYEZVE (egyenesen, a kérésnek megfelelően, vagy a meghatározott útvonalon KERESZTÜL) (hely, helikopter-repülőtér, üzemi vagy mozgási terület, üzemelő, vagy üzemem kívül lévő futópálya)-RA. KERÜLJE KI (légi járművet, vagy járművet, vagy személyeket)

2.4.8.3. leszállás után

2.4.8.3.1. → REQUEST BACKTRACK

ENGEDÉLYEZZE A FUTÓPÁLYÁN VALÓ MEGFORDULÁST

2.4.8.3.2. BACKTRACK APPROVED

FUTÓPÁLYÁN VALÓ MEGFORDULÁS ENGEDÉLYEZVE

2.4.8.3.3. BACKTRACK RUNWAY (number)

FORDULJON MEG A (szám) FUTÓPÁLYÁN

2.4.8.4. általános kifejezések

2.4.8.4.1. → (aircraft location)/ REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome)

/(tartózkodási hely)/ KÉREK GURULÁSI ENGEDÉLYT (a repülőtér egy másik pontja)-HOZ

## 2.4.8.4.2. TAXI STRAIGHT AHEAD

GURULJON EGYENESEN ELŐRE

## 2.4.8.4.3. TAXI WITH CAUTION

GURULJON ÓVATOSAN

## 2.4.8.4.4. GIVE WAY TO (description and position of other aircraft)

ADJON UTAT (a másik légi jármű leírása és tartózkodási helye)-NEK

## 2.4.8.4.5. → GIVING WAY TO (traffic)

UTAT ADOK (másik légi jármű)-NEK

## 2.4.8.4.6. → TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT

FORGALMAT (vagy légi jármű típus) LÁTJUK

## 2.4.8.4.7. TAXI INTO HOLDING BAY

GURULJON A (gurulóúton kiépített) VÁRAKOZÁSI TERÜLETRE

## 2.4.8.4.8. FOLLOW (description of other aircraft or vehicle)

KÖVESSE A (légi jármű vagy jármű leírása)

## 2.4.8.4.9. VACATE RUNWAY

HAGYJA EL A FUTÓPÁLYÁT

## 2.4.8.4.10. → RUNWAY VACATED

FUTÓPÁLYÁT ELHAGYTUK

## 2.4.8.4.11. EXPEDITE TAXI /(reason)/

GURULJON GYORSABBAN /(ok) MIATT/

## 2.4.8.4.12. → EXPEDITING

GYORSABBAN GURULUNK

## 2.4.8.4.13. /CAUTION/ TAXI SLOWER /reason/

/VIGYÁZAT/ GURULJON LASSABBAN /ok/ MIATT

## 2.4.8.4.14. → SLOWING DOWN

LASSABBAN GURULUNK

## 2.4.9. Várakozás a repülőtéren

## 2.4.9.1. → ☞ HOLD (direction) OF (position, runway number, etc.)

VÁRAKOZZON (irány-RA), a (hely, futópálya jelölés stb.)-TŐL

## 2.4.9.2. → ☞ HOLD POSITION

VÁRAKOZZON A HELYÉN

## 2.4.9.3. → ☞ HOLD (distance) FROM (position)

VÁRAKOZZON (távolság)-BAN (hely)-TŐL

2.4.9.4. futópálya előtt való várakozás, nem közelebb, mint a 7. Fejezet 7.6.3.1.3.1 pontban meghatározottak

## → ☞ HOLD SHORT OF (position)

VÁRAKOZZON RÖVIDDEL (hely) ELŐTT

## 2.4.9.5. → HOLDING

VÁRAKOZUNK

## 2.4.9.6. → HOLDING SHORT

RÖVIDDEL (hely) ELŐTT VÁRAKOZUNK

2.4.9.7. A → ☞ -al jelzett kifejezések speciális nyugtázást követelnek meg a hajózó személyzettől.

A „ROGER” (NYUGTÁZOM) és „WILCO” (VÉGREHAJTOM) eljárási szavak ebben az esetben nem elegendőek a „VÁRAKOZZON” (HOLD), „VÁRAKOZZON A HELYÉN” (HOLD POSITION) és „VÁRAKOZZON RÖVIDDEL (hely) ELŐTT” (HOLD SHORT OF) kifejezések nyugtázására.

Minden ilyen esetben a „VÁRAKOZUNK” (HOLDING), vagy a „RÖVIDDEL (hely) ELŐTT VÁRAKOZUNK” (HOLDING SHORT) kifejezéssel kell nyugtázni, amelyik a megfelelő.

#### 2.4.10. Futópálya keresztezése

2.4.10.1. → REQUEST CROSS RUNWAY (number)

ENGEDÉLYEZZE A (jelölés) FUTÓPÁLYA KERESZTEZÉSÉT

2.4.10.2. Ha a légiforgalmi irányító torony nem látja a guruló légitársaságot (éjszaka, rossz látási körülmények stb.) akkor az engedélyt ki kell egészíteni azzal a kéréssel, hogy a légitársaság vezetője jelentse a futópálya elhagyását.

b) CROSS RUNWAY (number) /REPORT VACATED/

KERESZTEZZE A (jelölés) FUTÓPÁLYÁT /JELENTSE ELHAGYÁSÁT/

2.4.10.3. EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) MILES (or KILOMETRES) FINAL

MIelőbb KERESZTEZZE A (jelölés) FUTÓPÁLYÁT, FORGALOM (légitársaság típusa) (szám) MÉRFÖLD (vagy KILOMÉTER)-RE A VÉGSŐ EGYENESEN

2.4.10.4. TAXI TO HOLDING POINT/number/ /RUNWAY (number)/ VIA (specific route to be followed), /HOLD SHORT OF RUNWAY (number)/ or /CROSS RUNWAY (number)/  
GURULJON A (szám) FUTÓPÁLYA (jelölés) VÁRÓPONTJÁHOZ (a követendő útvonal részletezése) /VÁRAKOZZON RÖVIDDEL A (szám) FUTÓPÁLYA ELŐTT/ vagy /KERESZTEZZE A (szám) FUTÓPÁLYÁT/

2.4.10.5. → RUNWAY VACATED

A FUTÓPÁLYÁT ELHAGYTUK

#### 2.4.11. Felszállásra való felkészülés

2.4.11.1. UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons)

NEM TUDOM KIADNI A (megjelölés) INDULÁSI ÚTVONALAT (ok) MIATT

2.4.11.2. REPORT WHEN READY /FOR DEPARTURE/

JELENTSE, HA KÉSZ /AZ INDULÁSRA/

2.4.11.3. ARE YOU READY /FOR DEPARTURE/?

KÉSZ VAN / AZ INDULÁSRA /?

2.4.11.4. ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?

KÉSZ VAN AZONNALI INDULÁSRA?

2.4.11.5. ARE YOU READY TO DEPART WITHIN (number) SECONDS?

KÉSZ ELINDULNI (szám) MÁSODPERCEN BELÜL?

2.4.11.6. → READY

KÉSZ VAGYOK /VAGYUNK/

2.4.11.7. TAKE OFF WITHIN (number) SECONDS OR VACATE RUNWAY (instructions)  
SZÁLLJON FEL (szám) MÁSODPERCEN BELÜL, VAGY HAGYJA EL A FUTÓPÁLYÁT (utasítások)

2.4.11.8.a pályára való kigurulásra és a felszállási engedély megvárására utasító kifejezés

2.4.11.8.1. LINE UP /AND WAIT/

GURULJON KI A FUTÓPÁLYÁRA /ÉS VÁRJON/

2.4.11.8.2. LINE UP RUNWAY (number)

GURULJON KI A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA

/ha fennáll az összetévesztés veszélye többpályás üzemmód esetén/

2.4.11.8.3. LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE

GURULJON KI. KÉSZÜLJÖN FEL AZONNALI INDULÁSRA

2.4.11.8.4. feltételes engedély

(condition) LINE UP (brief reiteration of the condition)

(feltétel) GURULJON KI A PÁLYÁRA (a feltétel ismételt közlése)  
 amelynek megfelelő engedély lehet a következő: „SAS 941, BEHIND DC9 ON SHORT FINAL, LINE UP BEHIND” (SAS 941, A VÉGSŐ EGYENESEN LÉVŐ DC9 MÖGÖTT, GURULJON KI MÖGÖTTE)

2.4.11.8.5. egy feltételes engedély nyugtázása

→ (condition) LINING UP (brief reiteration of the condition)

(feltétel) KIGURULUNK A PÁLYÁRA (a feltétel ismételt közlése)

2.4.11.8.6. nyugtázás vagy egy feltételes engedély visszaismétlése

/THAT IS/ CORRECT (or NEGATIVE) /I SAY AGAIN/ ... (or appropriate))

HELYESEN VETTE (vagy NEM VETTE HELYESEN) /ISMÉTELEM/ ... (a körülményeknek megfelelően)

2.4.11.9. Látás szerinti indulás

2.4.11.9.1. → REQUEST VISUAL DEPARTURE /DIRECT/ TO/UNTIL (navaid, way point/altitude)

KÉREK LÁTÁS SZERINTI INDULÁST /KÖZVETLENÜL/ (navigációs berendezés, útvonalpont) -RA/RE (magasság) -IG.

2.4.11.9.2. ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL DEPARTURE /DIRECT/ TO/UNTIL (navaid, way point/altitude)

KÖZÖLJE KÉPES-e LÁTÁS SZERINTI INDULÁST VÉGREHAJTANI /KÖZVETLENÜL/ (navigációs berendezés, útvonalpont) -RA/RE (magasság) -IG.

2.4.11.9.3. ATC engedélyek

VISUAL DEPARTURE RUNWAY (runway number) APPROVED, TURN LEFT/RIGHT /DIRECT/ TO(navaid, heading, way point) /MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL (altitude)/

A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRÓL ENGEDÉLYEZVE A LÁTÁS SZERINTI INDULÁS, FORDULJON BALRA/JOBBRA /TARTSON KÖZVETLENÜL (navigációs berendezés)-RE (útvonalpont) -RA MARADJON LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT (magasság)-IG.

2.4.11.9.4. → VISUAL DEPARTURE TO/UNTIL (navaid, way point/altitude)

LÁTÁS SZERINTI INDULÁS (navigációs berendezés, útvonalpont) -RA/RE (magasság)-IG.

2.4.11.10. Ugyanazon futópályára, annak különböző gurulót kereszteződéseiről történő kigurulás

2.4.11.10.1. amikor egy légi járműnek a futópályára egy közbenső gurulót kereszteződéséről történő kigurulást engedélyeznek

LINE UP AND WAIT RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection), (essential traffic information if appropriate).

GURULJON KI A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA, A (jelölés) KERESZTEZŐDÉSNÉL (lényes forgalomról szóló tájékoztatás, ha az alkalmazható)

2.4.11.10.2. a hajózó személyzet által megjelölt gurulót kereszteződéstől történő indulás

→ REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection).

KÉREK INDULÁST (jelölés) FUTÓPÁLYÁRÓL (jelölés) KERESZTEZŐDÉSTŐL.

2.4.11.10.3. válasz közlemény:

APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection); or

ENGEDÉLYEZVE, GURULJON A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA (jelölés) KERESZTEZŐDÉS VÁRÓPONTJÁRA; vagy

2.4.11.10.4. a hajózó személyzet által kért, azonban egy attól eltérő gurulót kereszteződéstől történő indulásra vonatkozó közlemény

NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection)

NEM ENGEDÉLYEZEM, GURULJON A /(szükség szerint eltérő) jelölés/ FUTÓPÁLYA  
/(szükség szerint eltérő) jelölés/ KERESZTEZŐDÉS VÁRÓPONTJÁRA

2.4.11.10.5. ATC érdeklődés

ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection)

KÖZÖLJE KÉPES-e ELINDULNI A (jelölés) FUTÓPÁLYA (jelölés)  
KERESZTEZŐDÉSÉTŐL

2.4.11.10.6. a hajózó személyzet kérésére, vagy ha az irányító azt szükségesnek látja, a rendelkezésre álló csökkentett futópálya hosszáról szóló tájékoztatás adása

2.4.11.10.7. REDUCED TAKE-OFF RUN AVAILABLE RUNWAY (number), FROM INTERSECTION (name of intersection), (distance in meters).

(jelölés) FUTÓPÁLYÁN A CSÖKKENTETT FELSZÁLLÁSI NEKIFUTÁSRA RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ TÁVOLSÁG (jelölés) KERESZTEZŐDÉSÉTŐL (távolság méterben)

2.4.12. Felszállási engedély

2.4.12.1. RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF /REPORT AIRBORNE/  
A (szám) FUTÓPÁLYÁRÓL FELSZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE /JELENTSE, HA FELSZÁLLT/

2.4.12.2. amikor csökkentett futópálya elkülönítést alkalmaznak  
(traffic information) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF  
(forgalmi tájékoztatás) A (szám) FUTÓPÁLYÁRÓL FELSZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE

2.4.12.3. ha a felszállást az engedély kiadásakor nem hajtják végre  
TAKE-OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY /(instructions)/  
SZÁLLJON FEL AZONNAL, VAGY HAGYJA EL A FUTÓPÁLYÁT /(utasítások)/

2.4.12.4. TAKE-OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY  
SZÁLLJON FEL AZONNAL, VAGY VÁRAKOZZON RÖVIDDEL A FUTÓPÁLYA ELŐTT

2.4.12.5. felszállási engedély törlése

HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reasons)  
VÁRAKOZZON TOVÁBB, A FELSZÁLLÁSI ENGEDÉLY VISSZAVONVA,  
ISMÉTLEM FELSZÁLLÁSI ENGEDÉLY VISSZAVONVA (ok MIATT)

2.4.12.6. → HOLDING

VÁRAKOZOM

2.4.12.7. felszállás megakadályozása, ha a légi jármű már megkezdte a felszálláshoz való nekifutást

2.4.12.8. STOP IMMEDIATELY /(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY/  
ÁLLJON MEG AZONNAL /(légi jármű hívőjele megismételve) ÁLLJON MEG AZONNAL/

2.4.12.9. → STOPPING

MEGÁLLOK

(A „VÁRAKOZOM” és a „MEGÁLLOK” kifejezések az 2.4.12.5. és 2.4.12.8. pontra vonatkozó eljárási kifejezések.)

2.4.12.10. helikopter üzemelés esetén

CLEARED FOR TAKE OFF /FROM (location)/ (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number)

FELSZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE /(hely)RŐL) (jelenlegi helyzet, gurulóút, a végső megközelítési és felszállási terület, futópálya és jelölése)

2.4.12.11. → REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS

INDULÁSI UTASÍTÁSOKAT KÉRÜNK

2.4.12.12. AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT, or CLIMB) (instructions as appropriate)  
 INDULÁS UTÁN FORDULJON JOBBRA (vagy BALRA vagy EMELKEDJEN) (megfelelő utasítások)

2.4.13. Felszállás utáni fordulási és emelkedési utasítások

2.4.13.1. → REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN  
 KÉRÜNK ENGEDÉLYT JOBB (vagy BAL) FORDULÓRA

2.4.13.2. RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED  
 JOBB (vagy BAL) FORDULÓ ENGEDÉLYEZVE

2.4.13.3. WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN  
 JOBB (vagy BAL) FORDULÓRA KÉSŐBB KAP ENGEDÉLYT

2.4.13.4. felszállási idő kérése

REPORT AIRBORNE

JELENTSE A FELSZÁLLÁST

2.4.13.5. AIRBORNE (time)

FELSZÁLLÁS (idő)-KOR

2.4.13.6. AFTER PASSING (level) (instructions)  
 (magasság) KERESZTEZÉSE UTÁN (utasítások)

2.4.13.7. ha követendő géptengely irány lett kijelölve

CONTINUE RUNWAY HEADING (instructions)

FOLYTASSA FUTÓPÁLYA IRÁNYON (utasítások)

2.4.13.8. TRACK EXTENDED CENTRE LINE (instructions)

FOLYTASSA A FUTÓPÁLYA MEGHOSSZABBÍTOTT KÖZÉPVONALÁN (utasítások)

2.4.13.9. CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions)

EMELKEDJEN EGYENES ÚTVONALON (utasítások)

2.4.14. A repülőtér forgalmi körébe való belépés

2.4.14.1. → /aircraft type/ (position) (level) FOR LANDING

/légijármű típusa/ (hely)-EN (magasság)-ON LESZÁLLÁSI ENGEDÉLYT KÉREK

2.4.14.2. JOIN (direction of circuit) (position in circuit) (runway number) /SURFACE/ WIND  
 (direction and speed) (units) /TEMPERATURE /MINUS/ (number)/ QNH (or QFE) (number)  
 /(units)/ /TRAFFIC (detail)/

CSATLAKOZZON (szám) FUTÓPÁLYA (a forgalmi kör iránya) FORGALMI KÖRÉRE  
 (helynél) /TALAJ/ SZÉL (irány és erősség) (mértékegység), /HŐMÉRSÉKLET /MINUSZ/  
 (szám)/, QNH (vagy QFE) (szám) / (mértékegység)/ /FORGALOM (részletezve)/

2.4.14.3. MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number) /SURFACE/ WIND  
 (direction and speed) (units) /TEMPERATURE /MINUS/ (number)/ QNH (or QFE) (number)  
 /(units)/ /TRAFFIC (detail)/

VÉGEZZEN KÖZVETLEN MEGKÖZELÍTÉST (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA /TALAJ/ SZÉL  
 (irány és erősség) (mértékegység) /HŐMÉRSÉKLET /MINUSZ/ (szám)/ QNH (vagy QFE)  
 (szám) / (mértékegység)/ /FORGALOM (részletezve)/

2.4.14.4. ahol ATIS tájékoztatás áll rendelkezésre

→ (aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING  
 (légijármű típus) (hely)-EN (magasság)-ON LESZÁLLÁSI ENGEDÉLYT KÉREK,  
 VETTEM AZ (ATIS azonosító betűjel) INFORMÁCIÓT

2.4.14.5. JOIN (position in circuit) /RUNWAY (number)/ QNH (or QFE) (number) /(units)/  
 /TRAFFIC (detail)/

CSATLAKOZZON A (jelölés) FUTÓPÁLYA FORGALMI KÖR (hely)-RE QNH (vagy  
 QFE) (szám) / (mértékegység)/ /FORGALOM (részletezve)/



## 2.4.15. A forgalmi körön

2.4.15.1. → (position in circuit, e.g. DOWNWIND/FINAL)

(forgalmi körön elfoglalt helyzet, pl.: HOSSZÚFAL/ALAPFAL)

2.4.15.2. NUMBER ... FOLLOW (aircraft type and position) /additional instructions if required/

LESZÁLLÁSI SORSZÁMA (szám) KÖVESSE A (légijármű típusa és helyzete) (szükség szerint további utasítások)

## 2.4.16. Megközelítéssel kapcsolatos utasítások

2.4.16.1. MAKE SHORT APPROACH

VÉGEZZEN RÖVID MEGKÖZELÍTÉST

2.4.16.2. MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND)

VÉGEZZEN HOSSZÚ MEGKÖZELÍTÉST (vagy NYÚJTSA MEG A HOSSZÚFALAT)

2.4.16.3. REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL)

JELENTSE AZ ALAPFALAT (vagy VÉGSŐ EGYENEST, vagy HOSSZÚ VÉGSŐ EGYENEST)

A „HOSSZÚ VÉGSŐ EGYENES” (LONG FINAL) jelentést akkor kell alkalmazni, ha egy légijármű a földetérési ponttól számított 4 NM (7 km) távolságon kívül fordul a végső egyenesre, vagy, ha közvetlen megközelítés során 8 NM (15 km) távolságra van a földetérési ponttól. Mindkét esetben „VÉGSŐ EGYENES” (FINAL) jelentést követelnek meg, amikor a légijármű a földetérési ponttól számított 4 NM (7 km) távolságban van.

2.4.16.4. CONTINUE APPROACH /PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND/

FOLYTASSA A MEGKÖZELÍTÉST /KÉSZÜLJÖN FEL ESETLEGES ÁTSTARTOLÁSRA/

2.4.16.5. CANCEL/ABORT (type) APPROACH I SAY AGAIN CANCEL/ABORT (type) APPROACH /DUE (reason) / (alternative clearance proposed)

TÖRLÖM/SZAKÍTSA MEG A (típus) MEGKÖZELÍTÉST ISMÉTLEM, TÖRLÖM/SZAKÍTSA MEG A (típus) MEGKÖZELÍTÉST / (ok) MIATT / (új javaslat)

## 2.4.17. Leszállási engedély

2.4.17.1. RUNWAY (number) CLEARED TO LAND

(jelölés) FUTÓPÁLYÁRA LESZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE

2.4.17.2. amikor csökkentett futópálya elkülönítést alkalmaznak

(traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND

(forgalmi tájékoztatás) (szám) FUTÓPÁLYÁRA LESZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE

2.4.17.3. különleges műveletek esetén

CLEARED TOUCH AND GO

TALAJÉRINTÉSES ÁTSTARTOLÁS ENGEDÉLYEZVE

2.4.17.4. MAKE FULL STOP

VÉGEZZEN TELJES LESZÁLLÁST (megállással)

2.4.17.5. futópálya feletti, vagy azzal párhuzamos megközelítés esetén, egyeztetett legkisebb magasságra való süllyedéssel

2.4.17.6. → REQUEST LOW APPROACH (reasons)

KÉRÜNK ENGEDÉLYT AZ ALACSONYAN TÖRTÉNŐ ÁTHÚZÁSRA (ok)

2.4.17.7. CLEARED LOW APPROACH /RUNWAY (number) / (altitude restriction if required) (go around instructions)/

ALACSONYAN TÖRTÉNŐ ÁTHÚZÁS ENGEDÉLYEZVE (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA / (magasság megkötés, ha szükséges), (átstartolási utasítások)/

2.4.17.8. az irányító torony vagy más megfigyelő hely feletti áthúzás, a földi megfigyelés elősegítésére

2.4.17.9. → REQUEST LOW PASS (reasons)

KÉRÜNK ENGEDÉLYT ALACSONY ÁTHÚZÁSRA (ok)

2.4.17.10. CLEARED LOW PASS /as in f./

ALACSONY ÁTHÚZÁS ENGEDÉLYEZVE /mint az „f” jelű kifejezésben/

2.4.17.11. helikopter üzemelés esetén

→ REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location))

KÉRÜNK KÖZVETLEN MEGKÖZELÍTÉST (vagy KÖRÖZÉSES MEGKÖZELÍTÉST, BAL (vagy JOBB) FORDULÓVAL (helyre))

2.4.17.12. MAKE STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-off area) /ARRIVAL (or ARRIVAL ROUTE) (number, name, or code)/. /HOLD SHORT OF (active runway, extended runway centre line, other)/. /REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway centre line, other helicopter or aircraft)/. /CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)/. CLEARED TO LAND

VÉGEZZEN KÖZVETLEN MEGKÖZELÍTÉST (vagy KÖRÖZÉSES MEGKÖZELÍTÉST, BAL (vagy JOBB) FORDULÓVAL (helyre, futópályára, gurulóútra, végső megközelítési és felszállási területre). /ÉRKEZÉSI ÚTVONAL (szám, név, vagy kód)/. VÁRAKOZZON RÖVIDDEL (üzemelő futópálya, meghosszabbított futópálya középvonala, egyéb előtt)/. TARTSON (irányt és távolságot) (futópályától, futópálya középvonalától, egyéb helikoptertől vagy légijárműtől). ÓVATOSAN (magasfeszültségű vezetékek, kivilágítatlan akadályok, légijármű keltette turbulencia stb.)/. LESZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE

