

MAGYAR



KÖZLÖNY

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG HIVATALOS LAPJA

Budapest,

2005. december 27.,

kedd

170. szám

II. kötet

Ára: 10 649,- Ft

TARTALOMJEGYZÉK

115/2005. (XII. 27.) GKM r.

A magyar légtér használatával kapcsolatos egyes miniszteri rend-
letek módosításáról

Oldal

II. rész JOGSZABÁLYOK

A Kormány tagjainak rendeletei

A gazdasági és közlekedési miniszter 115/2005. (XII. 27.) GKM rendelete

a magyar légtér használatával kapcsolatos egyes miniszteri rendeletek módosításáról

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 52. §-ának (4) bekezdésében és 63. §-ában kapott felhatalmazás alapján – a honvédelmi miniszterrel egyetértésben – a következőket rendelem el:

A Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet módosítása

1. §

A Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet melléklete helyébe e rendelet 1. számú melléklete lép.

A légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet módosítása

2. §

A légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 1–3. számú melléklete helyébe e rendelet 2–4. számú melléklete lép.

Záró rendelkezés

3. §

(1) Ez a rendelet a kihirdetést követő 8. napon lép hatályba.

(2) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti

a) a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság megszüntetéséről és a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat létrehozásáról szóló 45/2001. (XII. 20.) KöViM rendelet 6. §-a (2) bekezdésének b) pontja, e) pontjának ec)–ed) alpontja, g) pontjának gb) alpontja,

b) a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet módosításáról szóló 3/2002. (I. 23.) KöViM rendelet,

c) a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet módosításáról szóló 4/2002. (I. 23.) KöViM rendelet,

d) a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM–HM–KTM együttes rendelet módosításáról rendelkező 25/2003. (IV. 25.) GKM–HM–KvVM együttes rendelet 18. §-ának (3) és (4) bekezdése,

e) a magyar légtér használatával kapcsolatos egyes miniszteri rendeletek módosításáról szóló 10/2004. (II. 12.) GKM rendelet,

f) a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet módosításáról szóló 26/2005. (V. 5.) GKM rendelet.

(3) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg

a) a polgári légijármű üzemben tartásának szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról szóló 20/2002. (III. 30.) KöViM rendelet (a továbbiakban: Rendelet) melléklete I. Része K) fejezetének 1.665 pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„JAR-OPS 1.665 – Földfelszín megközelítésre figyelmeztető rendszer

a) Az 5700 kg-nál nagyobb jóváhagyott maximális felszálló tömegű, vagy 9-nél több engedélyezett utasüléssel rendelkező, gázturbinás hajtóművel felszerelt repülőgépeknek rendelkezniük kell a földfelszín megközelítésére figyelmeztető rendszerrel.

b) A földfelszín megközelítésre figyelmeztető rendszer hangjelzésekkel és kiegészítő vizuális jelekkel időben és megkülönböztethetően, automatikusan adjon figyelmeztetést a hajózószemélyzet számára a süllyedés mértékéről, a földfelszín közelségéről, a felszállás vagy átstartolás utáni magasságvesztésről, rendellenes leszállási konfigurációiról és a sikló pályától lefelé történő eltérésről.

c) Gázturbinás hajtóművel felszerelt repülőgépnek 15 000 kg-nál nagyobb jóváhagyott maximális felszálló tömeggel, illetve 30-nál több engedélyezett utasülés számmal 2006. július 1. után rendelkeznie kell olyan, a földfelszín megközelítésre figyelmeztető rendszerrel, amely földfelszíni veszélyre előre figyelmeztető funkciót (predictive terrain hazard warning function) is tartalmaz (TAWS – Terrain Awareness and Warning System).

d) Gázturbinás hajtóművel felszerelt repülőgépnek 5700 kg-nál nagyobb, de 15 000 kg-t meg nem haladó jóváhagyott maximális felszálló tömeggel, illetve 9-nél több, de 30-at nem meghaladó engedélyezett utasülés számmal, 2007. január 1. után rendelkeznie kell olyan, veszélyes földfelszín megközelítésre figyelmeztető rendszerrel, amely földfelszíni veszélyre előre figyelmeztető funkciót (predictive terrain hazard warning function) is tartalmaz (TAWS – Terrain Awareness and Warning System).

e) A TAWS rendszer automatikusan adjon figyelmeztetést a hajózószemélyzet számára hangjelzésekkel és vizuális jelekkel, valamint a Felszínközelség-jelző Kijelzőn (Terrain Awareness Display) keresztül, megfelelő riasztási időt biztosítva a földfelszínbe ütközés megelőzésére, a felkészülés lehetőségére és a földfelszíntől való magasság tartására.”

b) a Rendelet melléklete I. Része K) fejezetének 1.820 pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„JAR-OPS 1.820 – Automatikus vészhelyzeti rádiójeladó (lásd IEM OPS 1.820)

a) Az olyan repülőgépnek, melyet egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal 2002. január 1-jén vagy ezen dátumot követően helyeztek üzembe, rendelkeznie kell egy automatikus Vészhelyzeti rádiójeladóval (ELT), amely alkalmas sugárzásra 121,5 MHz-en és 406–406,1 MHz frekvenciasávon.

b) Az olyan repülőgépnek, melyet egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal 2002. január 1. előtt helyeztek üzembe, rendelkeznie kell bármilyen Vészhelyzeti rádiójeladóval (ELT), amely alkalmas sugárzásra 121,5 MHz-en és 406–406,1 MHz frekvenciasávon, azzal a kivétellel, hogy azok a repülőgépek 2006. december 31-ig üzemelhetnek, melyeket 2000. április 1-jén vagy ezen dátumot megelőzően olyan automatikus vészhelyzeti rádiójeladóval (ELT) szereltek fel, amely 121,5 MHz-en sugároz, de 406–406,1 MHz frekvenciasávon nem.

c) Minden magyar lajstromba felvett légi járművön a 406–406,1 MHz frekvenciasávon sugározni képes ELT-t a légiközlekedési hatóság által kiadott kódra kell beállítani. A kiadott kódról a légiközlekedési hatóság nyilvántartást vezet.”

Dr. Kóka János s. k.
gazdasági és közlekedési miniszter

1. számú melléklet a 115/2005. (XII. 27.) GKM rendelethez

[Melléklet a 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelethez]

REPÜLÉSI SZABÁLYOK

1. Fejezet

A repülési szabályok alkalmazása

Más szabályozásokkal való kapcsolat

Jelen mellékletben foglaltak alapjául az alábbi ICAO anyagok szolgálnak:

2. Annex – Rules of the Air (Amendment No. 38 (24/11/05))

Doc 7030/4 – Regional Supplementary Procedures (Amendment No. 209 (28/01/05))

A szabályok szorosan kapcsolódnak a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendeletben leírtakhoz.

1.1. A repülési szabályok alkalmazása

1.1.1. Budapest FIR-ben történő üzemelésük során az ICAO szabályok szerint működő (GAT) polgári és állami légitársaságoknak jelen rendeletben foglaltakat kell betartaniuk.

Megjegyzés: A légitársaságok üzemelésére vonatkozó, a légiforgalmi szolgáltatások ellátásához szorosan kapcsolódó kiegészítő eljárásokat a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. számú melléklete tartalmazza, amelyeket a légitársaságvezetőknek ugyancsak be kell tartaniuk.

1.1.2. Állami légitársaságok ezen szabályoktól csak jogszabályban meghatározott esetekben és módon térhetnek el.

1.2. A repülési szabályok betartása

1.2.1. A levegőben, valamint a repülőtér mozgási területén működő valamennyi légitársaság be kell tartania az általános szabályokat, továbbá repülés közben alkalmaznia kell:

- a) a látvarepülési szabályokat (VFR), vagy
- b) a műszer szerinti repülési szabályokat (IFR).

1. Megjegyzés: A látvarepülési, illetve műszer szerinti repülési szabályok szerint egyaránt működő légitársaságok számára az ICAO légtérosztályozásnak megfelelő egyes légtérosztályokban biztosított szolgáltatások leírását a légiforgalom irányításáról szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 1. számú melléklete tartalmazza.

2. Megjegyzés: A légitársaságvezető látási meteorológiai körülmények között is választhatja a műszer szerinti szabályok alkalmazását.

1.3. Felelősség a repülési szabályok betartásáért

1.3.1. A légitársaság parancsnokának felelőssége

A légitársaság parancsnoka felelős a légitársaság repülési szabályok szerinti üzemeltetéséért, akár maga vezeti azt, akár nem. Ezekről a szabályokról csak akkor térhet el, ha a biztonság érdekében ez feltétlenül szükséges.

1.3.1.1. A repülés megkezdése előtt a légitársaság parancsnokának meg kell győződnie a légitársaságról, valamint a hajózószemélyzet tagjai számára külön jogszabályban meghatározott okmányok fedélzetén való rendelkezésre állásáról.

1.3.2. Repülés előtti ténykedés

Valamely repülés megkezdése előtt a légitársaság parancsnokának meg kell ismernie a tervezett repülésre vonatkozó összes rendelkezésre álló tájékoztatást. A repülőtér forgalmi körét, vagy a repülőtér körzetét elhagyó repülések esetén, és minden IFR repülésre való felkészülés során gondosan tanulmányozni kell a rendelkezésre álló meteorológiai jelentéseket, valamint előrejelzéseket, meg kell határozni az üzemanyag-szükségletet és megfelelő változatot kell kidolgozni arra az esetre, ha a repülés nem hajtható végre a terv szerint.

1.3.2.1. Budapest FIR-ből történő indulás esetén:

a) látvarepülési szabályok szerinti repülés nem kezdhető meg mindaddig, míg a meteorológiai jelentések, vagy a meteorológiai jelentések és előrejelzések összessége azt nem mutatja, hogy a látvarepülési szabályok szerint végrehajtandó repülési útvonalon, vagy annak érintett szakaszán a repülés időpontjában látvarepülési meteorológiai körülmények lesznek,

b) műszer szerinti repülési szabályok alapján végzett repülés nem kezdhető meg mindaddig, míg a rendelkezésre álló tájékoztatások azt nem mutatják, hogy a tervezett rendeltetési repülőtéren és/vagy a kitérő repülőtéren az érkezés számított időpontjában a meteorológiai körülmények lehetővé teszik a műszer szerinti megközelítési eljárás és leszállás végrehajtását.

1.4. A légitársaság parancsnokának joga

A légitársaság parancsnokának joga a légitársaság üzemeltetésével kapcsolatos minden kérdés végső eldöntése, parancsnokságának ideje alatt.

1.5. Pszichoaktív anyagok használata

A légiközlekedés biztonsága szempontjából döntő fontosságú tevékenységet ellátó személy (repülésbiztonságát közvetlenül befolyásoló személyzet), a cselekvőképességét hátrányosan befolyásoló pszichoaktív anyag hatása alatt ilyen feladatot nem végezhet.

2. Fejezet

Általános szabályok

2.1. Személy- és vagyonvédelem

2.1.1. Légijárművek felelőtlen vagy gondatlan üzemeltetése

Tilos légijárművet felelőtlen, vagy gondatlan módon üzemeltetni úgy, hogy az veszélyeztesse mások életét vagy vagyontárgyait.