2.4.18. Légijármű késleltetése

2.4.18.1. CIRCLE THE AERODROME

KÖRÖZZÖN A REPÜLŐTÉR FELETT

2.4.18.2. ORBIT (RIGHT, or LEFT) /FROM PRESENT POSITION/

/JELENLEGI HELYZETÉBŐL/ KÖRÖZZÖN JOBBRA (vagy BALRA)

2.4.18.3. MAKE ANOTHER CIRCUIT

TEGYEN MEG MÉG EGY KÖRT

2.4.19. Elhibázott megközelítés

2.4.19.1. GO AROUND, I SAY AGAIN GO AROUND

STARTOLJON ÁT, ISMÉTELEM STARTOLJON ÁT

2.4.19.2. → GOING AROUND

ÁTSTARTOLUNK

2.4.20. Légijárműnek nyújtott tájékoztatás

2.4.20.1. ha a hajózó személyzet a futómű vizuális ellenőrzését kéri:

2.4.20.1.1. LANDING GEAR APPEARS DOWN

FUTÓK LÁTSZÓLAG KINT

2.4.20.1.2. RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN)

JOBB (vagy BAL, vagy ORR) FUTÓ LÁTSZÓLAG BENT (vagy KINT)

2.4.20.1.3. WHEELS APPEAR UP

FUTÓK LÁTSZÓLAG BENT

2.4.20.1.4. RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN)

JOBB (vagy BAL, vagy ORR) FUTÓ LÁTSZÓLAG NINCS BENT (vagy KINT)

2.4.20.2. felszálló/leszálló légijármű keltette turbulencia

CAUTION, WAKE TURBULENCE /FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)/ /additional information as required/

VIGYÁZAT, TURBULENCIA /ÉRKEZŐ (vagy INDULÓ) (légijármű típus) LÉGIJÁRMŰ MIATT/ /szükség szerint egyéb kiegészítő tájékoztatások/

2.4.20.3. gurulóúton vagy előtéren hajtóművező légijármű mögött elguruló légijárműnek

CAUTION, JET BLAST

VIGYÁZAT, KIÁRAMLÓ GÁZSUGÁR (a hajtóműből)

2.4.20.4. légszaváros légijármű keltette légörvény

CAUTION SLIPSTREAM

VIGYÁZAT, LÉGCSAVAR OKOZTA LÉGÖRVÉNY

2.4.21. Futópálya elhagyás és leszállás utáni közleményváltások

2.4.21.1. CONTACT GROUND (frequency)

TÉRJEN ÁT A GURÍTÓRA (frekvencia)

2.4.21.2. WHEN VACATED CONTACT GROUND (frequency)

HA ELHAGYTA A FUTÓPÁLYÁT, TÉRJEN ÁT A GURÍTÓRA (frekvencia)

2.4.21.3. EXPEDITE VACATING

MINÉL ELŐBB HAGYJA EL A FUTÓPÁLYÁT

2.4.21.4. YOUR STAND (or GATE) (designation)

ÁLLÓHELYE (vagy UTASHÍD) (szám vagy jelölés)

2.4.21.5. TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND, or CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT GROUND (frequency)

FORDULJON LE BALRA (vagy JOBBRA) az ELSŐN (vagy a MÁSODIKON, vagy a LEGMEGFELELŐBB GURULÓÚTON) ÉS TÉRJEN ÁT A GURÍTÓRA (frekvencia)

2.4.21.6. FOLLOW THE FOLLOW ME CAR

KÖVESSE A BEÁLLÍTÓ GÉPKOCSIT

2.4.21.7. FOLLOW THE MARSHALLER'S/SIGNAL MAN'S INSTRUCTION

KÖVESSE A BEÁLLÍTÓ UTASÍTÁSAIT

2.4.21.8. helikopter üzemelés esetén

AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or) HELICOPTER PARKING POSITION (area)

VÉGEZZEN LÉGI GURULÁST A HELIKOPTER ÁLLÓHELYRE, (vagy) PARKOLÓ TERÜLETRE

2.4.21.9. AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) /CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)/

VÉGEZZEN LÉGI GURULÁST (helyre, vagy útvonalon KERESZTÜL, amelyik a megfelelő) VIGYÁZAT (por, hófúvás, lebegő hulladék, guruló könnyű légijármű, személyek stb.)/

2.4.21.10. AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel)

VÉGEZZEN LÉGI GURULÁST (egyenesen, a kérésnek megfelelően, vagy a meghatározott útvonalon KERESZTÜL) (helyre, helikopter-repülőtérre, mozgási területre, üzemelő, vagy üzemben kívül lévő futópályára). KERÜLJE KI (légijárművet, vagy járművet, vagy személyeket)

2.5. ATS egységek közötti koordináció

2.5.1. Számított adatok és javítások

2.5.1.1. ESTIMATE /direction of flight/ (aircraft call sign) /SQUAWKING (SSR code)/ (type) ESTIMATED (significant point) (time) (level) (or DESCENDING FROM (level) TO (level) /SPEED (filed TAS)/ (route) /REMARKS/

SZÁMÍTOTT ADAT /légijármű repülési iránya/ (légijármű hívójele) /SSR kódja/ (légijármű típusa) SZÁMÍTOTT (fontos pont) (idő) (magasság) (vagy SÜLLYEDŐ-BEN) (magasság)-RÓL (magasság)-RA /SEBESSÉG (FPL TAS rovat)/ (útvonal) /MEGJEGYZÉSEK/

2.5.1.2.a számított adatokat adó egység közleménye:

ESTIMATE (significant point) ON (aircraft call sign)

SZÁMÍTOTT (fontos pont) A (légijármű hívójele)-RÓL

2.5.1.3.a számított adatokat vevő egység válasza, ha a repülési terv adatok nem állnak rendelkezésre

NO DETAILS

NINCS REPÜLÉSI TERV

2.5.1.4.a számított adatokat vevő egység válasza, ha a repülési terv adatok rendelkezésre állnak

(aircraft type) (destination)

(légijármű típus) (rendeltetési repülőtér)

2.5.1.5.a számított adatokat adó egység

/SQUAWKING (SSR code)/ /ESTIMATED/ (significant point) (time) AT (level)

(SSR kódja) /SZÁMÍTOTT/ (fontos pont) (idő), magasság)

2.5.1.6. ESTIMATE UNMANNED FREE BALLON(S) (identification and classification)

ESTIMATED OVER (place) AT (time) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (figure or figures)

/or FLIGHT LEVEL UNKNOWN/ MOVING (direction) ESTIMATED GROUND SPEED (figure) (other pertinent information, if any)

SZÁMÍTOTT ADAT SZEMÉLYZET NÉLKÜLI SZABAD BALLON(OK)RÓL (azonosító jel és osztálya) SZÁMÍTOTT (hely) FELETT (idő)-KOR, JELENTETT REPÜLÉSI SZINT(EK) (szám vagy számok) /vagy REPÜLÉSI SZINT ISMERETLEN/ MOZGÁSI IRÁNY (megjelölés) BECSÜLT FÖLD FELETTI SEBESSÉG (szám) (egyéb ide vonatkozó tájékoztatás, ha rendelkezésre áll)

2.5.1.7. REVISION (aircraft call sign) (details as necessary)

JAVÍTÁS (légijármű hívójele) (szükség szerinti részletezés)

2.5.2. Irányítás átadás kérése

2.5.2.1. amikor a rádióösszeköttetés átadása és az irányítási felelősség átadása nem egyidőben történik

REQUEST RELEASE OF (aircraft call sign)

KÉRJÜK ÁT A (légijármű hívójele)-T

2.5.2.2. (aircraft call sign) RELEASED /AT(time)/ /conditions/restrictions/

(légijármű hívójele) ÁTADVA /(idő)-KOR/ /feltételek és/vagy megkötések/

2.5.2.3. IS (aircraft call sign) RELEASED /FOR CLIMB (or DESCENT)/

ÁT VAN-E ADVA (légijármű hívójele) EMELKEDÉSRE (vagy SÜLLYEDÉSRE)/

2.5.2.4. (aircraft call sign) NOT RELEASED /UNTIL (time or significant point)

(légijármű hívójele) NEM ADJUK ÁT /(idő vagy fontos pont)-IG/

2.5.2.5. UNABLE (aircraft call sign) /TRAFFIC IS (details)/

(légijármű hívójele)-T NEM TUDOM ÁTADNI /FORGALOM (részletek)/

2.5.3. Engedély módosítása

2.5.3.1. MAY WE CHANGE CLEARANCE OF (aircraft call sign) TO (details of alteration proposed)

MÓDOSÍTHATJUK (légijármű hívójele) ENGEDÉLYÉT (javasolt módosítás részletei)-RE

2.5.3.2. AGREED TO (alteration of clearance) OF (aircraft call sign)

HOZZÁJÁRULUNK (légijármű hívójele) (módosított engedély)-HEZ

2.5.3.3. UNABLE (aircraft call sign)

NEM JÁRULUNK HOZZÁ A (légijármű hívójele) ENGEDÉLYÉNEK MÓDOSÍTÁSÁHOZ  
 2.5.3.4. UNABLE (designed route, level, etc.) /FOR (aircraft call sign)/ /DUE (reason)/  
 (alternative clearance proposed)  
 NEM TUDOK HOZZÁJÁRULNI /légijármű hívójele/ (kért útvonalához, magasságához stb.)  
 /(ok) MIATT/ (új javaslat)

#### 2.5.4. Hozzájárulási kérelem

2.5.4.1.a légijármű már levegőben van, de a vonatkozó együttműködési megállapodásban meghatározottaktól eltérő feltételekkel kíván működni

APPROVAL REQUEST (aircraft call sign) ESTIMATED DEPARTURE FROM (significant point) AT (time)

HOZZÁJÁRULÁST KÉRÜNK (légijármű hívójele) SZÁMÍTOTT (fontos pont) ELHAGYÁSI IDEJE (idő)

2.5.4.2. (aircraft call sign) REQUEST APPROVED /restriction (if any)/

HOZZÁJÁRULUNK (légijármű azonosítója)-HOZ /korlátozás (ha van)/

2.5.4.3. (aircraft call sign) UNABLE (alternative instructions)

NEM TUDUNK HOZZÁJÁRULNI (légijármű hívójele)-HOZ (új javaslat)

#### 2.5.5. Érkező légijármű átadása

/INBOUND RELEASE/ (aircraft call sign) /SQUAWKING (SSR code)/ (type) FROM (departure point) RELEASED AT (significant point, or time, or level) CLEARED TO AND ESTIMATING (clearance limit) (time) AT (level) /EXPECTED APPROACH TIME or NO DELAY EXPECTED/ CONTACT AT (time)

/ÉRKEZŐ LÉGIJÁRMŰ ÁTADÁSA/ (hívójele /SSR kódja, (típus), (indulási pont)-TÓL ÁTADVA (fontos pont vagy idő, vagy magasság)-ON, ENGEDÉLYEZVE (engedélyhatár) SZÁMÍTOTT ENGEDÉLYHATÁR (idő)-KOR (magasság)-ON /VÁRHATÓ BEVEZETÉSI IDŐ vagy KÉSEDELEM NEM VÁRHATÓ/ ÁTTÉRÉS (egység neve)-RE (idő)-KOR

#### 2.5.6. Átadás

HANDOVER (aircraft call sign) /SQUAWKING (SSR code)/ POSITION (aircraft position) (level)

ÁTADÁS (légijármű hívójele) /SSR kódja/ HELYZETE (légijármű tartózkodási helye) (magasság)-ON

#### 2.5.7. Azonnali engedélykérelem

2.5.7.1.a légijármű még nem szállt fel, de az irányítás átadási pontig a repülési ideje kevesebb, mint a vonatkozó együttműködési megállapodásban meghatározott adattovábbítási idő. A két lehetséges változat közül az alkalmazandót az együttműködési megállapodásban kell meghatározni

EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) EXPECTED DEPARTURE FROM (place) AT (time)

AZONNALI ENGEDÉLYT KÉREK (légijármű hívójele) VÁRHATÓ INDULÁSA (hely)-RŐL (idő)-KOR

2.5.7.2. EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) /ESTIMATED/ OVER (place) AT (time) REQUESTS (level or route, etc.)

AZONNALI ENGEDÉLYT KÉREK (légijármű hívójele) VÁRHATÓ/ (hely) FELETT (idő)-KOR KÉREK (útvonalat, vagy magasságot stb.)

#### 2.5.8. Üzemelés a csökkentett függőleges elkülönítési minimum (rvsm) légtérben

2.5.8.1.egy légi járműre vonatkozó számított adat szóbeli koordinációban történő továbbításakor annak jelzésére, hogy az adott légi jármű nem RVSM engedélyezett, valamint olyan automatikus adatcsere szóbeli kiegészítéseként, ahol az automatikus adat továbbításból a repülési terv 18. rovata nem kerül továbbításra (a közlést további szükséges tájékoztatással kell kiegészíteni)

NEGATIVE RVSM (supplementary information, e.g. state aircraft)

NEM RVSM ENGEDÉLYEZETT (kiegészítő tájékoztatás, pl.: állami légi jármű)

2.5.8.2.rendkívüli állapot/körülmény okának közlésére, amikor egy légi jármű erős turbulencia, vagy egyéb veszélyes meteorológiai képződmény (vagy berendezés hibája, amelyik a megfelelő) következtében képtelen az RVSM üzemelésre

UNABLE RVSM DUE TURBULENCE (or EQUIPMENT, as applicable)

KÉPTELEN AZ RVSM-re TURBULENCIA (vagy BERENDEZÉS, amelyik a megfelelő) MIATT

### 3. ATS felderítő szolgálat kifejezései

#### 3.1. ATS felderítő szolgálatok általános kifejezései

##### 3.1.1. Légi járművek azonosítása

###### 3.1.1.1. REPORT HEADING /AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)/

JELENTSE AZ IRÁNYÁT /REPÜLÉSI SZINTJÉT (vagy TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁGÁT)/

###### 3.1.1.2. FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits)

FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) AZONOSÍTÁS MIATT. IRÁNY (három számjegy)

###### 3.1.1.3. TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING

ADJON AZONOSÍTÁSHOZ ÉS JELENTSE AZ IRÁNYÁT

###### 3.1.1.4. RADAR CONTACT /position/

AZONOSÍTVA /hely/-EN

###### 3.1.1.5. IDENTIFIED /position/

AZONOSÍTVA /hely/-EN

###### 3.1.1.6. NOT IDENTIFIED/reason/ /RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION/

NINCS AZONOSÍTVA /ok miatt/ /TÉRJEN VISSZA (vagy FOLYTASSA) SAJÁT NAVIGÁCIÓVAL/

##### 3.1.2. Helyzettájékoztatás

POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point))

HELYZETE (fontos pont)-TÓL (távolság)-RA (irány)-ON (vagy (fontos pont) FELETT vagy TRAVERZ))

##### 3.1.3. Vektorálási utasítások

###### 3.1.3.1. LEAVE (significant point) HEADING (three digits)

HAGYJA EL A (fontos pont)-OT (három számjegy) IRÁNYON

###### 3.1.3.2. CONTINUE HEADING (three digits)

FOLYTASSA A (három számjegy) IRÁNYON

###### 3.1.3.3. CONTINUE PRESENT HEADING

FOLYTASSA A JELENLEGI IRÁNYÁN

###### 3.1.3.4. FLY HEADING (three digits)

REPÜLJÖN A (három számjegy) IRÁNYON

###### 3.1.3.5. TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) /reason/

FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (három számjegy) IRÁNYRA /(ok) MIATT/

3.1.3.6. TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES /reason/  
FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (fokérték) FOKOT /(ok) MIATT/

3.1.3.7. STOP TURN HEADING (three digits)

FEJEZZE BE A FORDULÓJÁT (három számjegy) IRÁNYON

3.1.3.8. FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (name)  
(significant point)

REPÜLJÖN (három számjegy) IRÁNYON, AMIKOR KÉPES TARTSON KÖZVETLENÜL  
(navigációs berendezés) (fontos pont) -RA

3.1.3.9. HEADING IS GOOD

IRÁNYA JÓ

3.1.4. A vektorálás befejezése

3.1.4.1. RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions)

FOLYTASSA SAJÁT NAVIGÁCIÓVAL (légijármű helyzete) (különleges utasítások)

3.1.4.2. RESUME OWN NAVIGATION /DIRECT/ (significant point) /MAGNETIC  
TRACK (three digits) DISTANCE (number) MILES (or KILOMETRES)/

FOLYTASSA SAJÁT NAVIGÁCIÓVAL /REPÜLJÖN EGYENESEN/ (fontos pont)-RA  
/MÁGNESES IRÁNY (három számjegy) TÁVOLSÁG (szám) TENGERI MÉRFÖLD (vagy  
KILOMÉTER)/

3.1.5. Manőverek

3.1.5.1. MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (or RIGHT) /reason/  
CSINÁLJON BALRA (vagy JOBBRA) EGY 360 FOKOS FORDULÓT /(ok) MIATT/

3.1.5.2. ORBIT LEFT (or RIGHT) /reason/

KÖRÖZZÖN BALRA (vagy JOBBRA) /(ok) MIATT/

3.1.5.3.a fedélzeti irányrendszer megbízhatatlan működése esetén

MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or (number) DEGREES PER  
SECOND). START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND „NOW”

HAJTSON VÉGRE EGYÉRTÉKŰ (vagy FÉLÉRTÉKŰ) FORDULÓKAT, vagy (szám)  
FOK/MÁSODPERC ÉRTÉKŰ FORDULÓKAT. A FORDULÓKAT A „MOST”  
UTASÍTÁSRA KEZDJE MEG ÉS FEJEZZE BE

3.1.5.4. TURN LEFT (or RIGHT) NOW

MOST FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA)

3.1.5.5. STOP TURN NOW

MOST FEJEZZE BE A FORDULÓT

3.1.5.6. Ha a vektorálás, vagy a fenti manőverek okát meg kell adni, a következő  
kifejezéseket használják:

3.1.5.6.1. DUE TRAFFIC

FORGALOM MIATT

3.1.5.6.2. FOR SPACING

NAGYOBB TÁVOLSÁGTARTÁS ÉRDEKÉBEN

3.1.5.6.3. FOR DELAY

KÉSLELTETÉS MIATT

3.1.5.6.4. FOR DOWNWIND (or BASE, or FINAL)

HOSSZÚFALRA (vagy ALAPFALRA, vagy VÉGSŐ EGYENESRE)

3.1.6. Sebesség szabályozás

3.1.6.1. REPORT SPEED

JELENTSE A SEBESSÉGÉT

3.1.6.2. → SPEED (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR)

SEBESSÉG (szám) CSOMÓ (vagy KILOMÉTER PER ÓRA)

3.1.6.3. MAINTAIN (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR) /OR GREATER (or OR LESS) / UNTIL (significant point)/

TARTSON (szám) CSOMÓ (vagy KILOMÉTER PER ÓRA) /VAGY TÖBBET (vagy VAGY KEVESEBBET) / SEBESSÉGET (fontos pont)-IG

3.1.6.4. DO NOT EXCEED (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR)

NE LÉPJE TÚL (szám) CSOMÓT (vagy KILOMÉTER PER ÓRA) SEBESSÉGET

3.1.6.5. MAINTAIN PRESENT SPEED

TARTSA JELENLEGI SEBESSÉGÉT

3.1.6.6. INCREASE (or REDUCE) SPEED TO (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR) /OR GREATER (or OR LESS)/

NÖVELJE (vagy CSÖKKENTSE) SEBESSÉGÉT (szám) CSOMÓRA (vagy KILOMÉTER PER ÓRÁRA /VAGY TÖBBRE (vagy VAGY KEVESEBBRE)/

3.1.6.7. INCREASE (or REDUCE) SPEED BY (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR)

NÖVELJE (vagy CSÖKKENTSE) SEBESSÉGÉT (szám) CSOMÓ (vagy KILOMÉTER PER ÓRA) ÉRTÉKKEL

3.1.6.8. RESUME NORMAL SPEED

TARTSON NORMÁLIS SEBESSÉGET

3.1.6.9. REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED

CSÖKKENTSÉN A LEGKISEBB MEGKÖZELÍTÉSI SEBESSÉGRE

3.1.6.10. REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED

CSÖKKENTSÉN A LEGKISEBB TISZTA SEBESSÉGRE

3.1.6.11. NO /ATC/ SPEED RESTRICTIONS

NINCS /ATC által kiadott/ SEBESSÉG MEGKÖTÉS

3.1.7. Helyzetjelentés

3.1.7.1. amikor a légi járműnek engedélyt adnak arra, hogy mellőzze a helyzetjelentések adását  
OMIT POSITION REPORTS /UNTIL (specify)/

MELLŐZZE A HELYZETJELENTÉST / (meghatározás)-IG/

3.1.7.2. NEXT REPORT AT (significant point)

KÖVETKEZŐ HELYZETJELENTÉST (fontos pont)-NÁL ADJON

3.1.7.3. REPORTS REQUIRED ONLY AT (significant point(s))

HELYZETJELENTÉST CSAK (fontos ponton vagy ponto(ko)n) ADJON

3.1.7.4. RESUME POSITION REPORTING

FOLYTASSA A HELYZETJELENTÉSEK ADÁSÁT

3.1.8. Forgalmi tájékoztatás és kitérés manőverek

3.1.8.1. TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight) /any other pertinent information/

FORGALOM (szám) ÓRA-IRÁNYBAN (távolság) (forgalom haladási iránya) /egyéb tájékoztatások/

3.1.8.1.1. UNKNOWN

ISMERETLEN

3.1.8.1.2. SLOW MOVING

LASSÚ MOZGÁSÚ

3.1.8.1.3. FAST MOVING

GYORS MOZGÁSÚ

3.1.8.1.4. CLOSING

KÖZELEDŐBEN



## 3.1.8.1.5. OPPOSITE (or SAME) DIRECTION

SZEMBEJÖVŐ (vagy AZONOS) IRÁNYON

## 3.1.8.1.6. OVERTAKING

ELŐZÉST HAJT VÉGRE

## 3.1.8.1.7. CROSSING LEFT TO RIGHT (or RIGHT TO LEFT)

BALRÓL JOBBRA (vagy JOBBRÓL BALRA) KERESZTEZ

## 3.1.8.1.8. (aircraft type)

(légijármű típusa - ha ismert)

## 3.1.8.1.9. (level)

(magasság - ha ismert)

## 3.1.8.1.10. CLIMBING (or DESCENDING)

EMELKEDIK (vagy SÜLLYED) - ha ismert

## 3.1.8.2. iránykérés kitérésre

→ REQUEST VECTORS

KÉREK IRÁNYOKAT

## 3.1.8.3. DO YOU WANT VECTORS?

KÍVÁN IRÁNYOKAT (a kitéréshez)?

## 3.1.8.4. az ismeretlen forgalom elhagyásakor

CLEAR OF TRAFFIC /appropriate instructions/

ELHAGYTA AZ ISMERETLEN FORGALMAT /megfelelő utasítások/

## 3.1.8.5. kitérítő ténykedésre adott utasítás

TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (three digits) TO AVOID /UNIDENTIFIED/ TRAFFIC (bearing by clock-reference and distance)

AZONNAL FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (három számjegy) IRÁNYRA, /AZONOSÍTATLAN/ FORGALOM ELKERÜLÉSÉRE (forgalom iránya óra-irány szerint és a távolság megjelölésével)

3.1.8.6. TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID /UNIDENTIFIED/ TRAFFIC AT (bearing by clock-reference and distance)

AZONNAL FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (fokérték) FOKOT, /AZONOSÍTATLAN/ FORGALOM ELKERÜLÉSÉRE (forgalom iránya óra-irány szerint és a távolság megjelölésével)

## 3.1.9. Rádióösszeköttetés és rádióhiba

## 3.1.9.1. /IF/ RADIO CONTACT LOST (instructions)

/HA/ A RÁDIÓÖSSZKÖTTETÉS ELVESZETT (utasítások)

## 3.1.9.2. IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (number) MINUTES (or SECONDS) (instructions)

HA NEM LESZ RÁDIÓÖSSZKÖTTETÉSE (szám) PERCIG (vagy MÁSODPERCIG) (utasítások)

## 3.1.9.3. REPLY NOT RECEIVED (instructions)

ADÁSÁT NEM VETTEM (utasítások)

## 3.1.9.4. ha rádióhibát feltételeznek

IF YOU READ /manoeuvre instructions or SQUAWK (code or IDENT)/

HA VESZI AZ ADÁST /manőverre szóló utasítások, vagy ÁLLÍTSA A VÁLASZJELADÓJÁT (kód)-RA vagy ADJON SPI AZONOSÍTÓ JELET/

## 3.1.9.5. (manoeuvre, SQUAWK or IDENT) OBSERVED. POSITION (position of aircraft) [(instructions)]

(manőver, KÓDVÁLTÁS, vagy SPI AZONOSÍTÓ JELE) MEGFIGYELVE. HELYZETE (a légijármű helye) [(utasítások)]

### 3.1.10. Radarszolgáltatás befejezése

3.1.10.1. RADAR SERVICE(or IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (reason)] (instructions)

RADARSZOLGÁLTATÁS (vagy AZONOSSÁG FENNTARTÁSA) BEFEJEZVE [(ok) MIATT] (egyéb utasítások)

3.1.10.2. WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information)

RÖVIDESEN ELVESZÍTEM AZ AZONOSSÁGOT (megfelelő utasítások vagy tájékoztatások)

3.1.10.3. IDENTIFICATION LOST /reasons/ (instructions)

ELVESZTETTEM AZ AZONOSSÁGÁT /(ok) MIATT/ (utasítások)

### 3.1.11. RADAR BERENDEZÉSBEN BEÁLLÓ VÁLTOZÁS (ROMLÁS)

3.1.11.1. SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary)  
MÁSODLAGOS RADAR MEGHIBÁSODOTT (megfelelő tájékoztatások szükség szerint)

3.1.11.2. PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary)  
ELSŐDLEGES RADAR MEGHIBÁSODOTT (megfelelő tájékoztatások szükség szerint)

## 3.2. Radar a bevezető irányító szolgálatnál

### 3.2.1. Radarvektorálás a bevezetéshez

3.2.1.1. VECTORING FOR (type of pilot-interpreted aid e.g. ILS, VOR, NDB) APPROACH RUNWAY (number)

RADARVEKTORÁLÁS A (jelölés) FUTÓPÁLYA a hajózó személyzet által önállóan végzett bevezetést kiszolgáló navigációs berendezés, pl.: ILS, VOR, NDB)-RE

3.2.1.2. VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number)

RADARVEKTORÁLÁS A (jelölés) FUTÓPÁLYA, LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ MEGKÖZELÍTÉSÉHEZ

3.2.1.3. VECTORING FOR (positioning in the circuit)

RADARVEKTORÁLÁS A (jelölés) FUTÓPÁLYA (forgalmi körének meghatározott pontja)-RA

3.2.1.4. VECTORING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number)

RADARVEKTORÁLÁS A (jelölés) FUTÓPÁLYA LÉGTÉR ELLENŐRZŐ RADAR SEGÍTSÉGÉVEL VÉGREHAJTOTT MEGKÖZELÍTÉSÉHEZ

3.2.1.5. VECTORING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (number)

VEKTORÁLÁS A (jelölés) FUTÓPÁLYA PRECIZIÓS MEGKÖZELÍTÉSÉHEZ

3.2.1.6. (type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions)

(típusú) MEGKÖZELÍTÉS NEM LEHETSÉGES (ok) MIATT (másféle bevezetésre adott utasítások)

### 3.2.2. Radarvektorálás ILS vagy egyéb a hajózó személyzet által önállóan végzett bevezetést kiszolgáló navigációs berendezésre

3.2.2.1. POSITION (number) MILES (or KILOMETRES) from (fix). TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits)

HELYZETE (szám) MÉRFÖLD (vagy KILOMÉTER) a (ponttól). FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (három számjegy) IRÁNYRA

3.2.2.2. YOU WILL INTERCEPT (radio aid or track) (distance) FROM (significant point or TOUCHDOWN)

A (navigációs berendezést vagy útvonalat) (távolság)-NÁL FOGJA ELÉRNI (fontos ponttól vagy A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL)

3.2.2.3. amikor a hajózó személyzet meghatározott távolságra történő ráhelyezést kér

→ REQUEST (distance) FINAL

(távolság) HOSSZÚSÁGÚ VÉGSŐ EGYENEST KÉRÜNK

3.2.2.4. CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number)

ENGEDÉLYEZVE AZ (típusú) MEGKÖZELÍTÉS A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA

3.2.2.5. utasítások és tájékoztatások

REPORT ESTABLISHED ON /ILS/ LOCALIZER (or ON GBAS/SBAS/MLS APPROACH COURSE)

JELENTSE, HA AZ /ILS/ IRÁNYSÁVOT (vagy a GBAS/SBAS/MLS MEGKÖZELÍTÉSI IRÁNYT KÖVETI

3.2.2.6. CLOSING FROM LEFT (or RIGHT) /REPORT ESTABLISHED/

BALRÓL (vagy JOBBRÓL) ZÁRKÓZIK FEL, /JELENTSE, HA KÖVETI/

3.2.2.7. TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits)/TO INTERCEPT/ or /REPORT ESTABLISHED/

FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (három számjegy) IRÁNYRA /HOGY KÖVESSE A RÁDIÓNAVIGÁCIÓS BERENDEZÉST/ vagy /JELENTSE, HA KÖVETI/

3.2.2.8. EXPECT VECTORS ACROSS (localizer course or radio aid) (reason)

A RADAR VEKTOROK VÁRHATÓAN KERESZTÜLVISZIK AZ (ILS irányzávon vagy rádiónavigációs berendezésen) (ok) MIATT)

3.2.2.9. THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (localizer course or radio aid) /reason/ EZ A FORDULÓ KERESZTÜLVISZI (ILS irányzávon vagy rádiónavigációs berendezésen) /(ok) MIATT/

3.2.2.10. TAKING YOU THROUGH (localizer course or radio aid) /reason/

KERESZTÜLVISZEM (ILS irányzávon vagy rádióberendezésen) /(ok) MIATT/

3.2.2.11. MAINTAIN (altitude) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION

TARTSON (magasság) A SIKLÓPÁLYA ELÉRÉSÉIG

3.2.2.12. REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH

JELENTSE, HA A SIKLÓPÁLYÁT KÖVETI

3.2.2.13. INTERCEPT (localizer course or radio aid) /REPORT ESTABLISHED/

ÁLLJON RÁ (ILS irányzávon vagy navigációs berendezés)-RE /JELENTSE, HA KÖVETI/

3.2.3. Egymástól független és egymástól függő párhuzamos megközelítési műveletek

3.2.3.1. CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) ENGEDÉLYEZVE (megközelítés típusa) MEGKÖZELÍTÉS A (szám) BAL (vagy JOBB) FUTÓPÁLYÁRA

3.2.3.2. YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE)

KERESZTEZTE AZ IRÁNYSÁVOT (vagy a GBAS/SBAS/MLS VÉGSŐ MEGKÖZELÍTÉSI IRÁNYT). FORDULJON AZONNAL BALRA (vagy JOBBRA) és TÉRJEN VISSZA AZ IRÁNYSÁVRA (vagy a GBAS/SBAS/MLS VÉGSŐ MEGKÖZELÍTÉSI IRÁNYRA)

3.2.3.3. ILS (or MLS) RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) LOCALIZER (or MLS) FREQUENCY IS (frequency)

A (szám) BAL (vagy JOBB) FUTÓPÁLYA IRÁNYSÁV (vagy MLS) FREKVENCIÁJA (frekvencia)

3.2.3.4. kitérítő ténykedésre, ha azt tapasztalják, hogy egy légi jármű megsérti a biztonsági zónát (NTZ-t)

TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES (or HEADING) (three digits) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC /DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH/, CLIMB TO (altitude)

FORDULJON AZONNAL BALRA (vagy JOBBRA) (szám) FOKOT) vagy (három számjegy) IRÁNYRA), FORGALOM ELKERÜLÉS MIATT /HOGY ELKERÜLJE A SZOMSZÉDOS PÁLYÁRA MEGKÖZELÍTÉST VÉGZŐ LÉGIJÁRMŰVET/, EMELKEDJEN (magasság)-RA

3.2.3.5. kitérítő ténykedésre, 400 láb (120 m) alatt, amikor párhuzamos futópályákra meghatározott akadály felmérési síkokat alkalmaznak

CLIMB TO (altitude) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC /DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH/ (further instructions)

AZONNAL EMELKEDJEN (magasság)-RA FORGALOM ELKERÜLÉS MIATT /HOGY ELKERÜLJE A SZOMSZÉDOS PÁLYÁRA MEGKÖZELÍTÉST VÉGZŐ LÉGIJÁRMŰVET/ (további utasítások)

3.2.4. Légtér ellenőrző radarral kapcsolatos rádiótávbeszélő kifejezések

3.2.4.1. Szolgáltatás

3.2.4.1.1. THIS WILL BE SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number) TERMINATING AT (distance) FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (or HEIGHT) (number) FEET (or METRES), CHECK YOUR MINIMA /IN CASE OF GO AROUND (instructions)/

LÉGTÉR ELLENŐRZŐ RADARRAL VÉGREHAJTOTT RADAR BEVEZETÉS LESZ A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA, BEVEZETÉSI UTASÍTÁSOKAT A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL (távolság-ig) ADOK, AKADÁLYMENTES TENGERSZINT (vagy FÖLDFELSZÍN FELETTI MAGASSÁG) ELLENŐRIZZE A MINIMUMÁT. /ÁTSTARTOLÁS ESETÉN (utasítások)/

3.2.4.1.2. APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (distance) FROM TOUCHDOWN

A BEVEZETÉSI UTASÍTÁSOKAT A KÜSZÖBTŐL (távolságig) ADOM

3.2.4.2. Magassági tájékoztatás

3.2.4.2.1. COMMENCE DESCENT NOW /TO MAINTAIN A (number) DEGREE GLIDE PATH/

MOST KEZDJE EL A SÜLLYEDÉST /TARTSON (szám) FOKOS SIKLÓPÁLYÁT/

3.2.4.2.2. (distance) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units)

(távolsága) A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL, TENGERSZINT (vagy FÖLDFELSZÍN) FELETTI MAGASSÁGÁNAK (számok és mértékegység) KELL LENNIE

3.2.4.3. Helyzettájékoztatás

(distance) FROM TOUCHDOWN

(távolság) A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL

3.2.4.4. Ellenőrzések

3.2.4.4.1. CHECK GEAR DOWN /AND LOCKED/

ELLENŐRIZZE, HOGY FUTÓJA KINT /ÉS RÖGZÍTVE/VAN-E

3.2.4.4.2. OVER THRESHOLD

A KÜSZÖB FÖLÖTT

3.2.4.5. A megközelítés befejezése

3.2.4.5.1. REPORT VISUAL

JELENTSE, HA LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VAN

3.2.4.5.2. REPORT RUNWAY /LIGHTS/ IN SIGHT

JELENTSE, HA LÁTJA A FUTÓPÁLYÁT /FUTÓPÁLYA FÉNYEKET/

3.2.4.5.3. APPROACH COMPLETED /CONTACT (unit)/

A BEVEZETÉS BEFEJEZVE /TÉRJEN ÁT (egységre)/

### 3.2.5. Precíziós bevezető radarral kapcsolatos rádiótávbeszélő kifejezések

#### 3.2.5.1. Szolgáltatás

3.2.5.1.1. THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY (number)

PRECÍZIÓS RADAR BEVEZETÉS LESZ A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA

3.2.5.1.2. PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions)

PRECÍZIÓS BEVEZETÉS NEM LEHETSÉGES (ok) MIATT (más megközelítési módra szóló utasítás)

3.2.5.1.3. IN CASE OF GO AROUND (instructions)

HA ÁTSTARTOL (utasítások)

#### 3.2.5.2. Rádiótávbeszélő összeköttetés

3.2.5.2.1. DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS

NE VÁLASZOLJON A TOVÁBBI RÁDIÓ ADÁSOKRA

3.2.5.2.2. REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE INSTRUCTIONS

VÁLASZÁT NEM VETTEM. FOLYTATOM AZ UTASÍTÁSOKAT

#### 3.2.5.3. Oldalszög tájékoztatás

3.2.5.3.1. CLOSING /SLOWLY (or QUICKLY)/ /FROM THE LEFT (or FROM THE RIGHT)

/LASSAN (vagy GYORSAN)/ KÖZELEDIK BALRÓL (vagy JOBBRÓL)/

3.2.5.3.2. HEADING IS GOOD

GÉPTENGELY IRÁNYA JÓ

3.2.5.3.3. ON TRACK

KÖZÉPVONALON

3.2.5.3.4. SLIGHTLY (or WELL, or GOING) LEFT (or RIGHT) OF TRACK

KISSÉ (vagy NAGYON vagy ELTÉR) BALRA (vagy JOBBRA) A KÖZÉPVONALTÓL

3.2.5.3.5. (number) METRES LEFT (or RIGHT) OF TRACK

(szám) MÉTERREL BALRA (vagy JOBBRA) A KÖZÉPVONALTÓL

#### 3.2.5.4. Magassági tájékoztatás

3.2.5.4.1. APPROACHING GLIDE PATH

KÖZELEDŐBEN A SIKLÓPÁLYÁHOZ

3.2.5.4.2. COMMENCE DESCENT NOW /AT (number) FEET PER MINUTE OR (number) METRES PER SECOND) (or ESTABLISH A (number) DEGREE GLIDE PATH)/

MOST KEZDJE EL A SÜLLYEDÉST / (szám) LÁB PER PERC VAGY (szám) MÉTER PER MÁSODPERC ÉRTÉKKEL (vagy TARTSON (szám) FOKOS SIKLÓPÁLYÁT)/

3.2.5.4.4. RATE OF DESCENT IS GOOD

SÜLLYEDÉS MÉRTÉKE JÓ

3.2.5.4.5. ON GLIDE PATH

SIKLÓPÁLYÁN

3.2.5.4.6. SLIGHTLY (or WELL, or GOING) ABOVE (or BELOW) GLIDE PATH

KISSÉ (vagy NAGYON) A SIKLÓPÁLYA FELETT (vagy ALATT), vagy KISSÉ (vagy NAGYON) A SIKLÓPÁLYA FÖLÉ (vagy ALÁ) MEGY

3.2.5.4.7. /STILL/ (number) FEET (or METRES) TOO HIGH (or TOO LOW)

(MÉG MINDIG) (szám) LÁBBAL (vagy MÉTERREL) A SIKLÓPÁLYA FELETT (vagy ALATT), vagy (MÉG MINDIG) TÚL MAGAS (vagy TÚL ALACSONY)

3.2.5.4.8. ADJUST RATE OF DESCENT

SZABÁLYOZZA A SÜLLYEDÉS MÉRTÉKÉT

3.2.5.4.9. COMING BACK /SLOWLY (or QUICKLY)/ TO GLIDE PATH

/LASSAN (vagy GYORSAN)/ VISSZATÉRŐBEN A SIKLÓPÁLYÁRA

3.2.5.4.10. RESUME NORMAL RATE OF DESCENT

VEGYE FEL ÚJRA A NORMÁL SÜLLYEDÉSI ÉRTÉKET

3.2.5.4.11. ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (to be followed by appropriate instructions)

A MAGASSÁGI ELEM MEGHIBÁSODOTT (megfelelő utasítások)

3.2.5.4.12. (distance) FROM TOUCHDOWN. ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units)

(távolság) A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL. TENGERSZINT (vagy FÖLDFELSZÍN) FELETTI MAGASSÁGÁNAK (számok és mértékegység) KELL LENNIE

3.2.5.5. Helyzettájékoztató

3.2.5.5.1. (distance) FROM TOUCHDOWN

(távolság) A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL

3.2.5.5.2. OVER APPROACH LIGHTS

A BEVEZETŐ FÉNYSOR FÖLÖTT

3.2.5.5.3. OVER THRESHOLD

A KÜSZÖB FÖLÖTT

3.2.5.6. ELLENŐRZÉSEK

3.2.5.6.1. CHECK GEAR DOWN AND LOCKED

ELLENŐRIZZE, HOGY FUTÓJA KINT ÉS RÖGZÍTVE VAN-E

3.2.5.6.2. CHECK DECISION ALTITUDE (or HEIGHT)

ELLENŐRIZZE AZ ELHATÁROZÁSI TENGERSZINT (vagy FÖLDFELSZÍN) FELETTI MAGASSÁGÁT

3.2.5.7. A megközelítés befejezése

3.2.5.7.1. REPORT VISUAL

JELENTSE, HA LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VAN

3.2.5.7.2. REPORT RUNWAY /LIGHTS/ IN SIGHT

JELENTSE, HA LÁTJA A FUTÓPÁLYÁT /FUTÓPÁLYA FÉNYEKET/

3.2.5.7.3. APPROACH COMPLETED /CONTACT (unit)/

A BEVEZETÉS BEFEJEZVE /TÉRJEN ÁT (egységre)/

3.2.5.8. MEGSZAKÍTOTT MEGKÖZELÍTÉS

3.2.5.8.1. CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND (missed approach instructions)

FOLYTASSA LÁTÁSSAL VAGY STARTOLJON ÁT (megszakított megközelítési utasítások)

3.2.5.8.2. GO AROUND IMMEDIATELY /missed approach instructions/ (reason)

AZONNAL STARTOLJON ÁT /megszakított megközelítési utasítások/ (oka)

3.2.5.8.3. ARE YOU GOING AROUND?

ÁTSTARTOL?

3.2.5.8.4. IF GOING AROUND (appropriate instructions)

HA ÁTSTARTOL (megfelelő utasítások)

3.2.5.8.5. → GOING AROUND

ÁTSTARTOLUNK

3.3. A másodlagos felderítő radarral (SSR) kapcsolatos kifejezések

3.3.1. Az SSR berendezés képességének meghatározása

3.3.1.1. ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY

KÖZÖLJE A VÁLASZJELADÓJA KÉPESSÉGÉT

3.3.1.2. → TRANSPONDER (as shown in the flight plan)

(a repülési tervben feltüntetett) TÍPUSÚ VÁLASZJELADÓ VAN A FEDÉLZETEN

3.3.1.3. → NEGATIVE TRANSPONDER

NINCS VÁLASZJELADÓ A FEDÉLZETEN

3.3.2. A válaszjeladó beállítására adott utasítás

3.3.2.1. FOR DEPARTURE SQUAWK (code)  
INDULÁS ELŐTT ÁLLÍTSA A VÁLASZJELADÓJÁT (szám) -RA

3.3.2.2. SQUAWK (code)  
ÁLLÍTSA VÁLASZJELADÓJÁT (szám) -RA

3.3.3. Ha fel kell kérni a személyzetet egy, már előzetesen kapcsolt kód újrapcsolására

3.3.3.1. RESET SQUAWK /(mode)/ (code)

ÁLLÍTSA BE ÚJRA A (módot) (kódot)

3.3.3.2. → RESETTING (mode) (code)

ÚJRAÁLLÍTJUK A (módot) (kódot)

3.3.4. Ha kérni kell a légi jármű azonosítás újrapcsolását

REENTER MODE S AIRCRAFT IDENTIFICATION

ÁLLÍTSA BE ÚJRA AZ S MÓDÚ LÉGIJÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELET

3.3.5. Ha fel kell kérni a személyzetet a már beállított „a” módú kód megerősítésére

3.3.5.1. CONFIRM SQUAWK (code)

ERŐSÍTSE MEG A KÓDJÁT

3.3.5.2. → SQUAWKING (code)

VÁLASZJELADÓKÓD (kód)

3.3.6. Ha fel kell kérni a személyzetet az ident működtetésére

3.3.6.1. SQUAWK /(coden) /AND/ IDENT

/ÁLLÍTSA VÁLASZJELADÓJÁT (kód/-RA/ /ÉS/ ADJON AZONOSÍTÓ JELET

3.3.6.2. katonai válaszjeladók üzemeltetése:

3.3.6.2.1. SQUAWK LOW

KAPCSOLJA CSÖKKENTETT TELJESÍTMÉNYRE VÁLASZJELADÓJÁT

3.3.6.2.2. SQUAWK NORMAL

KAPCSOLJA NORMÁL TELJESÍTMÉNYRE VÁLASZJELADÓJÁT

3.3.7. Ha fel kell kérni a személyzetet a válaszjeladó üzemeltetésének időleges felfüggesztésére

3.3.7.1. SQUAWK STANDBY

KAPCSOLJA VÁLASZJELADÓJÁT KÉSZENLÉTI ÜZEMMÓDRA

3.3.7.2. Katonai válaszjeladók

STOP SQUAWK THREE

KAPCSOLJA KI AZ IFF-T

Egyes katonai válaszjeladók (IFF) egyidejűleg képesek „katonai” (Mode A/3) és „polgári” üzemmódban működni. Ha az ATS egység a Mode 3/A üzem megszüntetését kéri, a „SQUAWK STANDBY” (KAPCSOLJA VÁLASZJELADÓJÁT KÉSZENLÉTI ÜZEMMÓDRA) kifejezés nem használható, mivel ez megszünteti a polgári üzemmódban történő válaszadást is.

3.3.8. Személyzet felkérése a válaszjeladó vészhelyzeti kódra való beállítására

SQUAWK MAYDAY /CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO/

ÁLLÍTSA VÁLASZJELADÓJÁT MAYDAY-RE /KÓD HETVENHÉT-NULLA-NULLA/

3.3.9. Ha fel kell kérni a személyzetet a válaszjeladó teljes kikapcsolására

STOP SQUAWK

KAPCSOLJA KI VÁLASZJELADÓJÁT

3.3.10. Ha fel kell kérni a személyzetet, hogy válaszjeladóját magasság kijelző üzemmódban üzemeltesse

SQUAWK CHARLIE  
KAPCSOLJON CHARLIE ÜZEMMÓDRA

3.3.11. Ha fel kell kérni a személyzetet a helyes nyomás beállításra és repülési magasságának ellenőrzésére

CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level)  
ELLENŐRIZZE A MAGASSÁGMÉRŐ BEÁLLÍTÁST ÉS ERŐSÍTSE MEG (magasságát)

3.3.12. ha fel kell kérni a személyzetet, hogy kapcsolja ki a válaszjeladó magasság kijelző üzemmódját, mert helytelen jelzést ad

STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION  
KAPCSOLJA KI A CHARLIE ÜZEMMÓDOT, MERT HELYTELEN KIJELEZÉST MUTAT

3.3.13. ha fel kell kérni a személyzetet a másodlagos radar berendezés által kijelzett magasság ellenőrzésére

CONFIRM (level)  
ERŐSÍTSE MEG (magasságát)

#### 4. Riasztás során alkalmazott kifejezések

##### 4.1. Alacsony tengerszint feletti magasságra vonatkozó figyelmeztetés

(aircraft call sign) LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS (number) /(units)/. /THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)/

(légijármű hívójel) ALACSONY MAGASSÁGRA VONATKOZÓ FIGYELMEZTETÉS, AZONNAL ELLENŐRIZZE TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁGÉIT, A QNH (szám) /(mértékegység)/. /A MINIMÁLIS TENGERSZINT FELETTI REPÜLÉSI MAGASSÁG (magasság)/

##### 4.2. A földfelszínnel való összeütközési veszélyre történő figyelmeztetés

(aircraft call sign) TERRAIN ALERT, (suggested pilot action, if possible)  
(légijármű hívójel) FÖLDFELSZÍNNEL VALÓ ÖSSZEÜTKÖZÉSI VESZÉLY,  
(hajózó személyzet számára javasolt ténykedés, amennyiben lehetséges)

#### 5. Földi személyzet és légijármű személyzet között alkalmazott kifejezések

##### 5.1. Indítási eljárások

###### 5.1.1. földi személyzet és légijármű személyzet között

###### 5.1.1.1. /ARE YOU/ READY TO START UP?

KÉSZEN ÁLL A HAJTÓMŰINDÍTÁSRA?