2.1.2. Minimális repülési magasságok

A fel- és leszállás eseteit, valamint a légiközlekedési hatóság engedélyét kivéve a légijármű városok, települések sűrűn lakott területei, vagy szabadban tartózkodó embercsoportok felett csak olyan magasságban repülhet, amelyről kényszerhelyzet esetén a leszállás, vagy a légijármű elhagyása a földön lévő személyek és vagyontárgyaik indokolatlan veszélyeztetése nélkül végrehajtható.

Ezen magasságok nem lehetnek alacsonyabbak, mint a 3.4.1. és 4.1.2. pontokban meghatározottak.

2.1.3. Utazómagasságok használata

Budapest FIR-ben az útvonalrepüléseket – a hajtómű nélküli légijárműveket kivéve – a repülés útirányának és a repülési szabályoknak megfelelően, jelen melléklet „C” Függelékében szereplő iránymagassági rendszer szerint kell tervezni.

2.1.4. Tárgyak szórása, permetezés

Légijárműből repülés közben tárgyat kidobni, vagy permetezni csak külön jogszabályban meghatározott előzetes engedély birtokában és az illetékes légiforgalmi szolgálati egység engedélye alapján, vagy annak előzetes tájékoztatása mellett lehet.

2.1.4.1. Budapest FIR-ben:

a) Ellenőrzött légterekben tervezett mezőgazdasági munkarepülések megkezdéséhez az illetékes légiforgalmi irányító egység engedélye szükséges.

b) Repülőtéri forgalmi körzetekben, forgalmi tájékoztató körzetekben – azok működési ideje alatt – végzett mezőgazdasági munkarepülések megkezdéséről és befejezéséről tájékoztatni kell az érintett repülőteret, illetve a repülőtér légiforgalmi szolgálati egységét.

2.1.4.2. Amennyiben egy légijármű kényszerhelyzetben, vagy egyéb sürgős helyzetben üzemanyag kibocsátására kényszerül – hogy a biztonságos leszállás érdekében csökkentse a legnagyobb leszállási tömegét – Budapest FIR-ben, azt lehetőleg FL100 (3050 m STD) feletti magasságon, egyenes vonalú repüléssel kell végezni. Amennyiben lehetséges, üzemanyag-kibocsátást ne végezzenek téli időszakban 8000 láb (2450 m), illetve nyári időszakban 6000 láb (1850 m) tengerszint feletti magasság alatt.

2.1.5. Vontatás

Budapest FIR-ben légijármű más légijárművet, vagy tárgyat csak külön jogszabályban meghatározott feltételekkel vontathat.

Ellenőrzött légtérben történő vontatáshoz az illetékes ATC egység engedélye szükséges. Az ellenőrzött légtérrel kívül üzemelő, az ATS egységekkel rádióösszeköttetést tartó légijármű tájékoztassa az érintett ATS egységeket a vontatásról.

2.1.6. Ejtőernyős ugrások

Ejtőernyős ugrások – kényszerhelyzet kivételével – csak a légiközlekedési hatóság által előírt feltételek szerint, az illetékes ATS egység tájékoztatása és/vagy engedélye alapján végezhetők.

2.1.6.1. Budapest FIR-ben ejtőernyős ugrások az alábbi helyeken hajthatók végre:

– azokon a repülőtereken, ahol a légiközlekedési hatóság engedélyezte;

– olyan légterekben, melyek alsó magassága a földfelszínnel megegyezik (CTR, MCTR, ATZ, TIZ, veszélyes légterek és bizonyos időszakosan korlátozott légterek), valamint

– a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM–HM–KTM együttes rendelet 18. §-a szerint igényelt és engedélyezett eseti légterekben.
Az előzetes engedélyezéstől függetlenül, az ugrás tényleges megkezdéséhez az érintett légtérben illetékes ATS egység hozzájárulása szükséges.

2.1.7. Műrepülés

Műrepülés csak a légiközlekedési hatóság által előírt feltételek szerint, az illetékes ATS egység tájékoztatása és/vagy engedélye alapján végezhető.

2.1.7.1. Budapest FIR-ben műrepülések az alábbi helyeken végezhetők:

- külön erre a célra kijelölt légterekben,
- azokon a repülőtereken, ahol a légiközlekedési hatóság engedélyezte,
- időszakosan korlátozott légterekben,
- a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM–HM–KTM együttes rendelet 18. §-a szerint igényelt és engedélyezett eseti légterekben.

2.1.7.2. A műrepülések végrehajtása során, a külön erre a célra kijelölt légtérben csak a feladatot végrehajtó légijármű, vagy légijárművek tartózkodhat(nak).

2.1.8. Kötelékrepülések

Kötelékrepülések csak a kötelékrepülésben résztvevő légijárművek parancsnokainak előzetes egyeztetését követően hajthatók végre.

2.1.8.1 Kötelékrepülések esetén:

- a) a kötelék navigációs és helyzetjelentési szempontból egy légijárműnek tekintendő,
- b) a kötelékben repülő légijárművek közötti elkülönítésért – beleértve a kötelékrepülés folyamán, az alakzat felvételekor, az alakzat változtatásakor, valamint szétváláskor – a kötelékparancsnok és a kísérő légijárművek parancsnokai felelősek,
- c) a kötelékben repülő egyes légijárművek a köteléket vezető légijárműtől vízszintes irányban maximálisan 0,5 NM (1 km), függőleges irányban maximálisan 100 lábnyira (30 méter) távolodhatnak el,
- d) a kötelék parancsnoka felelős a kötelék repülésének előkészítéséért valamint a kötelékrepülés szabályainak betartásáért és betartatásáért,
- e) a kísérő légijárművek parancsnokainak a kötelékparancsnok utasításait be kell tartani, azoktól csak veszély elhárítása esetén térhetnek el.