###### 5.1.1.2. → STARTING NUMBER (engine number(s))

INDÍTJUK A (számú) HAJTÓMŰVE(ke)T

5.1.1.3. A földi személyzetnek ezt követően a légijármű személyzetével létesített telefon-összeköttetésen keresztül vagy egyértelmű látjelekkel kell jeleznie a légijármű számára, hogy a légijármű körül minden rendben van és az indítás a jelzettek szerint folytatódhat.

##### 5.2. Hátratulással kapcsolatos eljárások

###### 5.2.1. földi személyzet és légijármű személyzet között

ARE YOU READY FOR PUSHBACK?



KÉSZEN VAN A HÁTRATOLÁSRA?

5.2.2. → READY FOR PUSHBACK

KÉSZEN VAGYUNK A HÁTRATOLÁSRA

5.2.3. CONFIRM, BRAKES RELEASED

ERŐSÍTSE MEG, HOGY A FÉKEKET KIOLDOTTA

5.2.4. → BRAKES RELEASED

FÉKEK KIOLDVA

5.2.5. COMMENCING PUSHBACK

KEZDJÜK A HÁTRATOLÁST

5.2.6. PUSHBACK COMPLETED

HÁTRATOLÁS BEFEJEZVE

5.2.7. → STOP PUSHBACK

ÁLLJON LE A HÁTRATOLATÁSSAL

5.2.8. CONFIRM, BRAKES SET

ERŐSÍTSE MEG, HOGY BEFÉKEZETT

5.2.9. → BRAKES SET

BEFÉKEZVE

5.2.10. → DISCONNECT

KAPCSOLJA LE AZ ÖSSZEKÖTTETÉST

5.2.11. DISCONNECTING, STAND-BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (or RIGHT)

(telefon) ÜSSZEKÖTTETÉS LEKAPCSOLVA, FIGYELJEN A LÉGIJÁRMŰ BAL (vagy JOBB) OLDALA FELŐLI LÁTJELEKRE

5.2.12. Ezt követően látjellel kell a légijármű személyzet tudomására hozni, hogy az összeköttetést lekapcsolták és a légijármű körül minden rendben van a guruláshoz.

6. CPDLC-vel kapcsolatos kifejezések

6.1. A 369. § (7) bekezdésének megfelelő engedély lehet a következő: SAS445 DISREGARD CPDLC CLIMB CLEARANCE MESSAGE, BREAK, CLIMB TO FL310. (SAS445 Hagyja figyelmen kívül a CPDLC emelkedési engedély közleményt, ÚJ KÖZLEMÉNY, emelkedjen FL310-re)

## 13. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

**CPDLC SÜRGŐSSÉG, RIASZTÁS ÉS VÁLASZ KÖZLEMÉNY**

1. A 370. § (9) bekezdésben foglalt közlemény jellemzők.

## 1.1. Sürgősség

A sürgősségi közlemény jellemző mutatja meg a felhasználó számára a vett közlemény sorrendiségét. A sürgősségi típusokat a következő táblázat tartalmazza.

	A	B	C
1	Típus	Leírás	Elsőbbségi jel
2	D	Distress (Veszélyhelyzet)	1
3	U	Urgent (Sürgősségi helyzet)	2
4	N	Normal (Normál üzemi állapot)	3
5	L	Low (Nem sürgős)	4

## 1.2. Riasztás

A riasztási jellemző a vett közlemény riasztási követelmény típusairól ad tájékoztatást. A riasztási típusokat a következő táblázat tartalmazza.

	A	B	C
1	Típus	Leírás	Elsőbbségi jel
2	H	High (Azonnali riasztás)	1
3	M	Medium (Sürgős riasztás)	2
4	L	Low (Riasztás)	3
5	N	No alerting required (Nem igényel riasztást)	4

## 1.3. Válasz

1.3.1. A válasz jellemző az egyes közlemény elemekre adható érvényes válaszokat adja meg.

1.3.2. A válasz típusokat a földről a légi járműre szóló közlemények esetében a következő táblázat tartalmazza.

	A	B	C	D
1	Típus	Válasz kötelező	Érvényes válaszok	Elsőbbség
2	W/U	Igen	WILCO – ENGEDÉLYEZEM, UNABLE – NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI, STANDBY – MARADJON FIGYELÉSEN, NOT CURRENT DATA AUTHORITY – NEM ÖN A	1

			PILLANATNYI ADATJOGOSULT, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY – NINCS FELJOGOSÍTVÁ, HOGY A SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULT LEGYEN, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (szükség esén), ERROR – HIBA	
3	A/N	Igen	AFFIRM – IGEN, NEGATIVE – NEM, STANDBY – MARADJON FIGYELÉSEN, NOT CURRENT DATA AUTHORITY – NEM ÖN A PILLANATNYI ADATJOGOSULT, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY – NINCS FELJOGOSÍTVÁ, HOGY A SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULT LEGYEN, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (szükség esetén), ERROR – HIBA	2
4	R	Igen	ROGER – NYUGTÁZOM, UNABLE – NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI / VÉGREHAJTANI, STANDBY – MARADJON FIGYELÉSEN, NOT CURRENT DATA AUTHORITY – NEM ÖN A PILLANATNYI ADATJOGOSULT, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY – NINCS FELJOGOSÍTVÁ, HOGY A SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULT LEGYEN, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (szükség esetén), ERROR – HIBA	3
5	Y	Igen	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS bármely, a légi járműről a földre küldött CPDLC közleményre ( szükség esetén),	4
6	N	Nem, kivéve, ha logikai nyugtázás t igényel	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (szükség esetén), NOT CURRENT DATA AUTHORITY – NEM ÖN A PILLANATNYI ADATJOGOSULT, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY – NINCS FELJOGOSÍTVÁ, HOGY A SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULT LEGYEN, ERROR – HIBA	5

1.3.3. A válasz típusokat a légi járműről a földre szóló közlemények esetén a következő táblázat tartalmazza.

	A	B	C	D
1	Típus	Válasz köteles	Érvényes válaszok	Elsőbbség

2	Y	Igen	, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS bármely, a földről a légijárműre küldött CPDLC közleményre (szükség esetén),	1
3	N	Nem, kivéve, ha logikai nyugtázást igényel	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (szükség esetén), SERVICE UNAVAILABLE – A SZOLGÁLTATÁS NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE, FLIGHT PLAN NOT HELD – REPÜLÉSI TERV NINCS TÁROLVA ERROR – HIBA	2

1.3.4. Ha a több elemből álló közlemény válaszköteles és a válaszközlemény egyetlen közleményelemet tartalmaz, a válasz valamennyi közleményelemre vonatkozik. Ha egy több elemből álló közlemény azt tartalmazza, hogy „CLIMB TO FL310 MAINTAIN MACH .84” EMELKEDJEN FL310-re ÉS TARTSON MACH .84-et, az erre válaszképpen érkező „WILCO” VÉGREHAJTOM közlemény egységesen vonatkozik a küldött üzenet mindkét elemére.

1.3.5. Ha az egy elemből álló engedély, vagy egy több elemből álló engedély közlemény valamely elemét a légijárművezető nem képes végrehajtani, válaszként a teljes engedélyre az „UNABLE” NEM TUDOM VÉGREHAJTANI közleményt kell elküldenie.

1.3.6. A légiforgalmi irányítónak „UNABLE” NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI közleménnyel kell válaszolnia, ha az egyetlen elemet, vagy egy több elemet tartalmazó engedélykérelem egyetlen részét sem tudja engedélyezni. Az érvényes engedélyt nem kell újra kiadni.

1.3.7. Ha a légiforgalmi irányító a több elemet tartalmazó engedélykérelem kizárólag egy részét tudja engedélyezni, egy, a kérés minden elemére vonatkozó „UNABLE” NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI közleménnyel kell válaszolnia, valamint ha szükséges, a válaszközleménynek tartalmaznia kell az elutasítás indokát vagy tájékoztatást arról, hogy az engedély kiadása mikorra várható.

1.3.8. Ha az egy vagy több elemet tartalmazó engedélykérelem valamennyi része teljesíthető, a légiforgalmi irányítónak az engedélykérelem minden egyes elemére válaszolnia kell. A válasz egyetlen, földről a légijárműre szóló közlemény.

1.3.8.1. Példák a légijárműről a földre továbbított, a fentebb feltüntetett közlemény elemeket tartalmazó, több elemből álló közleményekre:

REQUEST CLEARANCE YQM YYG YYT YQX TRACK X EINN EDDF  
KÉREK ENGEDÉLYT YQM YYG YYT YQX ÚTIRÁNY X EINN EDDF  
REQUEST CLIMB TO FL350  
KÉREK EMELKEDÉST FL350-re  
REQUEST MACH 0.84  
KÉREK MACH 0.84-et

1.3.8.2. Lehetséges válasz közlemények:

CLEARED YQM YYG YYT YQX TRACK X EINN EDDF  
ENGEDÉLYEZVE YQM YYG YYT YQX ÚTIRÁNY X EINN EDDF  
CLIMB TO FL350  
EMELKEDJEN FL350-re  
CROSS YYG AT OR AFTER 1150  
KERESZTEZZE YYG 11:50-kor VAGY KÉSŐBB  
NO SPEED RESTRICTION  
NINCS SEBESSÉ GKORLÁTOZÁS

1.3.9. Ha a CPDLC közlemény több mint egy közlemény elemet tartalmaz és az arra adott válasz jellemző– ha azt használják – Y, az egyetlen válaszközleménynek tartalmaznia kell a megfelelő válaszok számát és ugyanazt a sorrendet kell megőriznie.

1.3.9.1. Példa egy több elemes, földről a légijárműre irányuló közlemény tartalmára:

CONFIRM SQUAWK

ERŐSÍTSE MEG TRANSPONDER BEÁLLÍTÁSÁT

WHEN CAN YOU ACCEPT FL410

MIKOR TUDJA A FL410-et ELFOGADNI

1.3.9.2. Lehetséges válasz közlemények:

SQUAWKING 5525

Az 5525-öt KÓDOLOM

WE CAN ACCEPT FL410 AT 1636

A FL410-et 16:36-kor TUDJUK ELFOGADNI

14. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

**EMBERI TÉNYEZŐK FIGYELEMBEVÉTELÉVEL KÉSZÍTETT ELLENŐRZŐ LISTA  
ATC KEZELŐFELÜLETEK (HMI) TERVEZÉSÉHEZ**

1. A HMI (Human-Machine Interface) elemeit az ICAO Emberi Tényezők Útmutatója a Légiforgalmi Rendszerekhez (Human Factors Guidelines for Air Traffic Management (ATS) Systems, ICAO Doc 9758) 4. fejezetének figyelembevételével az e mellékletben meghatározott követelményeknek megfelelően kell kialakítani. Az ATM céljára kialakított rendszerek HMI megfelelőségét a légiközlekedési hatóság ellenőrzi a léginavigációs és a légiközlekedés biztonságát szolgáló egyéb földi berendezések engedélyezési eljárásáról és hatósági felügyeletéről szóló miniszteri rendeletben meghatározott engedélyezési eljárás során.

2. Vizuális kijelzők

2.1. Általános pontok

2.1.1. Az információ ne tűnjön el a képernyőről, csak akkor, ha:

2.1.1.1. a felhasználó ezt eredményező műveletet hajtott végre, vagy

2.1.1.2. az már nem releváns.

2.1.2. A számítógép megfelelő teljesítménnyel rendelkezzen ahhoz, hogy a felhasználó az információhoz jusson

2.1.2.1. kevesebb, mint 1 másodperc alatt egyszerű, gyakran végrehajtott cselekvések esetén;

2.1.2.2. legfeljebb 4 másodperc alatt bonyolultabb adatfeldolgozásoknál; és

2.1.2.3. legfeljebb 12 másodperc alatt ritkán használt, összetett feladatoknál.

2.1.3. A megjelenítendő színeket úgy kell meghatározni, hogy a felhasználó legyen képes különbséget tenni a színek között minden várható fényviszony esetén.

2.1.4. A megjelenítendő színek észlelési szempontból elég távol legyenek egymástól ahhoz, hogy ne lehessen őket összekeverni vagy ne mosódjanak egybe.

2.1.5. A karaktereket és szimbólumokat minden várható fényviszony esetén el lehessen olvasni.

2.1.6. Ablakok használata esetén az ablakoknak szükség esetén áthelyezhetőnek kell lenniük.

2.1.7. Ablakok használata esetén az ablakoknak szükség esetén átméretezhetőnek kell lenniük.

2.1.8. A repülésbiztonsági szempontból szükséges információkat tartalmazó felületet ne lehessen a felhasználó erre irányuló szándéka nélkül eltávolítani vagy a felhasználást akadályozó méretűre csökkenteni.

2.1.9. A kijelzők és felirataik legyenek láthatóak minden várható fényviszony esetén.

2.1.10. A feliratok, kifejezések és rövidítések következetesen legyenek használva a kijelzőrendszeren.

2.1.11. Legyen lehetőség a nagy- és kisbetűk használatára a folyamatos szövegekben, ahol szükséges.

2.2. Vizuális figyelmeztetések

2.2.1. A gyorsan elolvasandó és értelmezendő információk, mint például vészjelzések vagy fontos hibáüzenetek, ne villogjanak 3 Hz-nél gyorsabban.

2.2.2. A villogó információnak legyen egy „on” periódusa, ami legalább olyan hosszú, mint az „off” periódus.

3. Hangjelzéses figyelmeztetések

- 3.1. A hangjelzéses figyelmeztetések jelentése legyen egyértelmű.
- 3.2. Minden javasolt hangjelzéses figyelmeztetést egy reprezentatív felhasználói csoport realiztikus környezetben teszteljen és értékeljen.
- 3.3. A hangjelzéses figyelmeztetések legyenek megkülönböztethetők más jelektől vagy zajoktól.
- 3.4. Ugyanaz a hangjelzés mindig ugyanazt az információt jelezze.
- 3.5. Az információ, amelyre a hangjelzés figyelmeztet, vizuálisan is jelenjen meg.
- 3.6. Hangjelzéses figyelmeztetéseket csak az azonnali beavatkozást igénylő esetekben használjon a rendszer.
- 3.7. Minden hangjelzés frekvenciája 500 és 3000 Hz között legyen.
- 3.8. Ne alkalmazzanak olyan sok különféle hangjelzést, hogy azok egyidejű megjelenése a 3.2. pont szerinti tesztelés és értékelés alapján feldolgozhatatlan legyen a kezelő számára.

#### 4. Adatbeviteli eljárások

##### 4.1. Általános pontok

- 4.1.1. A kialakítás segítse a felhasználót az adatbeviteli hibák felfedezésében és kijavításában.
- 4.1.2. A billentyűzet leütése vagy más adatbeviteli művelet azonnal jelenjen meg a képernyőn.
- 4.1.3. Egy adatelemet csak egyszer kelljen bevinni; a rendszer őrizze meg ezt az értéket és más mezőbe is vigye be, ha szükséges.
- 4.1.4. A felhasználó kapjon visszajelzést az adat elfogadásáról vagy elutasításáról.
- 4.1.5. A manuálisan bevitt adatok feldolgozása csak azután kezdődjön, ha erre a felhasználó utasítást ad.

##### 4.2. Parancsok és parancsvégrehajtás

A rendszer jelezze ki az aktuális működési státuszt.

##### 4.3. Menük

A függőlegesen elhelyezett menüpontok balra legyenek igazítva.

##### 4.4. Hibaüzenetek és rendszerüzenetek

A hibaüzenetek a hiba előfordulása után azonnal jelenjenek meg, de a hibaüzenetek repülésbiztonsági szempontból fontos információk további folyamatos észlelését nem akadályozhatják meg.

#### 5. Beviteli és kezelő eszközök

##### 5.1. Billentyűzet

- 5.1.1. Az egy rendszeren belüli alfanumerikus billentyűk minden, a felhasználó által használt billentyűzeten azonosan legyenek elrendezve.
- 5.1.2. A billentyűzetek minden üzemeltetési állapotban olvashatóak legyenek és szükség esetén háttérvilágítással legyenek ellátva.
- 5.1.3. A funkcióbillentyűk egyértelmű, a funkciót jelző feliratokkal legyenek ellátva.
- 5.1.4. A funkcióbillentyűkkel előhívott funkciók a rendszerben legyenek azonosak.

##### 5.2. Érintőképernyők

Az érintőképernyő kijelzője legyen olvasható minden várható fényviszony esetén.

##### 5.3. Egér

- 5.3.1. A kurzor legyen egyenletesen mozgatható.
- 5.3.2. A kurzor az egér mozgásával arányosan mozduljon el.

#### 5.4. Digitalizáló táblák

5.4.1. A ceruza az egér mozgásával arányosan mozduljon el.

5.4.2. Ha a ceruzát a tábla valamely pontjára helyezik, a képernyőn a kurzor a kapcsolódó koordinátáknál jelenjen meg és maradjon is ott, míg a ceruzát el nem mozdítják.

#### 5.5. Nyomógombok (valós és virtuális)

5.5.1. A mechanikus nyomógombok legyenek úgy méretezve és elhelyezve, hogy segítsék a gomb aktiválását, de megakadályozzák a véletlen aktiválást.

5.5.2. A virtuális nyomógombok címkézése legyen egyértelmű, utaljon a funkcióra, méretük feleljen meg a IV. E. 1. pont követelményeinek.

5.5.3. A virtuális nyomógombok aktivált vagy nem aktivált állapota legyen vizuálisan megkülönböztethető.

#### 5.6. Lábkapcsolók és pedálok

5.6.1. A felhasználónak ne kelljen egy gombnál vagy pedálnál többet működtetnie ugyanazzal a lábbal.

5.6.2. A lábkapcsoló legyen úgy elhelyezve, hogy a nagylábujjal és talppal is működtetni lehessen azokat.



15. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

**SSR KÓDKIOSZTÁSI ELJÁRÁSOK BUDAPEST FIR-BEN**

1. A Participating Area EUR-E (a továbbiakban: PA EUR-E) alkörzet számára kiosztott nemzetközi tranzit kód szériák

Az EUR körzet ICAO SSR kód kiosztási tervének (Originating Region Code Assignment Method - ORCAM) megfelelően, a következő nemzetközi tranzit kód szériákat osztották ki a PA EUR-E alkörzet számára: 14, 17, 26, 34, 42, 44, 45, 46, 47, 51, 54, 61, 62, 64.

2. Nemzetközi repülések

2.1. A Budapest FIR-be belépő légi járművek megtarthatják a repülés korábbi útvonalán lévő irányító egységek által kiosztott kódot, ha:

2.1.1. a kódszéria megfelel az 1. pontban felsoroltak valamelyikének,

2.1.2. a kód az ICAO EUR Doc 023 szerint „tranzit” kódként megtartható Budapest FIR-ben,

2.1.3. a szomszédos állammal történt megállapodás szerint az általa kiosztott belföldi kód meghatározott repülésekre megtartható Budapest FIR-ben,

2.1.4. a belépő és kilépő FIR-ek ugyanabba az alkörzetbe (Participating Area-ba) tartoznak, vagy

2.1.5. a tranzit kódot használó légi jármű leszáll Budapest FIR-ben.

2.2. Budapest FIR-be belépő nem megtartható hozott kóddal rendelkező nemzetközi átrepülő légi járművek számára Budapest ATS Központ új egyedi kódot jelöl ki.

2.3. Budapest FIR-ből induló nemzetközi repüléseket végrehajtó légi járművek részére Budapest ATS Központ ugyancsak egyedi kódot jelöl ki.

2.4. Nemzetközi repülések számára:

2.4.1. a 4201-től 4257-ig és

2.4.2. a 2601-től 2637-ig

terjedő kódsorozatokból oszthatók ki egyedi kódok.

3. Belföldi repülések

3.1. Belföldi polgári repülések számára Budapest ATS Központ az alábbi kódsorozatokból oszthat ki egyedi kódot:

3.1.1. 0020-től 0037-ig,

3.1.2. 6310-től 6377-ig és

3.1.3. 7004-től 7077-ig.

3.2. Nemzetközi repülést végrehajtó állami légi járművek GAT repülései esetén az egyedi kódot Budapest ATS központ határozza meg.

3.3. Az egyéb (belföldi) katonai repülések számára az indulási repülőterek jogosultak egyedi kódot kijelölni a 0701-től 0777-ig és a 3101-től 3177-ig terjedő kódsorozatokból.

3.3.1. Budapest FIR-ben végrehajtott belföldi „Nyitott Égbolt” (Open Sky) repülés számára a 3176 (tartalék: 3177 kódot kell kijelölni).

4. Egyedi kódok védettsége és ismételt kiosztása

4.1. Az egyes kiosztott egyedi kódok számára bizonyos „védettségi idő”-t kell biztosítani (lehetőség szerint 2 órát) azt követően, hogy a légi jármű Budapest FIR-t elhagyta, annak érdekében, hogy a nagytávolságú SSR radarok fedésterületét a légi jármű elhagyja, mire az általa beállított egyedi kód ismételten kiosztásra kerül.

4.2. A gazdaságos kódkiosztás biztosítása érdekében az egyedi kódokat lehetőség szerint közvetlenül azt megelőzően kell kijelölni, hogy a légi jármű irányítás alá kerül (pl. hajtóműindításkor, illetve határszámítási közlemény vételekor).

- 4.3. Belföldi repülés esetén a leszállt légi jármű egyedi kódja a leszállást követően 30 perc múlva osztható ki ismételten.
- 4.4. Ha egy légi jármű a számára kiosztott egyedi kódot nem használja (pl. a hajtóműindítást törlik), az érintett kód azonnal ismételten kiosztható, védettségi időt nem kell biztosítani.
- 4.5. Ha lehetséges, azt az egyedi kódot kell kiosztani, amely legkorábban felszabadult. Ha ez megfelelő számítógépes eszközökkel nem biztosítható, a kódokat ciklikusan is ki lehet osztani, azaz a rendelkezésre álló kódokat folyamatosan osztják ki, az utolsó kód kiosztását követően pedig ismételten az első kódot.
- 4.6. Amennyiben megfelelően védett egyedi kód nem áll rendelkezésre – többek között nagy forgalomsűrűség miatt –, és számítógépes eszközökkel biztosítható, a védettségi idő csökkenthető. Végző esetben a legkorábban kiosztott kód is ismételten kiosztható.

## 16. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

**CPDLC KÖZLEMÉNY KÉSZLET**

## 1. ATC egység által kezdeményezett üzenetek

## 1.1. Az ATC egység által kezdeményezett válasz és nyugtázó üzenetek

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	0	Annak jelzésére, hogy az ATC nem tudja teljesíteni a kérést.	UNABLE NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI	N Normál üzemi állapot	M Sürgős riasztás	N Nem
3.	1	Annak jelzésére, hogy az ATC vette az üzenetet és arra válaszolni fog.	STANDBY MARADJON FIGYELÉSEN	N	L Riasztás	N
4.	2	Annak jelzésére, hogy az ATC vette az üzenetet, de a választ későbbre halasztja.	REQUEST DEFERRED KÉRÉSÉRE A VÁLASZT KÉSŐBB KAPJA MEG	N	L	N
5.	3	Annak jelzésére, hogy az ATC vette és megértette az üzenetet.	ROGER NYUGTÁZOM	N	L	N
6.	4	Igen	AFFIRM IGEN	N	L	N
7.	5	Nem	NEGATIVE NEM	N	L	N
8.	235	A jogellenes beavatkozás üzenet vételének jelzésére	ROGER 7500 NYUGTÁZOM A 7500-t	U Sürgősségi helyzet	H Azonnali riasztás	N
9.	211	Annak jelzésére, hogy az ATC vette a kérést és továbbította azt a szomszédos irányítás felé	REQUEST FORWARDED KÉRÉS TOVÁBBÍTVÁ	N	L	N
10.	218	A légi járművezetőnek történő jelzés, hogy	REQUEST ALREADY RECEIVED	L	N	N

		kérését már vették a földön.	KÉRÉSÉT MÁR VETTEM			
11.	237	Annak jelzésére, hogy a kérésre a jelenlegi egység nem tud válaszolni, továbbá, hogy kérje azt a szomszédos egységtől.	REQUEST AGAIN WITH NEXT UNIT KÉRJE ÚJRA A SZOMSZÉDOS EGYSÉGTŐL	N	L	N

### 1.2. Az ATC egység által kezdeményezett magassági engedély üzenetek

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	6	Jelzés, hogy magasság váltásra szóló utasítás várható.	EXPECT (level) VÁRHATÓ (magasság)	L Nem sürgős	L	R Igen
3.	7	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott időben megkezdendő emelkedési utasításra számítsen.	EXPECT CLIMB AT (time) VÁRHATÓ EMELKEDÉS (idő-kor)	L	L	R
4.	8	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott helyen megkezdendő emelkedési utasításra számítsen.	EXPECT CLIMB AT (position) VÁRHATÓ EMELKEDÉS (hely-nél)	L	L	R
5.	9	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott időben megkezdendő süllyedési utasításra számítsen.	EXPECT DESCENT AT (time) VÁRHATÓ SÜLLYEDÉS (idő-kor)	L	L	R
6.	10	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott	EXPECT DESCENT AT (position) VÁRHATÓ	L	L	R

		helyen megkezdendő süllyedési utasításra számítson.	SÜLLYEDÉS (hely-nél)			
7.	11	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott időben megkezdendő utazóemelkedésre szóló utasításra számítson.	EXPECT CRUISE CLIMB AT (time) VÁRHATÓ UTAZÓEMELKEDÉS (idő-kor)	L	L	R
8.	12	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott helyen megkezdendő utazóemelkedésre szóló utasításra számítson.	EXPECT CRUISE CLIMB AT (position) VÁRHATÓ UTAZÓEMELKEDÉS (hely-nél)	L	L	R
9.	13	(fenntartva)		L	L	R
10.	14	(fenntartva)		L	L	R
11.	15	(fenntartva)		L	L	R
12.	16	(fenntartva)		L	L	R
13.	17	(fenntartva)		L	L	R
14.	18	(fenntartva)		L	L	R
15.	19	Utasítás, meghatározott magasság tartására	MAINTAIN (level) TARTSON (magasságot)	N	M	W/U Igen
16.	20	Utasítás, meghatározott magasságra történő emelkedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	CLIMB TO (level) EMELKEDJEN (magasság-ra)	N	M	W/U Igen
17.	21	Utasítás, meghatározott időben, meghatározott magasságra történő emelkedés megkezdésére és annak elérése	AT (time) CLIMB TO (level) (idő-kor) EMELKEDJEN (magasság-ra)	N	M	W/U Igen

		utáni tartására.				
18.	22	Utasítás, meghatározott helyen, meghatározott magasságra történő emelkedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	AT (position) CLIMB TO (level) (hely-nél) EMELKEDJEN (magasság-ra)	N	M	W/U Igen
19.	185	(fenntartva)		N	M	W/U Igen
20.	23	Utasítás, meghatározott magasságra történő süllyedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	DESCEND TO (level) SÜLLYEDJEN (magasság-ra)	N	M	W/U Igen
21.	24	Utasítás, meghatározott időben, meghatározott magasságra történő süllyedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	AT (time) DESCEND TO (level) (idő-kor) SÜLLYEDJEN (magasság-ra)	N	M	W/U Igen
22.	25	Utasítás, meghatározott helyen, meghatározott magasságra történő süllyedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	AT (position) DESCEND TO (level) (hely-nél) SÜLLYEDJEN (magasság-ra)	N	M	W/U Igen
23.	186	(fenntartva)		N	M	W/U Igen
24.	26	Utasítás, olyan emelkedési mértékkel történő emelkedés megkezdésére, hogy a kijelölt magasságot meghatározott	CLIMB TO REACH (level) BY (time) EMELKEDJEN ÉS ÉRJE EL (magasság- ot) (idő-re)	N	M	W/U Igen

		időben, vagy az előtt érje el.				
25.	27	Utasítás, olyan emelkedési mértékkel történő emelkedés megkezdésére, hogy a kijelölt magasságot meghatározott helyen, vagy az előtt érje el.	CLIMB TO REACH (level) BY (position) EMELKEDJEN ÉS ÉRJE EL (magasságot) (hely-ig)	N	M	W/U Igen
26.	28	Utasítás, olyan süllyedési mértékkel történő süllyedés megkezdésére, hogy a kijelölt magasságot meghatározott időben, vagy az előtt érje el.	DESCEND TO REACH (level) BY (time) SÜLLYEDJEN ÉS ÉRJE EL (magasságot) (idő-re)	N	M	W/U Igen
27.	29	Utasítás, olyan emelkedési mértékkel történő süllyedés megkezdésére, hogy a kijelölt magasságot meghatározott helyen, vagy az előtt érje el.	DESCEND TO REACH (level) BY (position) SÜLLYEDJEN ÉS ÉRJE EL (magasságot) (hely-ig)	N	M	W/U Igen
28.	192	Utasítás, a magasság váltás folytatására, de olyan függőleges sebességgel, hogy a kijelölt magasságot egy meghatározott időre vagy az előtt érje el.	REACH (level) BY (time) ÉRJE EL A (magasságot) (idő-re)	N	M	W/U Igen
29.	209	Utasítás, a magasság váltás folytatására, de olyan függőleges sebességgel, hogy a kijelölt	REACH (level) BY (position) ÉRJE EL A (magasságot) (hely-ig)	N	M	W/U Igen

		magasságot egy meghatározott helyen vagy az előtt érje el.				
30.	30	Utasítás, a kijelölt magassági tartomány tartására.	MAINTAIN BLOCK (level) TO (level) TARTSA A (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT	N	M	W/U Igen
31.	31	Utasítás, hogy kezdjen emelkedni és maradjon a kijelölt magassági tartományon belül.	CLIMB TO AND MAINTAIN BLOCK (level) TO (level) EMELKEDJEN ÉS TARTSAA (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT	N	M	W/U Igen
32.	32	Utasítás, hogy kezdjen süllyedni és maradjon a kijelölt magassági tartományon belül.	DESCEND TO AND MAINTAIN BLOCK (level) TO (level) SÜLLYEDJEN ÉS TARTSA A (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT	N	M	W/U Igen
33.	34	Utasítás, az utazóemelkedés megkezdésére és a kijelölt szint eléréséig történő folytatására.	CRUISE CLIMB TO (level) UTAZÓEMELKEDÉS (magasság-ra)	N	M	W/U Igen
34.	35	Utasítás, valamely kijelölt magasság feletti utazóemelkedés megkezdésére.	CRUISE CLIMB ABOVE (level) UTAZÓEMELKEDÉS (magasság) FELETT	N	M	W/U Igen
35.	219	Utasítás, egy korábban kijelölt magasságra való emelkedés közben, hogy hagyja abba az emelkedést egy újabban kijelölt magasságon.	STOP CLIMB AT (level) HAGYJA ABBA AZ EMELKEDÉST (magasság-on)	U	M	W/U Igen



36.	220	Utasítás, egy korábban kijelölt magasságra való süllyedés közben, hogy hagyja abba az süllyedést egy újabban kijelölt magasságon.	STOP DESCENT AT (level) HAGYJA ABBA A SÜLLYEDÉST (magasság-on)	U	M	W/U Igen
37.	36	Utasítás, hogy az emelkedésre kijelölt magasságot az adott légi jármű a legjobb emelkedési mértékével hajtsa végre.	EXPEDITE CLIMB TO (level) GYORS EMELKEDÉS (magasság-ra)	U	M	W/U Igen
38.	37	Utasítás, hogy a süllyedésre kijelölt magasságot az adott légi jármű a legjobb süllyedési mértékével hajtsa végre.	EXPEDITE DESCENT TO (level) GYORS SÜLLYEDÉS (magasság-ra)	U	M	W/U Igen
39.	38	Sürgős utasítás egy kijelölt magasságra történő azonnali emelkedésre.	IMMEDIATELY CLIMB TO (level) AZONNAL EMELKEDJEN (magasság-ra)	D Vészhelyzet	H Azonnali riasztás	W/U Igen
40.	39	Sürgős utasítás egy kijelölt magasságra történő azonnali süllyedésre.	IMMEDIATELY DESCEND TO (level) AZONNAL SÜLLYEDJEN (magasság-ra)	D	H	W/U Igen
41.	40	(fenntartva)		L	L	Y
42.	41	(fenntartva)		L	L	Y
43.	171	Utasítás, hogy az emelkedést meghatározott, vagy attól nagyobb emelkedési mértékkel hajtsa végre.	CLIMB AT (vertical rate) MINIMUM EMELKEDJEN (emelkedési mértékkel) VAGY TÖBBEL	N	M	W/U Igen
44.	172	Utasítás, hogy az emelkedést	CLIMB AT (vertical rate) MAXIMUM	N	M	W/U Igen

		meghatározott, vagy attól kisebb emelkedési mértékkel hajtsa végre.	EMELKEDJEN (emelkedési mértékkel) VAGY KEVESEBBEL			
45.	173	Utasítás, hogy a süllyedést meghatározott, vagy attól nagyobb süllyedési mértékkel hajtsa végre.	DESCEND AT (vertical rate) MINIMUM SÜLLYEDJEN (süllyedési mértékkel) VAGY TÖBBEL	N	M	W/U Igen
46.	174	Utasítás, hogy a süllyedést meghatározott, vagy attól kisebb süllyedési mértékkel hajtsa végre.	DESCEND AT (vertical rate) MAXIMUM SÜLLYEDJEN (süllyedési mértékkel) VAGY KEVESEBBEL	N	M	W/U Igen
47.	33	(fenntartva)		L	L	Y

### 1.3. Az ATC egység által kezdeményezett magasságkeresztezésre vonatkozó megkötések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	42	(fenntartva)		L	L	R
3.	43	(fenntartva)		L	L	R
4.	44	(fenntartva)		L	L	R
5.	45	(fenntartva)		L	L	R
6.	46	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott magasságon keresztezzen. Az utasítás szükségessé teheti a légi jármű emelkedési, vagy süllyedési profiljának megváltoztatását.	CROSS (position) AT (level) KERESZTEZZE (hely-et) (magasság-on)	N	M	W/U
7.	47	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott magasságon, vagy felette	CROSS (position) AT OR ABOVE (level)	N	M	W/U

		keresztezzén.	KERESZTEZZE (hely-et) (magasság-on) VAGY FELETTE			
8.	48	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott magasságon, vagy alatta keresztezzén.	CROSS (position) AT OR BELOW (level) KERESZTEZZE (hely-et) (magasság-on) VAGY ALATTA	N	M	W/U
9.	49	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott magasságon keresztezzén, majd ezt követően tartsa ezt a magasságot.	CROSS (position) AT AND MAINTAIN (level) KERESZTEZZE (hely-et) (magasság-on) ÉS TARTSA A MAGASSÁGOT	N	M	W/U
10.	50	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott magassági tartományon belül keresztezzén.	CROSS (position) BETWEEN (level) AND (level) KERESZTEZZE (hely-et) (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTT	N	M	W/U
11.	51	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott időben keresztezzén.	CROSS (position) AT (time) KERESZTEZZE (hely-et) (idő- kor)	N	M	W/U
12.	52	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott időben, vagy az előtt keresztezzén.	CROSS (position) AT OR BEFORE (time) KERESZTEZZE (hely-et) (idő- kor) VAGY KORÁBBAN	N	M	W/U
13.	53	Utasítás, hogy	CROSS	N	M	W/U

		meghatározott helyet, meghatározott időben, vagy az után keresztezzen.	(position) AT OR AFTER (time) KERESZTEZZE (hely-et) (idő-kor) VAGY KÉSŐBB			
14.	54	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott időperióduson belül keresztezzen.	CROSS (position) BETWEEN (time) AND (time). KERESZTEZZE (hely-et) (idő) ÉS (idő) KÖZÖTT	N	M	W/U
15.	55	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott sebességgel keresztezzen, majd ezt követően tartsa ezt a sebességet további utasításig.	CROSS (position) AT (speed) KERESZTEZZE (hely-et) (sebesség-gel) ÉS TARTSA A SEBESSÉGET	N	M	W/U
16.	56	Utasítás, hogy keresztezzen meghatározott helyet a meghatározott, vagy annál kisebb sebességgel, majd ezt követően tartsa a meghatározott vagy annál kisebb sebességet további utasításig.	CROSS (position) AT OR LESS THAN (speed) KERESZTEZZE (hely-et) (sebesség-gel) VAGY ANNÁL KESEBBEL ÉS TARTSA A SEBESSÉGET VAGY ANNÁL KEVESEBBET	N	M	W/U
17.	57	Utasítás, hogy keresztezzen meghatározott helyet a meghatározott, vagy annál nagyobb sebességgel, majd ezt követően tartsa a meghatározott vagy annál nagyobb sebességet további utasításig.	CROSS (position) AT OR GREATER THAN (speed) KERESZTEZZE (hely-et) (sebesség-gel) VAGY ANNÁL NAGYOBBAL ÉS TARTSA A SEBESSÉGET VAGY ANNÁL NAGYOBBAT	N	M	W/U

18.	58	Utasítás, hogy keresztezzen meghatározott helyet, meghatározott időben és meghatározott magasságon.	CROSS (position) AT (time) AT (level) KERESZTEZZE (hely-et) (idő- kor) és (magasság-on)	N	M	W/U
19.	59	Utasítás, hogy keresztezzen meghatározott helyet, a meghatározott, vagy annál korábbi időben és meghatározott magasságon.	CROSS (position) AT OR BEFORE (time) AT (level) KERESZTEZZE (hely-et) (idő- kor) VAGY KORÁBBAN (magasság-on)	N	M	W/U
20.	60	Utasítás, hogy keresztezzen meghatározott helyet, a meghatározott, vagy annál későbbi időben és meghatározott magasságon.	CROSS (position) AT OR AFTER (time) AT (level) KERESZTEZZE (hely-et) (idő- kor) VAGY KÉSŐBB (magasság-on)	N	M	W/U
21.	61	Utasítás, hogy keresztezzen meghatározott helyet, meghatározott magasságon, és meghatározott sebességgel, majd ezt követően tartsa ezt a magasságot és ezt a sebességet további utasításig.	CROSS (position) AT AND MAINTAIN (level) AT (speed) KERESZTEZZE (hely-et) (magasság-on) ÉS (sebesség- gel) ÉS TARTSA EZT A MAGASSÁGOT ÉS SEBESSÉGET	N	M	W/U
22.	62	Utasítás, hogy keresztezzen meghatározott időben meghatározott helyet meghatározott magasságon, majd ezt követően tartsa ezt a magasságot.	AT (time) CROSS (position) AT AND MAINTAIN (level) (idő-kor) KERESZTEZZE (hely-et)	N	M	W/U

			(magasság-on) ÉS TARTSA EZT A MAGASSÁGOT			
23.	63	Utasítás, hogy keresztezzen meghatározott időben meghatározott helyet meghatározott magasságon, és meghatározott sebességgel, majd ezt követően tartsa ezt a magasságot és sebességet.	AT (time) CROSS (position) AT AND MAINTAIN (level) AT (speed) (idő-kor) KERESZTEZZE (hely-et) (magasság-on) ÉS (sebesség- gel) ÉS TARTSA EZT A MAGASSÁGOT ÉS SEBESSÉGET	N	M	W/U

1.3.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

#### 1.4. ATC egység által kezdeményezett oldalirányú eltolt útvonalengedélyek

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	64	Utasítás, hogy repüljön az engedélyezett útvonalával párhuzamosan eltolt útirányon az útvonalától meghatározott távolságra, a meghatározott irányba.	OFFSET (specified distance) (direction) OF ROUTE REPÜLJÖN AZ ÚTVONALÁTÓ L (távolságra) ELTOLVA (irányba)	N	M	W/U
3.	65	Utasítás, hogy meghatározott helytől kezdve, repüljön az engedélyezett útvonalával párhuzamosan eltolt	AT (position) OFFSET (specified distance) (direction) OF ROUTE	N	M	W/U

		útirányon az útvonalától meghatározott távolságra, a meghatározott irányba.	(hely-től) REPÜLJÖN AZ ÚTVONALÁTÓ L (távolságra) ELTOLVA (irányba)			
4.	66	Utasítás, hogy meghatározott időtől kezdődően repüljön az engedélyezett útvonalával párhuzamosan eltolt útirányon az útvonalától meghatározott távolságra, a meghatározott irányba..	AT (time) OFFSET (specified distance) (direction) OF ROUTE (idő-kor) REPÜLJÖN AZ ÚTVONALÁTÓ L (távolságra) ELTOLVA (irányba)	N	M	W/U
5.	67	Utasítás, hogy térjen vissza az engedélyezett repülési útvonalra.	PROCEED BACK ON ROUTE TÉRJEN VISSZA AZ ÚTVONALÁRA	N	M	W/U
6.	68	Utasítás, hogy meghatározott helyen, vagy annak elérése előtt térjen vissza az engedélyezett repülési útvonalra.	REJOIN ROUTE BY (position) TÉRJEN VISSZA AZ ÚTVONALÁRA (hely) ELÉRÉSÉIG	N	M	W/U
7.	69	Utasítás, hogy meghatározott, vagy annál korábbi időben térjen vissza az engedélyezett repülési útvonalra.	REJOIN ROUTE BY (time) TÉRJEN VISSZA AZ ÚTVONALÁRA (idő-kor) VAGY KORÁBBAN	N	M	W/U
8.	70	Értesítés a légi jármű részére, hogy az engedélyezett útvonalra való visszatérésre szóló engedély kiadására számítson a meghatározott helyen, vagy annak elérése előtt.	EXPECT BACK ON ROUTE BY (position) AZ ÚTVONALÁRA VALÓ VISSZATÉRÉS RE (hely) ELÉRÉSÉIG SZÁMÍTHAT	L	L	R
9.	71	Értesítés a légi jármű	EXPECT BACK	L	L	R

		részére, hogy az engedélyezett útvonalra való visszatérésre szóló engedély kiadására számítson a meghatározott, vagy annál korábbi időben.	ON ROUTE BY (time) AZ ÚTVONALÁRA VALÓ VISSZATÉRÉS RE (idő-kor) SZÁMÍTHAT			
10.	72	Utasítás, hogy folytassa saját navigációval az útirány vagy radarvektorálási engedélyek szerinti működés időszakát követően. Az utasítás összeköthető egy olyan utasítással, amely az útvonalra való visszatérés feltételét és helyét határozza meg.	RESUME OWN NAVIGATION TÉRJEN VISSZA (vagy FOLYTASSA) SAJÁT NAVIGÁCIÓVAL	N	M	W/U

#### 1.5. ATC egység által kezdeményezett útvonal módosítások

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	73	Értesítés a légi jármű részére azon utasításokról, amelyeket az indulástól valamely meghatározott engedélyhatárig követnie kell.	(departure clearance) (indulási engedély)	N	M	W/U
3.	74	Utasítás, hogy jelenlegi helyzetéből haladjon közvetlenül egy meghatározott helyre.	PROCEED DIRECT TO (position) TARTSON KÖZVETLENÜL (hely-re)	N	M	W/U



4.	75	Utasítás, hogy amikor képes, tartson közvetlenül egy meghatározott helyre.	WHEN ABLE PROCEED DIRECT TO (position) AMIKOR KÉPES TARTSON KÖZVETLENÜL (hely-re)	N	M	W/U
5.	76	Utasítás, hogy meghatározott időben, tartson közvetlenül egy meghatározott helyre.	AT (time) PROCEED DIRECT TO (position)  (idő-kor) TARTSONKÖZVETL ENÜL (hely-re)	N	M	W/U
6.	77	Utasítás, hogy meghatározott helyről tartson közvetlenül a következő meghatározott helyre.	AT (position) PROCEED DIRECT TO (position) TARTSON (hely-ről) KÖZVETLENÜL (hely-re)	N	M	W/U
7.	78	Utasítás, hogy meghatározott repülési magasság elérését követően tartson közvetlenül egy meghatározott helyre.	AT (level) PROCEED DIRECT TO (position) (magasság-on) TARTSONKÖZVETL ENÜL (hely-re)	N	M	W/U
8.	79	Utasítás, hogy tartson meghatározott helyre meghatározott útvonalon keresztül.	CLEARED TO (position) VIA (route clearance) ENGEDÉLYEZVE (hely-re) (útvonal engedély) SZERINT	N	M	W/U
9.	80	Utasítás, hogy haladjon a meghatározott útvonalon.	CLEARED (route clearance) ENGEDÉLYEZVE (útvonal engedély) SZERINT	N	M	W/U
10.	81	Utasítás, hogy haladjon a meghatározott eljárás szerint.	CLEARED (procedure name) ENGEDÉLYEZVE (eljárás neve)	N	M	W/U

11.	236	Utasítás, hogy hagyja el az ellenőrzött légteret.	LEAVE CONTROLLED AIRSPACE HAGYJA EL AZ ELLENŐRZÖTT LÉGTERET	N	M	W/U
12.	82	Hozzájárulás, hogy meghatározott távolságra és irányba eltérjen az engedélyezett útvonaltól.	CLEARED TO DEVIATE UP TO (specified distance) (direction) OF ROUTE ENGEDÉLYEZVE AZ ELTÉRÉS AZ ÚTVONALÁTÓL (meghatározott távolságra) (irányba)	N	M	W/U
13.	83	Utasítás, hogy haladjon meghatározott helyről a meghatározott útvonalon keresztül.	AT (position) CLEARED (route clearance) ENGEDÉLYEZVE (hely-ről)(útvonalon)	N	M	W/U
14.	84	Utasítás, hogy haladjon meghatározott helyről a meghatározott eljárás szerint.	AT (position) CLEARED (procedure name) (hely-ről) ENGEDÉLYEZVE (eljárás)	N	M	W/U
15.	85	Értesítés, hogy számítson meghatározott útvonalon való repülésre vonatkozó engedély kiadására.	EXPECT (route clearance) SZÁMÍTSON (útvonal engedély-re)	L	L	R
16.	86	Értesítés, hogy számítson meghatározott helyről, meghatározott útvonalon való repülésre vonatkozó engedély kiadására.	AT (position) EXPECT (route clearance) SZÁMÍTSON (hely-en) (útvonal engedély-re)	L	L	R