2.1.9 Helikopterrel végrehajtott speciális feladatok:

2.1.9.1 A csörlőzés általános szabályai

- a) személyeket vagy terhet csörlőkötéllel fedélzetre emelni vagy leengedni csak rendszeresített és ellenőrzött emelőszerkezettel, továbbá biztonságos repülési (függési) magasságon lehet;
- b) csörlőzéskor függeni úgy kell, hogy a személyek vagy a teher fedélzetre vételi magassága, a terepakadályok magasságát legalább 5 m-rel meghaladja;
- c) a függési magasság megválasztásakor úgy kell figyelembe kell 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;
- d) a csörlő kötelet minden esetben a felszínen tartózkodó személyektől olyan távolságban szabad leengedni, amely kizárja azok veszélyeztetését az elektrosztatikusan feltöltődött csörlőkötéltől szenvedett áramütés, vagy a forgószárny keltette légáram által;
- e) a térbeli helyzet, valamint a repülési magasság megítélésnek megnehezülése miatt a személyzetet segítő repülésvezetőt kell kijelölni összefüggő vízfelület feletti, vagy korlátozott méretű terület feletti csörlőzés gyakorlásakor.

2.1.9.2 A vízkiemelés, illetve a tűzoltóballonnal történő repülés általános szabályai

- a) vizet kiemelni, tűzoltóballonnal repülni, valamint tüzet oltani csak az erre rendszeresített és bevizsgált eszközzel szabad;
- b) a feladatot az adott légijármű típus utasításában az összefüggő vízfelület feletti és a külső súllyal történő repülésre meghatározott szabályok szerint kell végezni;
- c) vízkiemeléskor a 2.1.9.1 c) alpontban foglaltakon túl figyelembe kell venni a vízfelület hullámlásának mértékét és a vízmélységet is, valamint tekintetbe kell venni a ballon kiemelésekor jelentkező többlet teljesítmény szükségletet;
- d) tűzoltáskor a vizet vagy más oltószert kiengedni csak a felszínen oltást végzőkkel történt egyeztetést követően, tőlük biztonságos távolságban szabad;
- e) az oltás helyének megközelítésekor és az oltás helye feletti repüléskor fokozottan figyelembe kell venni a szél irányát, a forró légáram okozta teljesítménycsökkenést, valamint a füst okozta korlátozott látást.

2.1.9.3 Teher beemelésének általános szabályai

- a) terhet beemelni csak az érintettekkel közösen folytatott egyeztetést, tervezést és felkészülést követően, az üzemtartó engedélyével lehet;
- b) a beemelést úgy kell megszervezni, hogy az a lehetőségekhez képest ideális napszakban, időben, légköri és meteorológiai viszonyok között történjen, ugyanakkor ne zavarja a beemelés körzetében élők nyugalma és biztonságát;
- c) a beemelést végző légijármű üzemanyag feltöltését és terhelését a beemelési magasság, a beemelendő teher és az adott légköri, meteorológiai, domborzati viszonyok figyelembe vételével, úgy kell kiszámolni, hogy a légijármű – a beemelési magasságot meghaladó biztonságos magasságon – olyan teljesítmény tartalékkal rendelkezzen, ami biztosítja a teherrel való biztonságos manőverezést és a feladat elvégzéséhez szükséges repülési időt;
- d) a repülés alatt a lakott zónákat el kell kerülni, ha a beemelendő terhet a beemelés helyére nagyobb távolságról, külső függesztményként szállítják;
- e) a beemelendő terhet a beemelés helyétől olyan távolságban és körülmények között kell függeszteni, amely lehetővé teszi a hajtómű teljesítmény ellenőrzésére szolgáló biztonságos próbafüggesztést;
- f) lakott terület felett a függesztett teherrel folytatott repülés során – a biztonság sérelme nélkül – törekedni kell a feladat legrövidebb időn belüli befejezésére;
- g) a beemelés alatt rádió és előre kidolgozott, egyeztetett kézjelekkel kell folyamatos kapcsolatot tartani a beemelendő teher rögzítését végző földi személyekkel;
- h) kényszerhelyzetben, ha a repülés a teherrel tovább nem folytatható, az adott légijármű típus légi üzemeltetési utasításában foglaltak szerint kell eljárni.

2.1.10. Személyzet nélküli szabad ballonok

2.1.10.1. A személyzet nélküli szabad ballonokat olyan módon kell üzemeltetni, hogy azok ne veszélyeztessenek személyeket, vagyontárgyakat, vagy más légijárműveket.

2.1.10.2. A repülésekre veszélyt jelentő személyzet nélküli szabad ballonok tervezett felbocsátásáról Budapest FIR érintett ATS egységeit meghatározott rend betartásával előzetesen értesíteni kell. A felbocsátások bejelentési rendjét, a ballonok osztályozását és az üzemeltetés feltételeit jelen előírás „D” Függeléke tartalmazza.

2.1.11. Tiltott és korlátozott légterek

Tiltott légterekben repülések nem hajthatók végre. Korlátozott légterekben a légijárművek csak a korlátozásokat figyelembe véve, vagy külön engedély alapján üzemelhetnek.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM–HM–KTM együttes rendelet 8. § (1) bekezdése alapján a veszélyes légterekben, azok közzétett üzemideje alatt, légiközlekedési tevékenységet tervezni – a tevékenységben részt vevő légijárművek repüléseit kivéve – tilos. Az üzemidő alatt a veszélyes légtérben csak az illetékes ATS egység engedélyével lehet repülni.

2.2. Összeütközések megelőzése

A légi járműnek a légtérben – függetlenül a légtér osztályától –, valamint a repülőtér mozgási területén történő működése során, a légi jármű személyzete köteles folyamatosan figyelni a forgalmat, a lehetséges összeütközési veszélyek felismerése és megelőzése céljából.

2.2.1. Veszélyes közelség

Légi jármű nem üzemeltethető olyan közelségben egy másik légi járműhöz, hogy abból összeütközési veszély származzon.

2.2.2. Elsőbbségadási szabályok

Az elsőbbségi joggal rendelkező légi jármű köteles útirányát és sebességét tartani, de ez a szabály nem mentesíti a légi jármű vezetőjét, hogy az összeütközés elkerülése érdekében mindent megtegyen, beleértve az ACAS berendezés által tanácsolt összeütközést elkerülő manővereket is.

1. Megjegyzés: Az ACAS üzemeltetésével kapcsolatos előírásokat az ICAO PANS-OPS (Doc 8168), I. kötet VIII. rész 3. Fejezete tartalmazza.

2. Megjegyzés: Az ACAS-sal történő felszereltségi követelményeket az ICAO 6. Annex I. rész 6. Fejezete tartalmazza.

2.2.2.1. Amikor egy légi járműnek az alábbiak szerint szabad utat kell biztosítani egy másik légi jármű számára, az érintett légi jármű csak megfelelő távolságtartással előzheti meg, illetve repülhet el a másik légi jármű alatt vagy előtt, valamint figyelembe kell vennie a légi jármű által keltett turbulenciát is.

2.2.2.2. Szembetartó közeledés

Amikor két légi jármű szembetartó, vagy közel szembetartó irányon közeledik egymáshoz és összeütközési veszély áll fenn, mindkettő köteles útirányát jobbra kitérni.

2.2.2.3. Összetartó irányú közeledés

Amikor két légi jármű összetartó irányon és hozzávetőleg azonos magasságon repül, az a légi jármű köteles kitérni, amelyik a másikat jobbról látja, kivéve a következőket:

- a) a levegőnél nehezebb, működő hajtóművel repülő légi jármű köteles utat adni valamennyi hajtómű nélküli légi járműnek (léghajó, vitorlázógép, ballon),
- b) a léghajó köteles utat adni a vitorlázógépeknek és ballonoknak,
- c) a vitorlázógép köteles utat adni a ballonoknak,
- d) működő hajtóművel repülő légi jármű köteles kitérni annak a légi járműnek, amely láthatólag más légi járművet, vagy tárgyat vontat.

Megjegyzés: A légi járművek osztályozását jelen szabályozás „J” Függeléké tartalmazza.

2.2.2.4. Előzés

Előzés esete akkor áll fenn, amikor egy légi jármű egy másik légi járművet úgy közelít meg hátulról, hogy a két légi jármű függőleges szimmetria síkjai egymással 70 foknál kisebb szöget zárnak be, vagyis olyan helyzetben vannak, hogy az előzést végző légi járműről éjjel, az előzendő légi jármű szárnyvégein lévő helyzetlámpák nem láthatók.

Az előzés alatt álló légi jármű jogosult a változatlan irányú repülésre, míg az előzést végző légi járműnek emelkedő, süllyedő, vagy vízszintes repülésre egyaránt jobbra történő kitéréssel kell biztosítani a másik légi jármű útját. A két légi jármű viszonylagos helyzetében a továbbiakban bekövetkező semmilyen változás nem mentesíti az előzést végző légi járművet ezen kötelezettsége alól, mindaddig, amíg a másik légi járművet teljesen meg nem előzte és útját szabaddá nem tette.

2.2.2.5. Leszállás

2.2.2.5.1. A levegőben lévő, földön vagy vízen üzemelő légi járműveknek utat kell adniuk a leszálló légi járművek számára.

2.2.2.5.2. Ha két, vagy több, levegőnél nehezebb légi jármű közeledik leszállás céljából valamelyik repülőtérhez, a nagyobb magasságon lévő légi jármű köteles utat adni az alacsonyabb magasságon lévő légi járműnek. Ez utóbbi azonban nem használhatja fel ezt a szabályt arra, hogy egy a megközelítés végső fázisaiban lévő légi jármű elé vágjon, vagy azt megelőzze. Mindazonáltal a levegőnél nehezebb, működő hajtóművel repülő légi járműnek elsőbbséget kell adnia a hajtómű nélküli légi járművek számára.

2.2.2.5.3. Kényszerleszállás. Amennyiben valamely légi jármű vezetőjének tudomására jut, hogy egy másik légi jármű kényszerleszállást hajt végre, köteles annak utat engedni.

2.2.2.6. Felszállás. A munkaterületen guruló légi járműnek utat kell engednie a felszálló, vagy felszállni készülő légi jármű számára.

2.2.2.7. Légi járművek földi mozgása

2.2.2.7.1. Ha valamely repülőtér mozgási területén guruló két légi jármű között összeütközési veszély áll fenn, az alábbi szabályok alkalmazandók:

- a) Amikor két légi jármű egymással szembetartó, vagy közel szembetartó irányon közeledik egymáshoz, mindkettő köteles megállni, vagy ahol lehetséges, mindketten jobbra kitérni, kellő oldaltávolságot tartva.
- b) Amikor két légi jármű összetartó irányon közeledik egymáshoz, annak kell elsőbbséget adnia, amelyik a másik légi járművet jobbról látja.
- c) Az előzés alatt álló légi járműnek van elsőbbsége és az előzést végző légi járműnek kell kellő oldaltávolságot tartania a másik légi járműtől.

Megjegyzés: Az előzésben lévő légi jármű meghatározását lásd a 2.2.2.4. pontban.

2.2.2.7.2. A munkaterületen guruló légi járműnek valamennyi gurulási váróponton meg kell állnia, hacsak a repülőtéri irányító torony továbbgurulást nem engedélyez.