17.	87	Értesítés, hogy számítszon meghatározott helyre való közvetlen repülésre vonatkozó engedély kiadására.	EXPECT DIRECT TO (position) SZÁMÍTSON KÖZVETLEN ENGEDÉLYRE (helyre)	L	L	R
18.	88	Értesítés, hogy számítszon az első meghatározott helyről a következő meghatározott helyre történő közvetlen repülésre vonatkozó engedély kiadására.	AT (position) EXPECT DIRECT TO (position) SZÁMÍTSON (hely-en) KÖZVETLEN ENGEDÉLYRE (helyre)	L	L	R
19.	89	Értesítés, hogy számítszon meghatározott időben meghatározott helyre való közvetlen repülés megkezdésére vonatkozó engedély kiadására.	AT (time) EXPECT DIRECT TO (position) SZÁMÍTSON (idő-kor) KÖZVETLEN ENGEDÉLYRE (helyre)	L	L	R
20.	90	Értesítés, hogy számítszon meghatározott magasság elérésekor meghatározott helyre való repülés megkezdésére vonatkozó engedély kiadására.	AT (level) EXPECT DIRECT TO (position) (magasság-on) SZÁMÍTSON KÖZVETLEN ENGEDÉLYRE (helyre)	L	L	R
21.	91	Utasítás, hogy a meghatározott jellemzőkkel,	HOLD AT (position) MAINTAIN (level) INBOUND TRACK	N	M	W/U

		meghatározott helyen és magasságon, lépjen be a várakozási légterbe.	(degrees) (direction) TURNS (leg type) VÁRAKOZZON (hely-en) TARTSON (magasságot) RÁREPÜLÉSI ÚTIRÁNY (fok) (irány). A FORDULÓKAT (irány-ba) HAJTSA VÉGRE (a kirepülési szakasz meghatározása)			
22.	92	Utasítás, hogy a közzétett jellemzőkkel, a meghatározott helyen és magasságon, lépjen be a várakozási légterbe.	HOLD AT (position) AS PUBLISHED MAINTAIN (level) VÁRAKOZZON (hely-en) A KÖZZÉTETTEK SZERINT ÉS TARTSON (magasságot)	N	M	W/U
23.	93	Értesítés, hogy meghatározott időben számítson további engedély kiadására.	EXPECT FURTHER CLEARANCE AT (time) SZÁMÍTSON TOVÁBBI ENGEDÉLYRE (időkor)	L	L	R
24.	94	Utasítás, hogy a meghatározott szerint forduljon balra vagy jobbra, egy meghatározott géptengely irányra.	TURN (direction) HEADING (degrees) FORDULJON (irány-ba)(fok-os) GÉPTENGELYIRÁNY RA	N	M	W/U
25.	95	Utasítás, hogy forduljon balra vagy jobbra egy meghatározott útírányra.	TURN (direction) GROUND TRACK (degrees) FORDULJON (irány-ba)(fok-os) ÚTIRÁNYRA	N	M	W/U
26.	215	Utasítás, hogy forduljon meghatározott fokot balra vagy jobbra.	TURN (direction) (degrees) FORDULJON (irány-ba) (fok-ot)	N	M	W/U

27.	190	Utasítás, hogy repüljön meghatározott géptengely irányon.	FLY HEADING (degrees) REPÜLJÖN (fok-os) GÉPTENGELYIRÁNY ON	N	M	W/U
28.	96	Utasítás, hogy folytassa a repülést a jelenlegi géptengely irányon.	CONTINUE PRESENT HEADING FOLYTASSA (fok-os) GÉPTENGELYIRÁNY ON	N	M	W/U
29.	97	Utasítás, hogy meghatározott helyről repüljön egy meghatározott géptengely irányon.	AT (position) FLY HEADING (degrees) (hely-től) REPÜLJÖN (fok-os) GÉPTENGELYIRÁNY ON	N	M	W/U
30.	221	Utasítás, hogy az előzőleg kiadott géptengely irány elérése előtt fejezze be a fordulót a meghatározott géptengely irányon.	STOP TURN HEADING (degrees) FEJEZZE BE A FORDULÓT (fok-os) GÉPTENGELYIRÁNY ON	U	M	W/U
31.	98	Utasítás, hogy azonnal forduljon a meghatározott szerint balra vagy jobbra, egy meghatározott géptengely irányra.	IMMEDIATELY TURN (direction) HEADING (degrees) AZONNAL FORDULJON (irány- ba)(fok-os) GÉPTENGELYIRÁNY RA	D	H	W/U
32.	99	Értesítés a légi jármű részére, hogy egy meghatározott eljárás szerinti repülésre vonatkozó engedély	EXPECT (procedure name) SZÁMÍTSON (eljárás – ra)	L	L	R

		kiadására számítson.				
--	--	----------------------	--	--	--	--

1.5.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

#### 1.6. ATC egység által kezdeményezett sebesség változtatások

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	100	Értesítés, hogy meghatározott időben érvényessé váló, sebességre vonatkozó utasítás kiadására számítson.	AT (time) EXPECT (speed) (idő-kor) SZÁMÍTSON (sebesség-re)	L	L	R
3.	101	Értesítés, hogy meghatározott helyen érvényessé váló, sebességre vonatkozó utasítás kiadására számítson.	AT (position) EXPECT (speed) (hely-en) SZÁMÍTSON (sebesség-re)	L	L	R
4.	102	Értesítés, hogy meghatározott magasságon érvényessé váló, sebességre vonatkozó utasítás kiadására számítson.	AT (level) EXPECT (speed) (magasságon) SZÁMÍTSON (sebesség-re)	L	L	R
5.	103	Értesítés, hogy meghatározott időben érvényessé váló, sebességtartományra vonatkozó utasítás kiadására számítson.	AT (time) EXPECT (speed) TO (speed) (idő-kor) SZÁMÍTSON (sebesség-től)(sebesség-ig)	L	L	R
6.	104	Értesítés, hogy meghatározott helyen érvényessé váló, sebességtartományra vonatkozó utasítás kiadására számítson.	AT (position) EXPECT (speed) TO (speed) (hely-en) SZÁMÍTSON (sebesség-től)(sebesség-ig)	L	L	R

7.	105	Értesítés, hogy meghatározott magasságon érvényessé váló, sebességtartományra vonatkozó utasítás kiadására számítson.	AT (level) EXPECT (speed) TO (speed) (magaság-on) SZÁMÍTSON (sebesség-től)(sebesség-ig)	L	L	R
8.	106	Utasítás, hogy tartson meghatározott sebességet.	MAINTAIN (speed) TARTSON (sebesség-et)	N	M	W/U
9.	188	Utasítás, hogy meghatározott hely átrepülését követően tartson meghatározott sebességet.	AFTER PASSING (position) MAINTAIN (speed) (hely) KERESZTEZÉSE UTÁN TARTSON (sebesség-et)	N	M	W/U
10.	107	Utasítás, hogy tartsa jelenlegi sebességet.	MAINTAIN PRESENT SPEED TARTSA JELENLEGI SEBESSÉGÉT	N	M	W/U
11.	108	Utasítás, hogy tartsa a meghatározott, vagy annál nagyobb sebességet.	MAINTAIN (speed) OR GREATER TARTSON (sebesség-et) VAGY NAGYOBBAT	N	M	W/U
12.	109	Utasítás, hogy tartsa a meghatározott, vagy annál kisebb sebességet.	MAINTAIN (speed) OR LESS TARTSON (sebesség-et) VAGY KISEBBET	N	M	W/U
13.	110	Utasítás, hogy tartsa sebességét a meghatározott sebességtartományon belül.	MAINTAIN (speed) TO (speed) TARTSA SEBESSÉGÉT (sebesség-től)(sebesség-ig)	N	M	W/U
14.	111	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét növelje	INCREASE SPEED TO (speed)	N	M	W/U

		meghatározott sebességre, és azt tartsa további utasításig.	NÖVELJE SEBESSÉGÉT (sebesség-re)			
15.	112	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét növelje meghatározott vagy annál nagyobb sebességre, és azt vagy annál nagyobb sebességet tartson további utasításig.	INCREASE SPEED TO (speed) OR GREATER NÖVELJE SEBESSÉGÉT (sebesség-re) VAGY NAGYOBBRA	N	M	W/U
16.	113	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét csökkentse meghatározott sebességre, és azt tartsa további utasításig.	REDUCE SPEED TO (speed) CSÖKKENTSE SEBESSÉGÉT (sebesség-re)	N	M	W/U
17.	114	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét csökkentse meghatározott vagy annál kisebb sebességre, és azt vagy annál kisebb sebességet tartson további utasításig.	REDUCE SPEED TO (speed) OR LESS CSÖKKENTSE SEBESSÉGÉT (sebesség-re) VAGY KISEBBRE	N	M	W/U
18.	115	Utasítás, hogy ne lépje túl a meghatározott sebességet	DO NOT EXCEED (speed) NE LÉPJE TÚL (sebesség-et)	N	M	W/U
19.	116	Értesítés, hogy a továbbiakban nem kell betartani az előzőleg kiadott sebesség megkötést.	RESUME NORMAL SPEED TARTSON NORMÁL SEBESSÉGET	N	M	W/U
20.	189	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét változtassa meghatározott sebességre.	ADJUST SPEED TO (speed) SZABÁLYOZZA SEBESSÉGÉT (sebesség-re)	N	M	W/U
21.	222	Értesítés, hogy a légi jármű megkötés nélkül tarthatja az	NO SPEED RESTRICTION NINCS	L	L	R



		általa előnybe részesített sebességet.	SEBESSÉG MEGKÖTÉS			
22.	223	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét csökkentse a legkisebb biztonságos megközelítési sebességre.	REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED CSÖKKENTSEN A LEGKISEBB MEGKÖZELÍTÉS I SEBESSÉGRE	N	M	W/U

1.6.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

1.7. ATC egység által kezdeményezett összeköttetéssel, megfigyeléssel, felderítéssel kapcsolatos utasítások

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	117	Utasítás, hogy térjen át a megnevezett ATS egységhez a meghatározott frekvenciára.	CONTACT (unit name) (frequency) TÉRJEN ÁT (egység-hez) (frekvencia)	N	M	W/U
3.	118	Utasítás, hogy meghatározott helyen térjen át a megnevezett ATS egységhez a meghatározott frekvenciára.	AT (position) CONTACT (unit name) (frequency) (hely-en) TÉRJEN ÁT (egység-hez) (frekvencia)	N	M	W/U
4.	119	Utasítás, hogy meghatározott időben térjen át megnevezett ATS egységhez a meghatározott frekvenciára.	AT (time) CONTACT (unit name) (frequency) (idő-kor) TÉRJEN ÁT (egység-hez) (frekvencia)	N	M	W/U
5.	238	Tájékoztatás a másodlagos frekvenciáról.	SECONDARY FREQUENCY (frequency) MÁSODLAGOS FREKVENCIA (frekvencia)			

6.	120	Utasítás, hogy figyelje a megnevezett ATS egységet a meghatározott frekvencián.	MONITOR (unit name) (frequency) HALLGASSA (egység-et) (frekvencián)	N	M	W/U
7.	121	Utasítás, hogy meghatározott helyen figyelje a megnevezett ATS egységet a meghatározott frekvencián.	AT (position) MONITOR (unit name) (frequency) (hely-en) HALLGASSA (egység-et) (frekvencián)	N	M	W/U
8.	122	Utasítás, hogy meghatározott időben figyelje a megnevezett ATS egységet, a meghatározott frekvencián.	AT (time) MONITOR (unit name) (frequency) (idő-kor) HALLGASSA (egység-et) (frekvencián)	N	M	W/U
9.	123	Utasítás, hogy állítson meghatározott (SSR) kódot	SQUAWK (code) ÁLLÍTSON (kód-ot)	N	M	W/U
10	124	Utasítás, hogy kapcsolja ki SSR válaszjeladóját.	STOP SQUAWK KAPCSOLJA KI VÁLASZJELADÓJÁT	N	M	W/U
11	239	Utasítás, hogy kapcsolja ki az ADS adóját.	STOP ADS TRANSMISSION KAPCSOLJA KI ADS ADÓJÁT			
12	125	Utasítás, hogy SSR válaszjeladója küldjön magasságinformációt is.	SQUAWK MODE CHARLIE KAPCSOLJON CHARLIE ÜZEMMÓDRA	N	M	W/U
13	240	Utasítás, hogy ADS adása tartalmazza a magasságot is.	TRANSMIT ADS ALTITUDE SUGÁROZZA AZ ADS A MAGASSÁGOT			
14	126	Utasítás, hogy SSR válaszjeladója ne küldjön	STOP SQUAWK MODE CHARLIE KAPCSOLJA KI	N	M	W/U

		magasságinformációt.	A CHARLIE ÜZEMMÓDOT			
15	241	Utastás, hogy az ADS adása ne tartalmazza a magasságot.	STOP ADS ALTITUDE TRANSMISSION KAPCSOLJA KI ADS MAGASSÁG SUGÁRZÁSÁT			
16	179	Utastás, hogy működtesse az SSR válaszjeladó „azonosítás” funkcióját.	SQUAWK IDENT KAPCSOLJA AZ SPI AZONOSÍTÓ JELET	N	M	W/U
17	242	Utastás, hogy kapcsolja be az ADS azonosító jelet.	TRANSMIT ADS IDENT SUGÁROZZA AZ ADS AZONOSÍTÓ JELET			

## 1.8. ATC egység által kezdeményezett jelentés, megerősítés kérések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	243	Utastás, hogy jelentse, ha a légijármű elhagyta a kedvezőtlen meteorológiai körülményeket és az engedélyezett repülési útvonalhoz való visszatérési engedély fogadására készen áll.	REPORT CLEAR OF WEATHER JELENTSE HA ELHAGYTA A KEDVEZŐTLEN IDŐJÁRÁST			
3.	127	Utastás, hogy jelentse, ha a légijármű visszatért az engedélyezett útvonalra.	REPORT BACK ON ROUTE JELENTSE, HA VISSZATÉRT ÚTVONALÁRA	N	L	W/U
4.	128	Utastás, hogy jelentse, ha a	REPORT LEAVING (level)	N	L	W/U

		légi jármű elhagyta a meghatározott magasságot.	JELENTSE A (magasság) ELHAGYÁSÁT			
5.	129	Utásítás, hogy jelentse, ha a légi jármű szintet tart a meghatározott magasságon.	REPORT MAINTAINING (level) JELENTSE A (magasság) TARTÁSÁT	N	L	W/U
6.	175	(fenntartva)		N	L	W/U
7.	200	Magasság engedéllyel együtt használt utásítás, hogy jelentse, ha a légi jármű elérte a részére kijelölt magasságot.	REPORT REACHING JELENTSE ELÉRÉSÉT	N	L	W/U
8.	180	Utásítás, hogy jelentse, ha a légi jármű meghatározott függőleges tartományon belül van.	REPORT REACHING BLOCK (level) TO (level) JELENTSE A (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNY ELÉRÉSÉT	N	L	W/U
9.	130	Utásítás, hogy jelentse, ha a légi jármű meghatározott helyet átrepült.	REPORT PASSING (position) JELENTSE (hely) ÁTREPÜLÉSÉT	N	L	W/U
10.	181	Utásítás, hogy jelentse jelenlegi távolságát meghatározott helyhez viszonyítva.	REPORT DISTANCE (to/from) (position) JELENTSE TÁVOLSÁGÁT (hely-ig/ től)	N	M	Y
11.	184	Utásítás, hogy meghatározott időben jelentse a távolságát egy meghatározott helyhez viszonyítva.	AT (time) REPORT DISTANCE (to/from) (position) (idő-kor)	N	L	Y

			JELENTSE TÁVOLSÁGÁT (hely- ig/ től)			
12.	228	Utasítás, hogy jelentse számított érkezési idejét meghatározott helyre.	REPORT ETA (position) JELENTSE SZÁMÍTOTT ÉRKEZÉSÉT (hely-re)	L	L	Y
13.	131	Utasítás, hogy jelentse a maradék üzemanyag mennyiségét és a fedélzeten tartózkodó személyek számát.	REPORT REMAINING FUEL AND PERSONS ON BOARD JELENTSE A MARADÉK ÜZEMANYAGO T ÉS A FEDÉLZETEN TARTÓZKÓDÓ SZEMÉLYEK SZÁMÁT	U	M	Y
14.	132	Utasítás, hogy jelentse jelenlegi helyzetét.	REPORT POSITION JELENTSE HELYZETÉT	N	M	Y
15.	133	Utasítás, hogy jelentse jelenlegi magasságát.	REPORT PRESENT LEVEL JELENTSE JELENLEGI MAGSSÁGÁT	N	M	Y
16.	134	Utasítás, hogy jelentse a kért sebességét.	REPORT (speed type) (speed type) (speed type) SPEED JELENTSE (sebesség típusa)(sebesség típusa)(sebesség típusa) SEBESSÉGÉT	N	M	Y
17.	135	Utasítás, hogy erősítse meg és nyugtázza a jelenleg kijelölt magasságot.	CONFIRM ASSIGNED LEVEL ERŐSÍTSE MEG A KIADOTT	N	L	Y

			MAGASSÁGOT			
18.	136	Utastás, hogy erősítse meg és nyugtázza a jelenleg kijelölt sebességet.	CONFIRM ASSIGNED SPEED ERŐSÍTSE MEG A KIADOTT SEBESSÉGET	N	L	Y
19.	137	Utastás, hogy erősítse meg és nyugtázza a jelenleg kijelölt útvonalat.	CONFIRM ASSIGNED ROUTE ERŐSÍTSE MEG A KIADOTT ÚTVONALAT	N	L	Y
20.	138	Utastás, hogy erősítse meg az utoljára jelentett útvonalpont előzőleg jelentett átrepülési idejét.	CONFIRM TIME OVER REPORTED WAYPOINT ERŐSÍTSE MEG A JELENTETT ÚTVONALPONT ÁTREPÜLÉSI IDEJÉT	N	L	Y
21.	139	Utastás, hogy erősítse meg az előzőleg jelentett útvonalpont azonosságát.	CONFIRM REPORTED WAYPOINT ERŐSÍTSE MEG A JELENTETT ÚTVONALPONT OT	N	L	Y
22.	140	Utastás, hogy erősítse meg a következő útvonalpont azonosságát.	CONFIRM NEXT WAYPOINT ERŐSÍTSE MEG A KÖVETKEZŐ ÚTVONALPONT OT	N	L	Y
23.	141	Utastás, hogy erősítse meg a következő útvonalpontra előzőleg jelentett számított érkezési időt.	CONFIRM NEXT WAYPOINT ETA ERŐSÍTSE MEG A KÖVETKEZŐ ÚTVONALPONT ÁTREPÜLÉSI IDEJÉT	N	L	Y
24.	142	Utastás, hogy erősítse meg a következő útvonalpont utáni	CONFIRM ENSUING WAYPOINT ERŐSÍTSE MEG	N	L	Y

		első útvonalpont azonosságát.	A KÖVETKEZŐ UTÁNI ÚTVONALPONT OT			
25.	143	A kérést nem értették. Tisztázni kell, és meg kell ismételni.	CONFIRM REQUEST ERŐSÍTSE MEG KÉRÉSÉT	N	L	Y
26.	144	Utasítás, hogy jelentse a kiválasztott (SSR) kódot.	CONFIRM SQUAWK ERŐSÍTSE MEG A KÓDJÁT	N	L	Y
27.	145	Utasítás, hogy jelentse jelenlegi géptengely irányát.	REPORT HEADING JELENTSE GÉPTENGELYIR ÁNYÁT	N	M	Y
28.	146	Utasítás, hogy jelentse jelenlegi útirányát.	REPORT GROUND TRACK JELENTSE ÚTIRÁNYÁT	N	M	Y
29.	182	Utasítás, hogy jelentse az utoljára vett ATIS adás azonosítóját.	CONFIRM ATIS CODE ERŐSÍTSE MEG AZ ATIS KÓDJÁT	N	L	Y
30.	147	Utasítás, hogy adjon helyzetjelentést.	REQUEST POSITION REPORT ADJON HELYZETJELEN TÉST	N	M	Y
31.	216	Utasítás, hogy nyújtson be repülési tervet.	REQUEST FLIGHT PLAN NYÚJTSON BE REPÜLÉSI TERVET	N	M	Y
32.	217	Utasítás, hogy jelentse, ha a légijármű leszállt.	REPORT ARRIVAL JELENTSE LESZÁLLÁSÁT	N	M	Y
33.	229	Utasítás, hogy	REPORT	L	L	Y

		jelentse a leszállásra előnybe részesített kitérő repülőterét.	ALTERNATE AERODROME JELENTSE KITÉRŐ REPÜLŐTERÉT			
34.	231	Utasítás, a légitársaságvezető által előnyben részesített magasság jelzésére.	STATE PREFERRED LEVEL JELENTSE ELŐNYBEN RÉSZESÍTETT MAGASSÁGÁT	L	L	Y
35.	232	Utasítás, a légitársaságvezető által előnyben részesített, a repülőterre érkezéshez szükséges süllyedés megkezdési idejének és/vagy helyének jelzésére.	STATE TOP OF DESCENT HATÁROZZA MEG A SÜLLYEDÉS KEZDETÉT	L	L	Y

1.8.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

#### 1.9. ATC egység által kezdeményezett megegyezés alapú utasítások

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	148	Kérés, hogy jelezze a legkorábbi időt, amikor a meghatározott magasságot képes elfogadni.	WHEN CAN YOU ACCEPT (level) MIKOR TUDJA ELFOGADNI A (magasság-ot)	N	L	Y
3.	149	Utasítás, hogy jelentse, képes-e elfogadni a meghatározott magasságot meghatározott helyen.	CAN YOU ACCEPT (level) AT (position) EL TUDJA FOGADNI A (magasság-ot) (hely-en)?	N	L	A/N
4.	150	Utasítás, hogy	CAN YOU ACCEPT	N	L	A/N



		jelentse, képes-e elfogadni a meghatározott magasságot meghatározott időben.	(level) AT (time) EL TUDJA FOGADNI A (magasság-ot) (idő-kor)?			
5.	151	Utasítás, hogy jelentse a legkorábbi időt, amikor a meghatározott sebességet képes elfogadni.	WHEN CAN YOU ACCEPT (speed) MIKOR TUDJA ELFOGADNI A (sebesség-et)	N	L	Y
6.	152	Utasítás, hogy jelentse a legkorábbi időt, amikor a meghatározott eltolt párhuzamos útirányt képes elfogadni.	WHEN CAN YOU ACCEPT (specified distance) (direction) OFFSET MIKOR TUDJA ELFOGADNI A (meghatározott távolságra) (irányba) ELTOLT PÁRHUZAMOS ÚTIRÁNYT	N	L	Y