2.2.2.7.3. A munkaterületen guruló légi járműnek meg kell állnia valamennyi bekapcsolt megállító kereszt-fénysornál, és csak akkor gurulhat tovább, ha a fényeket kikapcsolták.

2.2.3. Légi járműveken alkalmazandó fények

1. *Megjegyzés: A 2.2.3. pont repülőgépekre vonatkozó követelményeit kielégítő jellemzők az ICAO 8. Annex-ban találhatók. A repülőgépek navigációs fényeinek leírását az ICAO 6. Annex I. és II. rész függelékei tartalmazzák. A repülőgépek fényeinek részletes műszaki leírását az ICAO Műszaki Légi alkalmassági Kézikönyv 3. Része (Doc 9051), míg a helikopterekét ugyanezen kiadvány 4. része tartalmazza.*

2. *Megjegyzés: A vízen működő légi járművek részére előírtakat lásd a 2.2.6.2. pontban.*

2.2.3.1 A 2.2.3.3. c) és a 2.2.3.5. a) alpontokban leírtak szerint egy légi jármű akkor tekinthető működésben lévőnek, amikor gurul vagy vontatják, vagy a gurulás vagy a vontatás közben időlegesen megállították.

2.2.3.2. A 2.2.3.6. pont rendelkezéseit kivéve, napnyugtától-napkeltéig minden repülést végző légi járműnek működtetnie kell:

- a) az összeütközési veszélyt jelző fényeket, a légi járműre való figyelemfelkeltés céljából és
- b) a navigációs fényeket, amelyek arra szolgálnak, hogy a légi jármű viszonylagos haladási irányát jelezzék mások számára. Ezen kívül más fények nem működtethetők, ha azok a navigációs fényekkel összetéveszthetők.

Megjegyzés: A légi jármű láthatóságának növelése érdekében az ICAO Műszaki Légi alkalmassági Kézikönyvben (Doc 9051) meghatározott összeütközési veszélyt jelző fényeken kívül egyéb fények, pl. leszálló fényszórók, és saját légi jármű megvilágító fények is működtethetők.

2.2.3.3. A 2.2.3.6. pont rendelkezéseit kivéve, napnyugtától-napkeltéig:

- a) a repülőtér mozgási területén guruló valamennyi légi járműnek működtetnie kell navigációs fényeket, a légi jármű viszonylagos útirányának külső szemlélő számára történő jelzése céljából. A navigációs fényekkel összetéveszthető más fények nem működtethetők,

- b) működtetni kell a légi jármű szerkezetének végpontjai jelzésére szolgáló fényeket, hacsak a légi jármű nem áll egy helyben, és más módon kellőképpen nincs megvilágítva,
- c) a repülőtér mozgási területén működő valamennyi légi járműnek működtetni kell figyelem felhívó fényeket, és
- d) a repülőtér mozgási területén lévő valamennyi légi járműnek hajtómű üzemet jelző fényeket kell üzemeltetni, ha a hajtómű üzemel.

Megjegyzés: Megfelelő elhelyezés esetén a 2.2.3.2. b) pontban említett navigációs fények kielégíthetik a 2.2.3.3. b) pontban szereplő követelményeket. A 2.2.3.2. a) pont követelményeinek kielégítése érdekében felszerelt, vörös színű összeütközési veszélyt jelző fények kielégíthetik a 2.2.3.3. c) és 2.2.3.3. d) pontokban szereplő követelményeket, feltéve, hogy azok a külső szemlélőt nem vakítják el.

2.2.3.4. A 2.2.3.6. pont rendelkezéseit kivéve, valamennyi – a 2.2.3.2. a) pont követelményeinek kielégítése érdekében – összeütközési veszélyt jelző fényekkel felszerelt légi járműnek a 2.2.3.2. pontban megadott időperióduson kívül is működtetnie kell ezen fényeket.

2.2.3.5. A 2.2.3.6. pont rendelkezéseit kivéve, valamennyi légi járműnek,

- a) amely valamely repülőtér mozgási területén üzemel és a 2.2.3.3. c) alpontban leírt követelményeknek megfelelő összeütközési veszélyt jelző fényvel van ellátva, vagy
- b) amely a repülőtér mozgási területén tartózkodik és a 2.2.3.3. d) alpontban leírt követelményeket kielégítő fényekkel van felszerelve

üzemeltetnie kell ezeket a fényeket a 2.2.3.3. pontban meghatározott időperióduson kívül is.

2.2.3.6. A 2.2.3.2., 2.2.3.3., 2.2.3.4. és 2.2.3.5. pontok követelményeit kielégítő villogó fények kikapcsolhatók vagy intenzitásuk csökkenthető, ha

- a) ténylegesen vagy valószínűleg hátrányosan befolyásolják a feladatok végrehajtását, vagy
- b) a légi járművön kívüli személyt elvakítanak.

2.2.4. Gyakorló műszer szerinti repülések

Gyakorló műszer szerinti repülés csak az alábbi feltételek mellett hajtható végre:

- a) ha a légi jármű kifogástalanul működő kettős kormányberendezéssel van ellátva és,
- b) ha az ellenőrző ülésben megfelelő képzettségű, oktató légi járművezető foglal helyet, amíg a másik légi járművezető a gyakorló műszerrepülést végzi. Az oktató vezetőnek előre és mindkét oldalra megfelelő kilátással kell rendelkeznie, vagy összeköttetésben kell állnia egy olyan illetékes személlyel, aki figyelni tudja az oktató vezető helyéről nem látható szektort.

2.2.5. Repülőtereken és repülőtér közelében történő működés szabályai

2.2.5.1. A repülőtérén, vagy annak közelében működő légi jármű, függetlenül attól hogy repülőtér forgalmi körzeten belül van-e vagy sem, köteles:

- a) figyelni a repülőtéri forgalmat az összeütközések elkerülése érdekében;
- b) azt kikerülni, vagy leszállási szándék esetén a többi működő légi jármű által követett forgalmi eljáráshoz igazodni;
- c) a leszállásnál és a felszállás után minden fordulót balra végrehajtani, hacsak más utasítást nem kapott; és
- d) a fel- és leszállást szélel szemben végrehajtani, hacsak biztonsági, futópálya kialakítási, vagy légiforgalmi okokból eltérő irány nem előnyösebb.

2.2.5.2. A repülőtéri irányító körzetekben működő légi járművek kötelesek a kijelölt rádiófrekvencián állandóan figyelni, és rádióösszeköttetést létesíteni a repülőtéri irányító toronnyal. Ha ez nem lehetséges, figyelniük kell látjeltek útján adott utasításokra.

2.2.5.3. Budapest FIR forgalmi tájékoztató körzeteiben (TIZ) a légi járműveknek a „K” Függelékben előírt módon kell működniük.

2.2.5.4. A Budapest TMA-ban és a Budapest-Ferihegyi CTR-ben történő működés során be kell tartani az „L” Függelék külön előírásait.

2.2.6. Légijárművek vízen történő működésének szabályai

Megjegyzés: A 2.2.6.1. pontban leírt rendelkezéseken túlmenően, bizonyos esetekben a víziközlekedés rendjéről kiadott 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet előírásait kell alkalmazni.

2.2.6.1. Amikor két légijármű, vagy egy légijármű és egy hajó közeledik egymáshoz és összeütközési veszély áll elő, a légijármű kellő körületekintéssel működjön, figyelembe véve a körülményeket és a másik jármű korlátozott képességeit.

2.2.6.1.1. Közeledés összetartó irányon

Az a légijármű köteles utat adni, amelyik egy másik légijárművet vagy hajót jobbról pillantja meg.

2.2.6.1.2. Közeledés szembetartó irányon

Az a légijármű, amelyik egy másik légijárművet, vagy hajót szembetartó, vagy közel szembetartó irányon közelít meg, jobbra történő irányváltoztatással köteles kitérni.

2.2.6.1.3. Előzés

Az előzés alatt álló légijármű vagy hajó jogosult a változatlan továbbhaladásra, míg az előzést végző jármű köteles irányváltoztatással utat biztosítani.

2.2.6.1.4. Leszállás és felszállás

A vízre leszálló, vagy vízről felszálló légijármű a lehetséges mértékben tartson megfelelő távolságot valamennyi hajótól és kerülje azok haladásának hátráltatását.

2.2.6.2. Vízen működő légijármű fényei

Megjegyzés: A vízen működő légijárművek fényeinek jellemzőit az ICAO 6. Annex I. és II. részének függelékei tartalmazzák.

2.3. Repülési tervek

2.3.1. Repülési tervek benyújtása

2.3.1.1. Valamely tervezett repülésre vagy a repülés egy szakaszára vonatkozó tájékoztatást a légiforgalmi szolgálati egységek számára repülési terv formájában kell megadni.

2.3.1.2. Budapest FIR-ben repülési tervet kell benyújtani:

- valamennyi IFR repülésre,
- valamennyi államhatárt keresztező repülésre,
- állami légijárművel MCTR-n, MTMA-n, időszakosan korlátozott légtéren kívül végrehajtott repülésekre,
- az államhatár menti korlátozott légtérben tervezett repülésekre, a mezőgazdasági munkarepülések kivételével,
- az ellenőrzött légtér(k)et érintő repülésekre,
- az éjszakai VFR repülésekre, valamint
- vitorlázó felhőrepülésekre.

Az ellenőrzött légtéren kívül működő polgári VFR repülések számára repülési terv benyújtása nem kötelező, a légijármű vezetője azonban jogosult repülési tervet benyújtani, annak érdekében, hogy részére repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítsanak.

A légvédelmi készségi erők repülései számára repülési tervet nem kell benyújtani, azonban Budapest ATS Központot az esetleges bevetések részleteiről haladéktalanul tájékoztatni kell.

2.3.1.3. A repülési tervek fajtái az alábbiak lehetnek:

- ismétlődő repülési terv (RPL)
- egyedi repülési terv (FPL)
- levegőből benyújtott repülési terv (AFIL).

2.3.1.4. A repülési tervek célját, benyújtási és szétosztási részletszabályait valamint a repülési terv űrlap kitöltésének szabályait jelen előírás „E” Függeléke tartalmazza.

2.4. Jelek és jelzések

2.4.1. Az „A” Függelékben megadott jelek vagy jelzések észlelésekor vagy vételekor a légi járműnek a közölt jelzés szerint megkövetelt módon kell eljárnia.

2.4.2. Az „A” Függelékben megadott jelek és jelzések használatakor azoknak a megadott jelentéssel kell bíniuk. Ezeket a jeleket és jelzéseket csak a feltüntetett célra lehet használni, minden egyéb, azokkal összetéveszthető jel, illetve jelzés használata tilos.

2.4.3. Budapest FIR-ben – a repülések biztonságos végrehajtásának elősegítése érdekében, amennyire ez lehetséges, a polgári és katonai repülésben egységes jel- és jelzésrendszert kell alkalmazni.

2.4.4. A beállító felelőssége, hogy az „A” Függelékben megadott jeleket és jelzéseket használva, a légi jármű számára a szabvány beállító jelzések érthetően, és egyértelműen kerüljenek továbbításra.