1.9.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

#### 1.10. ATC egység által kezdeményezett légiforgalmi tájékoztatások

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	153	ATS értesítés, hogy a magasságmérőt a meghatározott nyomásmagasságnak megfelelően állítsa be.	ALTIMETER (altimeter) MAGASSÁGMÉRŐ BEÁLLÍTÁS (nyomásmagasság)	N	L	R
3.	213	ATS értesítés, hogy meghatározott magasságmérő beállítás meghatározott	(facility designation) ALTIMETER (altimeter) (azonosító) MAGASSÁGMÉR	N	L	R

		azonosítóra vonatkozik.	Ő BEÁLLÍTÁS (nyomásmagasság)			
4.	154	ATS értesítés, hogy a radarszolgáltatás befejeződött.	RADAR SERVICE TERMINATED RADARSZOLGÁLTATÁS BEFEJEZVE	N	L	R
5.	244	ATS értesítés, hogy a radar vagy ADS szolgáltatás befejeződött.	IDENTIFICATION TERMINATED AZONOSÍTÁS BEFEJEZVE			
6.	191	ATS értesítés, hogy a légi jármű olyan légtérbe lép be, ahol nem biztosítanak ATS szolgáltatást, és minden meglévő ATS szolgáltatás megszűnik.	ALL ATS TERMINATED MINDEN ATS SZOLGÁLTATÁS BEFEJEZVE	N	M	R
7.	155	ATS értesítés, hogy radarkapcsolat létesült a meghatározott helyen.	RADAR CONTACT (position) RADAR KAPCSOLAT (hely-en)	N	M	R
8.	156	ATS értesítés, hogy a radarkapcsolat elveszett.	RADAR CONTACT LOST A RADARKAPCSOLAT ELVESZETT	N	M	R
9.	210	ATS értesítés, hogy a légi járművet meghatározott helyen radarral azonosították.	IDENTIFIED (position) AZONOSÍTVA (hely-en)	N	M	R
10.	193	Értesítés, hogy a radarazonosság elveszett.	IDENTIFICATION LOST AZ AZONOSSÁGA ELVESZTETT	N	M	R
11.	157	Értesítés, hogy meghatározott frekvencián	CHECK STUCK MICROPHONE (frequency)	U	M	N

		folyamatosan adás van. Ellenőrizze, hogy mikrofonja be van-e ragadva.	ELLENŐRIZZE, HOGY (frekvencián) A MIKROFONJA BE VAN-E RAGADVA			
12.	158	ATS értesítés, hogy a meghatározott kóddal azonosított ATIS információ az érvényes.	ATIS (ATIS code) ATIS (kódja)	N	L	R
13.	212	ATS értesítés, hogy a meghatározott repülőtérre vonatkozó meghatározott ATIS információ az érvényes	(facility designation) ATIS (ATIS code) CURRENT (azonosító) ATIS ÉRVÉNYES (ATIS kód)	N	L	R
14.	214	ATS értesítés, amely meghatározott futópályára vonatkozó futópálya menti látástávolság értéket adja meg.	RVR RUNWAY (runway) (rvr) RVR A (futópálya azonosítója – pl.13L) FUTÓPÁLYÁRA (rvr értékek)	N	M	R
15.	224	ATS értesítés, hogy késleltetés nem várható.	NO DELAY EXPECTED KÉSÉS NEM VÁRHTÓ	N	L	R
16.	225	ATS értesítés, hogy várható késleltetés nem lett meghatározva.	DELAY NOT DETERMINED KÉSÉS NINCS MEGHATÁROZVA	N	L	R
17.	226	ATS értesítés, hogy a légi jármű a meghatározott időben számíthat a megközelítési eljárás megkezdésének engedélyezésére.	EXPECTED APPROACH TIME (time) VÁRHTÓ BEVEZETÉSI IDŐ (idő)	N	L	R

## 1.11. ATC egység által kezdeményezett Rendszerüzenetek

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	159	Rendszerüzenet, amely a földi rendszer által észlelt hibára figyelmeztet.	ERROR (error information) HIBA (hiba információ)	U	M	N
3.	160	Értesítés a fedélzeti berendezésnek, hogy a meghatározott adat jogosult a soron következő adat jogosult. Ha nincs adatjogosult meghatározva, akkor ez azt jelzi, hogy bármely előzőleg meghatározott soron következő adatjogosult többé nem érvényes.	NEXT DATA AUTHORITY (facility) SORON KÖVETKEZŐ ADAT JOGOSULT (létesítmény)	L	N	N
4.	161	Értesítés a fedélzeti berendezésnek, hogy az adatkapcsolat összeköttetés a jelenlegi adatjogosulttal megszűnik.	END SERVICE SZOLGÁLTATÁS VÉGE	L	N	N
5.	162	Értesítés, hogy a földi rendszer nem támogatja ezt a közleményt.	SERVICE UNAVAILABLE SZOLGÁLTATÁS NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE	L	L	N
6.	234	Értesítés, hogy a földi rendszerben nincs repülési terv az adott légi járműre.	FLIGHT PLAN NOT HELD A REPÜLÉSI TERV NINCS TÁROLVA	L	L	N
7.	163	Értesítés a légi járművezető részére egy ATS	(facility designation) (létesítmény)	L	N	N

		egység azonosítójáról.	azonosítója)			
8.	227	Megerősítés a légijármű fedélzeti rendszerének, hogy a földi rendszer fogadta azt a közleményt, amelyhez a logikai nyugtázás tartozik és megfelelőnek találta a megjelenítésre a felelős személy részére.	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT LOGIKAI NYUGTÁZÁS	N	M	N
9.	233	Értesítés, a pilótának, hogy az elküldött, logikai nyugtázást igénylő közleményeket a földi rendszer nem fogadja el.	USE OF LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT PROHIBITED LOGIKAI NYUGTÁZÁS HASZNÁLATA TILOS	N	M	N

## 1.12. ATC egység által kezdeményezett kiegészítő közlemények

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	164	A kapcsolódó utasítást tetszőleges időben hajthatja végre ezután.	WHEN READY AMIKOR KÉSZ	L	N	N
3.	230	A kapcsolódó utasítást hajtsa végre azonnal.	IMMEDIATE LY AZONNAL	D	H	N
4.	165	Két közlemény összekapcsolására használt elem, ami engedélyek vagy utasítások végrehajtásának helyes sorrendjét jelzi.	THEN AZUTÁN	L	N	N

5.	166	A kapcsolódó utasítást forgalmi szempontok miatt adják ki.	DUE TO (traffic type) TRAFFIC (forgalom típusa) FORGALOM MIATT	L	N	N
6.	167	A kapcsolódó utasítást légtérkorlátozás miatt adják ki.	DUE TO AIRSPACE RESTRICTIO N LÉGTÉRKOR LÁTOZÁS MIATT	L	N	N
7.	168	A jelzett közleményt hagyja figyelmen kívül.	DISREGARD HAGYJA FIGYELMEN KÍVÜL	U	M	R
8.	176	Értesítés, hogy a légi járművezető felelős az elkülönítés tartásáért más forgalomtól, és szintén felelős a látási meteorológiai körülmények fenntartásáért.	MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC TARTSON SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉ ST VMC-BEN	N	M	W/U
9.	177	Engedéllyel vagy utasítással összefüggésben használt közlemény, ami jelzi, hogy a légi járművezető akkor hajtsa végre az engedélyt/utasítást, ha készen áll rá.	AT PILOTS DISCRETION A LÉGIJÁRMŰ VEZETŐ MEGITÉLÉSE SZERINT	L	L	N
10.	178	(fenntartott hely)	(free text) (szabad szöveg)	L	L	Y
11.	169		(free text) (szabad szöveg)	N	L	R
12.	170		(free text) (szabad szöveg)	D	H	R
13.	183		(free text) (szabad szöveg)	N	M	N

14.	187		(free text) (szabad szöveg)	L	N	N
15.	194		(free text) (szabad szöveg)	N	L	Y
16.	195		(free text) (szabad szöveg)	L	L	R
17.	196		(free text) (szabad szöveg)	N	M	W/U
18.	197		(free text) (szabad szöveg)	U	M	W/U
19.	198		(free text) (szabad szöveg)	D	H	W/U
20.	199		(free text) (szabad szöveg)	N	L	L
21.	201	Nincs használva		L	L	N
22.	202	Nincs használva		L	L	N
23.	203		(free text) (free text) (szabad szöveg)	N	M	R
24.	204		(free text) (free text) (szabad szöveg)	N	M	Y
25.	205		(free text) (free text) (szabad szöveg)	N	M	A/N
26.	206		(free text) (free text) (szabad szöveg)	L	N	Y
27.	207		(free text) (free text) (szabad szöveg)	L	L	Y
28.	208		(free text) (szabad szöveg)	L	L	N

1.12.1. Az üres üzenetszöveg elemekhez nem kapcsolódnak szándékolt közlemények. Egy üres üzenetszöveg elküldésének képessége, az üzenetcsoporthoz már használt jellemzők bármilyen kombinációjával, az ATN műszaki követelményeit szolgálja (10. Annex III. Kötet, 1. Rész, 3. Fejezet).

## 2. Légijármű fedélzetről kezdeményezett üzenetek

### 2.1. Légijármű által kezdeményezett válaszok

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	0	Az utasítást megértettem és végrehajtom.	WILCO VÉGREHAJTOM	N	L	Y
3.	1	Az utasítást nem tudom végrehajtani.	UNABLE KÉPTELEN VAGYOK VÉGREHAJTANI	N	L	Y
4.	2	Várjon a válaszomra.	STANDBY VÁRJON	N	L	Y
5.	3	A közleményt vettem és értem.	ROGER ÉRTETTEM	N	L	Y
6.	4	Igen.	AFFIRM IGEN/VAN	N	L	Y
7.	5	Nem.	NEGATIVE NEM/NINCS	N	L	Y

### 2.2. Légijármű által kezdeményezett magasságváltásra vonatkozó kérések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	6	Kérés meghatározott magasságon történő repülésre.	REQUEST (level) KÉREK (magasságot)	N	L	Y
3.	7	Kérés meghatározott	REQUEST BLOCK (level) TO (level)	N	L	Y



		függőleges tartományon belüli magasságon történő repülésre.	KÉREK magasság) és (magasság) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT			
4.	8	Kérés meghatározott magasságra való utazó emelkedésre.	REQUEST CRUISE CLIMB TO (level) KÉREK UTAZÓEMELKEDÉST (magasság-ra)	N	L	Y
5.	9	Kérés meghatározott magasságra történő emelkedésre.	REQUEST CLIMB TO (level) KÉREK EMELKEDÉST (magasság-ra)	N	L	Y
6.	10	Kérés meghatározott magasságra történő süllyedésre.	REQUEST DESCENT TO (level) KÉREK SÜLLYEDÉST (magasság-ra)	N	L	Y
7.	11	Kérés, hogy engedélyezzék meghatározott helyen az emelkedést meghatározott magasságra.	AT (position) REQUEST CLIMB TO (level) (hely-en) KÉREK EMELKEDÉST (magasság-ra)	N	L	Y
8.	12	Kérés, hogy engedélyezzék meghatározott helyen a süllyedést meghatározott magasságra.	AT (position) REQUEST DESCENT TO (level) (hely-en) KÉREK SÜLLYEDÉST (magasság-ra)	N	L	Y
9.	13	Kérés, hogy engedélyezzék meghatározott időben az emelkedést meghatározott magasságra.	AT (time) REQUEST CLIMB TO (level) (idő-kor) KÉREK EMELKEDÉST (magasság-ra)	N	L	Y
10.	14	Kérés, hogy engedélyezzék meghatározott időben a	AT (time) REQUEST DESCENT TO (level)	N	L	Y

		süllyedést meghatározott magasságra.	(idő-kor) KÉREK SÜLLYEDÉST (magasság-ra)			
11.	69	Kérés, hogy engedélyezzék a süllyedést VMC-ben saját elkülönítés tartásával.	REQUEST VMC DESCENT KÉREK LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ SÜLLYEDÉST	N	L	Y

Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

### 2.3. Légijármű által kezdeményezett párhuzamosan eltolt útirányra vonatkozó kérések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	15	Kérés, hogy engedélyezzék a repülést az engedélyezett útvonallal párhuzamosan, meghatározott oldaltávolságra és meghatározott irányba eltolt útirányon.	REQUEST OFFSET (specified distance) (direction) OF ROUTE KÉREK (meghatározott távolságra) (irányba) ELTOLT PÁRHUZAMOS ÚTIRÁNYT	N	L	Y
3.	16	Kérés, hogy meghatározott helytől engedélyezzék a repülést az engedélyezett útvonallal párhuzamosan, meghatározott oldaltávolságra és meghatározott irányba eltolt útirányon.	AT (position) REQUEST OFFSET (specified distance) (direction) OF ROUTE (hely-en) KÉREK (meghatározott távolságra) (irányba) ELTOLT PÁRHUZAMOS ÚTIRÁNYT	N	L	Y
4.	17	Kérés, hogy meghatározott időtől engedélyezzék a repülést az	AT (time) REQUEST OFFSET (specified	N	L	Y

		engedélyezett útvonallal párhuzamosan, meghatározott oldaltávolságra és meghatározott irányba eltolt útirányon.	distance) (direction) OF ROUTE (idő-kor)) KÉREK (meghatározott távolságra) (irányba) ELTOLT PÁRHUZAMOS ÚTIRÁNYT			
--	--	---	---	--	--	--

#### 2.4. Légijármű által kezdeményezett sebességre vonatkozó kérések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	18	Kérés meghatározott sebességgel történő repülésre.	REQUEST (speed) ENGEDÉLYEZZE (sebesség-et)	N	L	Y
3.	19	Kérés meghatározott sebességtartományon belül történő repülésre.	REQUEST (speed) TO (speed) ENGEDÉLYEZZE A (sebesség-től) (sebesség-ig) SEBESSÉGTARTOMÁNYT	N	L	Y

#### 2.5. Légijármű által kezdeményezett beszédüzemű kapcsolatra vonatkozó kérések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	20	Kérés beszédüzemű összeköttetésre.	REQUEST VOICE CONTACT ENGEDÉLYEZZE A BESZÉDÜZEMŰ ÖSSZEKÖTTETÉST	N	L	Y
3.	21	Kérés beszédüzemű összeköttetésre meghatározott frekvencián.	REQUEST VOICE CONTACT (frequency) ENGEDÉLYEZZE A BESZÉDÜZEMŰ	N	L	Y

			ÖSSZEKÖTTETÉST (frekvencián)			
--	--	--	---------------------------------	--	--	--

## 2.6. Légijármű által kezdeményezett útvonal változtatásra vonatkozó kérések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	22	Kérés közvetlen útirány felvételére a pillanatnyi helyzetből egy meghatározott helyre.	REQUEST DIRECT TO (position) KÉREK KÖZVETLENÜL (hely-re)	N	L	Y
3.	23	Kérés egy meghatározott eljárás engedélyezésére.	REQUEST (procedure name) ENGEDÉLYEZZE (eljárás megnevezése)	N	L	Y
4.	24	Kérés útvonalengedélyre	REQUEST CLEARANCE (route clearance) KÉREM AZ ENGEDÉLYT (útvonalengedélyt)	N	L	Y
5.	25	Kérés engedélyre.	REQUEST (clearance type) CLEARANCE KÉREM AZ (engedély típusa) ENGEDÉLYT	N	L	Y
6.	26	Kérés, hogy eltérhessen az útvonaltól időjárás miatt meghatározott helyre, meghatározott útvonalon keresztül.	REQUEST WEATHER DEVIATION TO (position) VIA (route clearance) IDŐJÁRÁS MIATT KÉREK ELTÉRÉST (hely- re) (útvonalengedély) SZERINT	N	M	Y

7.	27	Kérés, hogy eltérhessen az útvonaltól időjárás miatt meghatározott távolságra, meghatározott irányba.	REQUEST WEATHER DEVIATION UP TO (specified distance) (direction) OF ROUTE IDŐJÁRÁS MIATT KÉREK ELTÉRÉST AZ ÚTVONALTÓL (meghatározott távolságra)(irányba)	N	M	Y
8.	70	Kérés meghatározott géptengelyirány felvételének engedélyezésére.	REQUEST HEADING (degrees) ENGEDÉLYEZZE A (fokok) GÉPTENGELYIRÁNYT	N	L	Y
9.	71	Kérés meghatározott útirány felvételének engedélyezésére	REQUEST GROUND TRACK (degrees) ENGEDÉLYEZZE A (fokok) ÚTIRÁNYT	N	L	Y

## 2.7. Légijármű által kezdeményezett jelentések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	28	Értesítés a meghatározott magasság elhagyásáról.	LEAVING (level) ELHAGYOM (magasság-ot)	N	L	N
3.	29	Értesítés meghatározott magasságra történő emelkedésről.	CLIMBING TO (level) EMELKEDEM (magasság-ra)	N	L	N
4.	30	Értesítés egy meghatározott magasságra történő süllyedésről.	DESCENDING TO (level) SÜLLYEDEK (magasság-ra)	N	L	N

5.	31	Értesítés egy meghatározott hely keresztezéséről.	PASSING (position) KERESZTEZÉK (helyet)	N	L	N
6.	78	Értesítés, hogy a meghatározott időben, a légi jármű helyzete a meghatározottak szerinti volt.	AT (time) (distance) (to/from) (position) (idő)-KOR (távolság) (hely-től)	N	L	N
7.	32	Értesítés a pillanatnyi magasságról.	PRESENT LEVEL (level) JELENLEGI MAGASSÁG (magasság)	N	L	N
8.	33	Értesítés a pillanatnyi helyzetről.	PRESENT POSITION (position) JELENLEGI HELYZET (helyzet)	N	L	N
9.	34	Értesítés a pillanatnyi sebességről.	PRESENT SPEED (speed) JELENLEGI SEBESSÉG (sebesség)	N	L	N
10.	113	Értesítés a kért sebességről.	(speed type) (speed type) (speed type) SPEED (speed) (sebességtípus) (sebességtípus) (sebességtípus) SEBESSÉG (sebesség)	N	L	N
11.	35	Értesítés a pillanatnyi géptengely irányról fokokban.	PRESENT HEADING (degrees) JELENLEGI GÉPTENGELYIRÁ NY (fok)	N	L	N
12.	36	Értesítés a pillanatnyi útirányról fokokban	PRESENT GROUND TRACK (degrees) JELENLEGI ÚTIRÁNY (fok)	N	L	N
13.	37	Értesítés, hogy a légi jármű tartja a meghatározott magasságot.	MAINTAINING (level) TARTOM A (magasság-ot)	N	L	N

14.	72	(fenntartva)		N	L	N
15.	76	Értesítés, hogy a légi jármű elért egy magasságot a meghatározott magasságtartományon belül.	REACHING BLOCK (level) TO (level) ELÉRTEM A (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT	N	L	N
16.	38	Visszaismétlése a kijelölt magasságnak.	ASSIGNED LEVEL (level) KIJELÖLT MAGASSÁG (magasság)	N	M	N
17.	77	Visszaismétlése a kijelölt magasságtartományon belül.	ASSIGNED BLOCK (level) TO (level) KIJELÖLT MAGASSÁGTARTOMÁNY (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTT	N	M	N
18.	39	Visszaismétlése a kijelölt sebességnek.	ASSIGNED SPEED (speed) KIJELÖLT SEBESSÉG (sebesség)	N	M	N
19.	40	Visszaismétlése a kijelölt útvonalnak.	ASSIGNED ROUTE (route clearance) KIJELÖLT ÚTVONAL (útvonalengedély)	N	M	N
20.	41	A légi jármű visszatért az engedélyezett útvonalra.	BACK ON ROUTE VISSZATÉRTEM AZ ÚTVONALRA	N	M	N
21.	114	Értesítés, hogy a légi jármű elhagyta a kedvezőtlen meteorológiai körülményeket és az engedélyezett repülési útvonalhoz való visszatérési engedély fogadására készen áll.	CLEAR OF WEATHER ELHAGYTAM A KEDVEZŐTLEN IDŐJÁRÁST			
22.	42	A következő	NEXT WAYPOINT	N	L	N

		útvonalpont a meghatározott hely.	(position) KÖVETKEZŐ ÚTVONALPONT (hely)			
23.	43	A következő útvonalpontra számított érkezési idő (ETA).	NEXT WAYPOINT ETA (time) KÖVETKEZŐ ÚTVONALPONT SZÁMÍTOTT IDEJE (idő)	N	L	N
24.	44	A következő útvonalpont utáni első útvonalpontra meghatározott hely.	ENSUING WAYPOINT (position) A KÖVETKEZŐ UTÁNI ÚTVONALPONT (hely)	N	L	N
25.	45	Az előzőleg jelentett útvonalpont keresztezésének megerősítése.	REPORTED WAYPOINT (position) A JELENTETT ÚTVONALPONT (hely)	N	L	N
26.	46	Az előzőleg jelentett útvonalpont átrepülési idejének megerősítése.	REPORTED WAYPOINT (time) A JELENTETT ÚTVONALPONT ÁTREPÜPÉSI IDEJE (idő)	N	L	N
27.	47	A meghatározott (SSR) kód beállítva.	SQUAWKING (code) (kód) ÁLLÍTVÁ	N	L	N
28.	48	Helyzetjelentés	POSITION REPORT (position report) HELYZETEM (helyzetjelentés)	N	L	N
29.	79	A legutolsó vett ATIS kód.	ATIS (ATIS code) ATIS (ATIS kód)	N	L	N
30.	89	A meghatározott ATS egység adását figyelem a meghatározott frekvencián.	MONITORING (unit name) (frequency) (egység-et) (frekvencián) FIGYELEM	U	M	N
31.	102	Értesítés légi jármű	LANDING REPORT	N	N	N



		leszállásáról.	LESZÁLLÁS JELENTÉS			
32.	104	Értesítés meghatározott helyre számított érkezési időről.	ETA (position) (time) (hely) SZÁMÍTOTT IDEJE (idő)	L	L	N
33.	105	Értesítés kitérő repülőtér leszállásra történő használatáról.	ALTERNATE AERODROME (airport) KITÉRŐ REPÜLŐTÉR (repülőtér)	L	L	N
34.	106	Értesítés az előnyben részesített magasságról.	PREFERRED LEVEL (level) ELŐNYBEN RÉSZESÍTETT MAGASSÁG (magasság)	L	L	N
35.	109	Értesítés a megközelítéshez történő süllyedés megkezdésének előnyben részesített idejéről.	TOP OF DESCENT (time) A SÜLLYEDÉS MEGKEZDÉSÉNEK ELŐNYBEN RÉSZESÍTETT IDEJE (idő)	L	L	N
36.	110	Értesítés a megközelítéshez történő süllyedés megkezdésének előnyben részesített helyéről.	TOP OF DESCENT (position) A SÜLLYEDÉS MEGKEZDÉSÉNEK ELŐNYBEN RÉSZESÍTETT HELYE (hely)	L	L	N
37.	111	Értesítés a megközelítéshez történő süllyedés megkezdésének előnyben részesített idejéről és helyéről.	TOP OF DESCENT (time) (position) A SÜLLYEDÉS MEGKEZDÉSÉNEK ELŐNYBEN RÉSZESÍTETT IDEJE ÉS HELYE (idő) (hely)	L	L	N

2.7.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

2.8. Légijármű által kezdeményezett megegyezés alapú kérések

	A	B	C	D	E	F
--	---	---	---	---	---	---

1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	49	Kérés, hogy adja meg a meghatározott sebesség engedélyezésének várható legkorábbi idejét.	WHEN CAN WE EXPECT (speed) MIKOR VÁRHATÓ (sebesség-re)	L	L	Y
3.	50	Kérés, hogy adja meg a meghatározott sebességtartományon belüli sebesség engedélyezésének várható legkorábbi idejét.	WHEN CAN WE EXPECT (speed) TO (speed) MIKOR VÁRHATÓ (sebesség) ÉS (sebesség) KÖZÖTTI SEBESSÉGTARTOMÁNYRA	L	L	Y
4.	51	Kérés, hogy adja meg a tervezett útvonalra történő visszatérés engedélyezésének várható legkorábbi idejét.	WHEN CAN WE EXPECT BACK ON ROUTE MIKOR VÁRHATÓ VISSZATÉRÉS AZ ÚTVONALRA	L	L	Y
5.	52	Kérés, süllyedésre vonatkozó engedély kiadásának várható legkorábbi idejére.	WHEN CAN WE EXPECT LOWER LEVEL MIKOR VÁRHATÓ ALACSONYABB MAGASSÁG	L	L	Y
6.	53	Kérés, hogy adja meg az emelkedésre vonatkozó engedély kiadásának várható legkorábbi idejét.	WHEN CAN WE EXPECT HIGHER LEVEL MIKOR VÁRHATÓ MAGASABB MAGASSÁG	L	L	Y
7.	54	Kérés, hogy adja meg az utazó emelkedésre vonatkozó engedély kiadásának várható legkorábbi idejét egy meghatározott magasságra.	WHEN CAN WE EXPECT CRUISE CLIMB TO (level) MIKOR VÁRHATÓ UTAZÓEMELKEDÉS (magasság-ra)	L	L	Y

8.	87	Kérés, hogy adja meg az emelkedésre vonatkozó engedély kiadásának várható legkorábbi idejét egy meghatározott magasságra	WHEN CAN WE EXPECT CLIMB TO (level) MIKOR VÁRHATÓ EMELKEDÉS (magasság-ra)	L	L	Y
9.	88	Kérés, hogy adja meg a süllyedésre vonatkozó engedély kiadásának várható legkorábbi idejét egy meghatározott magasságra	WHEN CAN WE EXPECT DESCENT TO (level) MIKOR VÁRHATÓ SÜLLYEDÉSRE (magasság-ra)	L	L	Y

2.8.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

## 2.9. Légijármű által kezdeményezett kényszerhelyzeti és sürgősségi közlemények

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	55	Sürgősség jelzése	PAN PAN PAN	U	H	Y
3.	56	Veszélyállapot jelzése	MAYDAY MAYDAY MAYDAY	U	H	Y
4.	112	Speciális jelzés, hogy a légijármű jogellenes beavatkozás alatt áll.	SQUAWKING 7500 KÓDOLOM 7500	U	H	Y
5.	57	Értesítés a maradék üzemanyag mennyiségéről, és a fedélzeten tartózkodó személyek számáról.	(remaining fuel) OF FUEL REMAINING AND (persons on board) PERSONS ON BOARD MARADÉK ÜZEMANYAG (mennyiség) FEDÉLZETEN TARTÓZKODÓ SZEMÉLYEK SZÁMA (szám)	U	H	Y

6.	58	Értesítés, hogy a légi járművezető törölni kívánja a kényszerhelyzet állapotát.	CANCEL EMERGENCY TÖRLÖM A KÉNYSZERHELYZET ÉT ÁLLAPOTÁT	U	M	Y
7.	59	Értesítés, hogy sürgős ok miatt a légi jármű meghatározott útvonalon keresztül eltér egy meghatározott hely felé.	DIVERTING TO (position) VIA (route clearance) ELTÉREK (hely- re)(útvonalon)	U	H	Y
8.	60	Értesítés, hogy sürgős ok miatt a légi jármű eltér, az engedélyezett útvonaltól és meghatározott távolságra és irányba az engedélyezett útvonallal párhuzamos útirányt követ.	OFFSETTING (specified distance) (direction) OF ROUTE ELTÉREK AZ ÚTVONALTÓL PÁRHUZAMOSAN ELTOLT ÚTIRÁNYRA (meghatározott távolságra) (irányba)	U	H	Y
9.	61	Értesítés, hogy sürgős ok miatt a légi jármű meghatározott magasságra süllyed.	DESCENDING TO (level) SÜLLYEDEK (magasságra)	U	H	Y
10.	80	Értesítés, hogy sürgős ok miatt a légi jármű meghatározott távolságra és irányba eltér az engedélyezett útvonaltól.	DEVIATING UP TO (specified distance) (direction) OF ROUTE ELTÉREK AZ ÚTVONALTÓL (meghatározott távolságra) (irányba)	U	H	Y

2.9.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

## 2.10. Légi jármű által kezdeményezett rendszerüzenetek

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet	Az üzenet célja,	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válas

	azonosító száma	használata				Z
2.	62	Rendszerüzenet arról, hogy a fedélzeti rendszer hibát észlelt.	ERROR (error information) HIBA (hiba közlemény)	U	L	N
3.	63	Elutasító rendszerüzenet bármilyen CPDLC közleményre, amelyet nem a jelenlegi adatjogosult földi berendezés küldött.	NOT CURRENT DATA AUTHORITY JELENLEG NEM ADATJOGOSULT	L	L	N
4.	99	Rendszerüzenet, amely arról tájékoztatja a földi berendezést, hogy ő a jelenlegi adatjogosult.	CURRENT DATA AUTHORITY JELENLEGI ADATJOGOSULT	L	L	N
5.	64	Értesítés a földi rendszernek, hogy a meghatározott ATS egység a jelenlegi adatjogosult.	(facility designation) (létesítmény azonosító)	L	L	N
6.	107	Rendszerüzenet annak a földi rendszernek, amely megpróbál kapcsolatot létesíteni egy légi járművel, de a jelenlegi adatjogosult ezt a földi rendszert nem jelölte ki soron következő adatjogosultnak.	NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY NINCS FELHATALMAZÁSA SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULTS ÁGRA	L	L	N
7.	73	Rendszerüzenet, amely jelzi a szoftver változat számát.	(version number) (változat szám)	L	L	N
8.	100	Megerősítés a földi rendszernek, hogy a fedélzeti rendszer fogadta azt a közleményt, amelyhez a logikai	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT LOGIKAI NYUGTÁZÁS	N	M	N

		nyugtázás tartozik és megfelelőnek találta a megjelenítésre a felelős személy részére.				
--	--	--	--	--	--	--

## 2.11. Légijármű által kezdeményezett kiegészítő közlemények

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	65	A légijárművezető közleményének indoklására használt közlemény.	DUE TO WEATHER IDŐJÁRÁS MIATT	L	L	N
3.	66	A légijárművezető közleményének indoklására használt közlemény.	DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE LÉGIJÁRMŰ TELJESÍTMÉNYE MIATT	L	L	N
4.	74	A légijárművezető szándékának kifejezése, hogy VMC-ben saját elkülönítést kíván tartani.	REQUEST TO MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC KÉREK SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉS TARTÁST VMC-BEN	L	L	N
5.	75	Egy másik közleménnyel összefüggésben használt közlemény, ami jelzi, hogy a légijárművezető a kérését akkor kívánja végrehajtani, ha készen áll rá.	AT PILOTS DISCRETION A LÉGIJÁRMŰVEZETŐ SAJÁT MEGÍTÉLÉSE SZERINT	L	L	N
6.	101	A pilótának lehetővé teszi, hogy jelezze a CPDLC	REQUEST END OF SERVICE KÉREM A	L	L	N

		szolgáltatás befejezésének szándékát a jelenlegi adatjogosulttal.	SZOLGÁLTATÁS BEFEJEZÉSÉT	L	L	N
7.	103	A pilótának lehetővé teszi, hogy jelezze az IFR repülési tervének törlését.	CANCELLING IFR TÖRLÖM AZ IFR REPÜLÉSI TERVEMET	N	L	Y
8.	108	Értesítés, hogy a jégtelenítés művelete befejeződött.	DE-ICING COMPLETE JÉGTELENÍTÉST BEFEJEZTEM	L	L	N
9.	67		(free text) (szabad szöveg)	N	L	N
10.	68		(free text) (szabad szöveg)	D	H	Y
11.	90		(free text) (szabad szöveg)	N	M	N
12.	91		(free text) (szabad szöveg)	N	L	Y
13.	92		(free text) (szabad szöveg)	L	L	Y
14.	93		(free text) (szabad szöveg)	U	H	N
15.	94		(free text) (szabad szöveg)	D	H	N
16.	95		(free text) (szabad szöveg)	U	M	N
17.	96		(free text) (szabad szöveg)	U	L	N
18.	97		(free text) (szabad szöveg)	L	L	N
19.	98		(free text) (szabad szöveg)	N	N	N

2.11.1. Az üres üzenetszöveg elemekhez nem kapcsolódnak szándékolt közlemények. Egy üres üzenetszöveg elküldésének képessége, az üzenetcsoportban már használt jellemzők bármilyen kombinációjával, az ATN műszaki követelményeit szolgálja (10. Annex III. Kötet, 1. Rész, 3. Fejezet).

## 2.12. Légijármű által, megegyezésre küldött válaszok

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	81	El tudjuk fogadni a meghatározott magasságot a meghatározott időben.	WE CAN ACCEPT (level) AT (time) ELFOGADJUK (magasság-ot) (időkor)	L	L	N
3.	115	El tudjuk fogadni a meghatározott magasságot a meghatározott helyen.	WE CAN ACCEPT (level) AT (position) ELFOGADJUK (magasság-ot) (helyen)			
4.	82	Nem tudjuk elfogadni a meghatározott magasságot.	WE CANNOT ACCEPT (level) NEM TUDJUK ELFOGADNI A (magasság-ot)	L	L	N
5.	83	El tudjuk fogadni a meghatározott sebességet a meghatározott időben.	WE CAN ACCEPT (speed) AT (time) ELFOGADJUK A (sebesség-et) (időkor)	L	L	N
6.	116	El tudjuk fogadni a meghatározott sebességet a meghatározott helyen.	WE CAN ACCEPT (speed) AT (position) ELFOGADJUK A (sebesség-et) (helyen)			
7.	84	Nem tudjuk elfogadni a meghatározott sebességet.	WE CANNOT ACCEPT (speed) NEM TUDJUK ELFOGADNI A	L	L	N



			(sebesség-et)			
8.	85	El tudjuk fogadni a párhuzamos útírányt az útvonaltól meghatározott oldaltávolságra és irányba, meghatározott időben.	WE CAN ACCEPT (specified distance) (direction) AT (time) ELFOGADJUK A (távolság-ot) (irány-ba) (idő-kor)	L	L	N
9.	117	El tudjuk fogadni a párhuzamos útírányt az útvonaltól meghatározott oldaltávolságra és irányba, meghatározott helyen.	WE CAN ACCEPT (specified distance) (direction) AT (position) ELFOGADJUK A (távolság-ot) (irány-ba) (helyen)			
10.	86	Nem tudjuk elfogadni a párhuzamos útírányt az útvonaltól meghatározott oldaltávolságra és irányba	WE CANNOT ACCEPT (specified distance) (direction) NEM TUDJUK ELFOGADNI A (távolságot) (irányba)	L	L	N

2.12.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.”

17. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

## **SZÉLNYÍRÁSSAL KAPCSOLATOS TÁJÉKOZTATÁSOK TOVÁBBÍTÁSA**

1. A hajózó személyzet elvárásai a tájékoztatás adásával kapcsolatban

1.1. A hajózó személyzet szempontjából alapvető fontosságú, hogy a szélnyírással kapcsolatos tájékoztatás legyen lehetőség szerint pontos, tartalmazza annak megjelölését, hogy a szélnyírást ténylegesen észlelték-e, vagy csak fennáll a jelenség kialakulásának lehetősége. A tájékoztatás utaljon arra, hogy az információ a repülőtéri meteorológiai irodától ered vagy légi jármű jelentésén alapul. Figyelembe véve, hogy egyes légi járművek méreteiktől és sebességüktől függően másképp érzékelhetik ugyanannak a szélnyírásnak a hatását, szükséges annak megadása, hogy a jelentés milyen légi járműtől származott. Hasznos lehet továbbá annak jelzése, hogy a légi jármű által jelzett szélnyírás esetén milyen eljárás vált szükségessé a hajózó személyzet részéről a szélnyírás hatásának kiküszöbölésére.

1.2. Az 1.1. pont szerinti tájékoztatások kellő időben álljanak a hajózó személyzet rendelkezésére, hogy mielőtt a légi jármű a szélnyírásnak kitett területre ér, kellőképpen felkészülhessen, és megfelelően meghatározhassa az általa legmegfelelőbbnek tartott módszert a szélnyírás lehetséges hatásainak kiküszöbölésére. A légi jármű részére továbbított tájékoztatások ugyanakkor legyenek tömörek, megfogalmazásuk lényegretörő és félreérthetetlen.

1.3. Ahhoz, hogy az ATS egységek a fenti leírásnak megfelelő tájékoztatást meg tudják adni, szükség van arra, hogy ezek a tájékoztatások a fentieknek megfelelően rendelkezésre álljanak.

2. Jelentések és előrejelzések

2.1. Légi járművek jelentései az ATS egységek számára

2.1.1. A hajózó személyzet jelentései összeállításánál vegye figyelembe, hogy azok tartalmazzák mindazokat a hasznos információkat, melyekről feltételezhető, hogy a követő légi járművek pontos helyzetfelismerését elősegítik. A közlemény szövegszerkesztése legyen egyszerű, kerüljék a zsargon használatát a nyelvi nehézségek csökkentése érdekében. Különösen angol nyelvű közlemények esetén ne használjanak „pozitív”, illetve „negatív” szavakat a légi jármű sebességváltozásának jelzésére, mivel a „negatív” szó használata félreérthető olyan értelemben, hogy nem tapasztaltak szélnyírást.

2.1.2. Fentiek figyelembevételével az ATS egységek elvárják, hogy a légi járművek berendezéseiktől függően az észlelt szélnyírásról a következő formában adjanak tájékoztatást:

2.1.2.1. azok a légi járművek, melyek navigációs berendezései lehetővé teszik a szélirány és szélsébség meghatározását, jelezzék a szélviszonyok megváltozását a magasságtartomány egyidejű megadásával, például:

„(légi jármű azonosító jel) ENCOUNTERED WIND SHEAR ON (final/intermediate approach) WIND 280 DEGREES 40 KNOTS AT 1000 FEET, BECOMING 250 DEGREES 10 KNOTS AT 700 FEET”

2.1.2.2. azok a légi járművek, melyek berendezései nem teszik lehetővé a fenti adatok megadását, a légi jármű sebességének megváltozását jelezzék, a jellemző magasságokon, például:

„(légi jármű azonosító jel) ENCOUNTERED WIND SHEAR ON TAKE-OFF, AIRSPEED LOSS 20 KNOTS AT 500 FEET”, vagy

„(légi jármű azonosító jele) ENCOUNTERED WIND SHEAR ON FINAL, AIRSPEED GAIN 25 KNOTS BETWEEN 600 AND 400 FEET, FOLLOWED BY LOSS OF 40 KNOTS BETWEEN 400 FEET AND SURFACE”

2.1.2.3. azok a légijárművek, melyek nem tudják megadni a sebességváltozást, közölik a szélnyírás észlelésének magasságát és, ha erre lehetőség van, a légijármű által hasznosnak ítélt manővert, például:

„(légijármű azonosító jele) ENCOUNTERED WIND SHEAR BETWEEN 1000 AND 700 FEET”, vagy

„(légijármű azonosító jele) ENCOUNTERED WIND SHEAR ON CLIMB BETWEEN 700 AND 1400 FEET, MAXIMUM THRUST REQUIRED”

2.1.2.3. A 2.1.2.2. pontban foglalt példákban lévő „ENCOUNTERED” szó használata egyértelműen jelzi, hogy a közleményt a légijármű továbbította.

2.2. A meteorológiai iroda meteorológiai jelentései és előrejelzései az ATS egységek számára

2.2.1. Ha a repülőtéri meteorológiai irodának lehetősége van a szélnyírás észlelésére és mérésére a repülőtéren földi telepítésű szélnyírásmérő rendszerekkel, vagy az ATS egységektől - légijárműtől eredő - erre vonatkozó információt kap, a meteorológiai iroda azonnal adjon ki szélnyírásról szóló figyelmeztető közleményt (WS WRNG) a repülőtéri és bevezető irányító szolgálatokat ellátó egységeket számára a szélnyírás előfordulásáról, lehetőség szerint pontosan megadva az észlelés jellemző adatait.

2.2.2. Az ATS egységek értesítése történhet telefonon, vagy a WS WRNG közlemény egyéb távközlési berendezésen történő továbbításával.

2.2.3. Azokon a repülőtereken, ahol zömében nemzetközi repüléseket szolgálnak ki - írott formájú tájékoztatás esetén - a közleményt rövidített angol nyelven kell továbbítani.

2.2.4. A tájékoztatás lehetőség szerint tartalmazza az észlelt szélnyírás helyét, a szélirányokat, szélsébségeket és magasságokat. Például:

„WS WRNG SURFACE WIND 320/20KT WIND AT 60M 360/25KT IN APCH”; vagy

„WS WRNG MBST APCH RWY 31” /MBST = microburst/

„WS WRNG LOW LEVEL WIND SHEAR CAN BE EXPECTED”. (Ha pl. a repülőtéren uralkodó meteorológiai viszonyok arra engednek következtetni, hogy számolni lehet szélnyírás kialakulásával).

Ha a szélnyírásról szóló figyelmeztetés alapjául légijármű jelentése szolgál, a légijármű által jelentetteket változatlan formában kell belefoglalni a WS WRNG-be, kiegészítve az észlelés helyével, időpontjával és a légijármű típusával, pl.:

„WS WRNG B747 REPORTED MOD WS IN APCH RWY 31 AT 1510”

„WS WRNG B777 ON APPROACH RUNWAY 31R AT 0815 REPORTED WIND SHEAR ON FINAL, WIND 270 DEGREES 40 KNOTS AT 1000 FEET, BECOMING 250 DEGREES 10 KNOTS AT 700 FEET”, vagy

„WS WRNG AN26 DEPARTING RWY 26 AT 0820 REPORTED AIRSPEED LOSS 20 KNOTS AT 500 FEET”, vagy

„WS WRNG B737 DEPARTING AT 0905 REPORTED WIND SHEAR BETWEEN 700 AND 1000 FEET, MAXIMUM THRUST REQUIRED” stb.

2.2.5. A meteorológiai iroda értesítse a korábban értesített egységeket, amennyiben a szélnyírást a továbbiakban nem észlelik.

3. Az ATS egységek eljárásai

3.1. Az ATS egységek a rendelkezésükre álló szélnyírásra vonatkozó tájékoztatásokat az alábbiak szerint közölik a légijárművekkel:

3.1.1. A légijárművek tájékoztatásánál előnyben részesítendő az egyes légijárművek részére szóló címzett adási forma, tekintettel arra, hogy az ATIS adásban történő közzététel időbeni késéssel jár és ez gyorsan változó szélnyírás viszonyok esetén nem biztosítja a tájékoztatás időszerűségét és pontosságát.

3.1.2. Ha a repülőtéren automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat működik, szükséges az ATIS adás elemei közé figyelmeztető tájékoztatást bevinni, amely utal a szélnyírás

előfordulására és jelzi, hogy a hajózó személyzet aktuális szélnyírási közleményt fog kapni az ATS egységektől, például:

„CAUTION, WIND SHEAR REPORTED ON (intermediate /final approach/ take-off), EXPECT ACTUAL INFORMATION LATER”.

3.2. Az ATS egységek mindaddig folytassák a figyelmeztető közlemények továbbítását, míg az egymást követő légi járművek egybevágó jelentései alapján kellő biztosíték nincs arra, hogy a szélnyírási jelenség megszűnt.

18. melléklet az 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelethez

## **BUDAPEST ATS KÖZPONT IRÁNYÍTÓ EGYSÉGEI ÁLTAL ALKALMAZHATÓ RADARELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUMOK**

### 1. Általános rész

1.1. Az alábbiakban leírt elkülönítési minimumokat az illetékes légiközlekedési hatóság által jóváhagyott ATS rendszerhez csatlakozó szintetikus radarernyővel felszerelt légiforgalmi irányító egységek alkalmazzák.

1.2. A radarállomások műszaki jellemzőit és a radarjelek megjelenítési módját figyelembe véve, a radarelkülönítési minimumokat a radar-helyzetszimbólumok középpontjai között kell alkalmazni.

### 2. Radarinformációk és radarelkülönítési minimumok

#### 2.1. Radarinformációk használata

2.1.1. Az illetékes légiközlekedési hatóság által jóváhagyott távolkörzeti elsődleges és másodlagos radaroktól, valamint a közeli körzeti elsődleges és másodlagos radaroktól (TAR) származó radarinformációkat Budapest FIR-en belül FL660 (20 100 m STD) és az alatti ellenőrzött légterekben - az alábbi előírásokat figyelembe véve - lehet légi járművek radarelkülönítésére felhasználni.

#### 2.2. Radarelkülönítési minimumok

2.2.1. A Budapest CTA-ban a radarelkülönítési minimum 5 NM.

2.2.2. Budapest TMA-n belül, a radarelkülönítési minimum TAR információ rendelkezésre állása esetén 3 NM (5,6 km), amennyiben TAR információ nem áll rendelkezésre, 5 NM.

#### 2.3. Radarelkülönítések használatára vonatkozó korlátozások Budapest TMA-ban

2.3.1. TAR rendelkezésre állása esetén a radarinformációk 2000 láb (600 m) AMSL-en és felette használhatók radarelkülönítésre.

2.3.2. TAR információ hiánya, de a kőris-hegyi távolkörzeti radarberendezés rendelkezésre állása esetén a radarinformációk 2500 láb (750 m) AMSL-n és felette használhatók radarelkülönítésre.

2.3.3. Kizárólag a püspökladányi távolkörzeti radarberendezés rendelkezésre állása esetén a radarberendezés Budapest TMA-nak a Dunától K-re lévő légtereiben 4000 láb (1200 m) AMSL-n és felette, a Dunától Ny-ra lévő légterekben pedig 6000 láb (1850 m) AMSL felett használható radarelkülönítésre.

#### 2.4. Budapest CTR-ben a TAR-nak az alábbiak szerint kell radarinformációt biztosítania:

2.4.1. a futópályák földterési zónáiban a földig,

2.4.2. a futópályák meghosszabbított középvonalában az ILS sávokban, és

2.4.3. a CTR egyéb területén 1500 láb (450 m) AMSL felett.

#### 2.5. Leszálló légi járművek

2.5.1. Budapest repülőtérre párhuzamos, ILS megközelítést végrehajtó légi járművek esetén az alábbi radarelkülönítési minimumok alkalmazandók:

2.5.1.1. a szomszédos ILS irányításokra történő ráfordításoknál minimálisan 3 NM (5,6 km) vízszintes, vagy 1000 láb (300 m) függőleges elkülönítést kell biztosítani;

2.5.1.2. 2 NM hosszirányú radarelkülönítés tartandó a szomszédos irányzásokon egymást követő légi járművek között. Ezt az elkülönítési minimumot csak azután lehet alkalmazni, miután a hajózó személyzet az irányzások követését jelentette.

2.5.2. Amikor párhuzamos megközelítések vannak folyamatban, erről a légi járműveket tájékoztatni kell.

A Magyar Közlönyt az Igazságügyi Minisztérium szerkeszti.

A szerkesztésért felelős: dr. Salgó László Péter.

A szerkesztőség címe: Budapest V., Kossuth tér 4.

A Magyar Közlöny hiteles tartalma elektronikus dokumentumként a <http://www.magyarokozlony.hu> honlapon érhető el.

A Magyar Közlöny oldalhű másolatát papíron kiadja a Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó.

Felelős kiadó: Köves Béla ügyvezető.