2.4.5. A légi járművek beállítását csak a beállító feladatok ellátására kiképzett és feljogosított személy végezheti.

2.4.6. A beállítónak megkülönböztethető fluoreszkáló mellényt kell viselnie annak érdekében, hogy a hajózó személyzet azonosítani tudja, hogy ez a személy felelős a beállítási műveletek végzéséért.

2.4.7. Nappali órákban a földi személyzetnek valamennyi jeladás használatakor nappali fluoreszkáló, színes beállító botokat, tárcsákat, vagy kesztyűket kell használni. Éjszaka, vagy rossz látási körülmények esetén világító botokat kell használni.

2.5. Óra-idő

2.5.1. A légiforgalmi szolgálatok ellátása és a repülések végrehajtása során Egyeztetett Világidőt (UTC) kell alkalmazni, és azt az éjféllal kezdődő 24 órás nap óráiban és perceiben kell kifejezni.

2.5.2. Ellenőrzött repülés megkezdése előtt, illetve a repülés során bármikor, ha szükséges, óra-egyeztetést kell végezni. Az egyeztetést – hacsak a légi jármű üzemben tartója másképp nem határozta meg – valamely ATS egységgel kell elvégezni.

2.5.3. Az adatkapcsolat összeköttetések során használt időinformáció pontosságának 1 másodpercen belülinek kell lennie az UTC-hez viszonyítva.

2.6. Légiforgalmi irányító szolgálat

2.6.1. Légiforgalmi irányítói engedélyek

A légiforgalmi irányító szolgálat feladatai nem terjednek ki a földdel való összeütközés megelőzésére. A légi jármű vezetőjének felelőssége, hogy meggyőződjön arról, hogy a légiforgalmi irányító egységek által kiadott valamennyi engedély biztonságos ebben a vonatkozásban.

2.6.1.1. Minden ellenőrzött repülés, vagy ellenőrzött repülésként végrehajtott repülési szakasz megkezdése előtt légiforgalmi irányítói engedélyt kell beszerezni. Az ilyen engedélyt légiforgalmi irányító egységhez benyújtott repülési terv útján kell kérni.

Megengedhető, hogy a repülési terv a repülésnek csak a légiforgalmi irányítás alá tartozó repülési szakasz vagy manőverek leírását tartalmazza. Az engedély vonatkozásában megengedhető, hogy az csak az érvényes repülési terv engedélyhatárban megjelölt szakaszára, vagy meghatározott manőver, pl. gurulás, leszállás vagy felszállás végrehajtására terjedjen ki.

Amennyiben egy légiforgalmi irányítói engedély nem felel meg a légijármű parancsnokának, módosított engedélyt kérhet és ha lehetséges, kaphat.

2.6.1.2. Amennyiben valamely légijármű elsőbbséget magába foglaló engedélyt kér, az illetékes légiforgalmi irányító kérésére indokolnia kell az elsőbbségi kérelem okát.

2.6.1.3. A légiforgalmi irányító által kiadott engedélykés csupán a forgalmi-, és repülőtéri körülményekre vonatkoznak, és nem mentesítik a légijárművezetőt az egyéb érvényes szabályok és rendelkezések megsértésével kapcsolatos semmilyen felelőssége alól.

2.6.1.4. Repülések lehetséges továbbengedélyezése. Ha indulás előtt a légijármű személyzete arra számít, hogy az üzemanyag-mennyiség és a repülés közben várhatóan megadott továbbengedélyezés függvényében döntheti el, hogy repülését egy módosított rendeltetési repülőtérig folytatja-e, erről az érintett légiforgalmi irányító egységeket tájékoztatni kell a módosított útvonal és (amennyiben ismert) a módosított rendeltetési repülőtérre vonatkozó információk repülési tervben történő feltüntetésével.

Megjegyzés: Ezen előírás célja a módosított rendeltetési repülőtérig terjedő további engedély kiadásának lehetővé tétele, amely repülőtér általában az eredeti repülőtértől messzebb helyezkedik el.

2.6.1.5. Ellenőrzött repülőtérén működő légijármű nem gurulhat a munkaterületen a repülőtéri irányító torony engedélye nélkül, és be kell tartania ezen egység által adott utasításokat.

2.6.1.6. Ha a felszállást repülőtéri irányító körzet oldalhatárain belül, terepről kívánják végrehajtani, a felszállás végrehajtásához – még a földön – irányítói engedélyt kell kérni. Ha ez nem lehetséges, a felszállás után azonnal fel kell venni az összeköttetést az illetékes repülőtéri irányító toronnyal. Irányítói engedély nélkül 50 m földfelszín feletti magasság fölé emelkedni tilos!

2.6.1.7. Budapest FIR ellenőrzött légtereiben hajtómű nélküli légijárművek repüléséhez az érintett ATC egység előzetes hozzájárulása szükséges.

2.6.1.8. Időszakosan korlátozott légterek, MCTR-k és MTMA-k átrepülésének szabályai

Budapest FIR-ben a polgári repüléseket – ha lehetséges – a működő katonai légterek elkerülésével kell tervezni. Az MCTR-kbe, MTMA-kba, illetve időszakosan korlátozott légterekbe történő belépéshez az érintett légtérben illetékes légiforgalmi irányító egység engedélye szükséges.

Az engedélyt

– az ellenőrzött légtérben működő valamennyi légijármű, valamint az ellenőrzött légtérén kívül IFR szerint működő légijárművek számára az illetékes (polgári) ATS egység szerzi be,

– az ellenőrzött légtérén kívül VFR szerint működő légijárműveknek maguknak kell beszerezniük.

Megjegyzés: Az időszakosan korlátozott légtereket átrepülő polgári légijárművek elkülönítésének mértékéről szóló szabályozást a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 1. számú melléklete tartalmazza.

2.6.1.9. A légijármű üzemben tartóknak és légijárművezetőknek be kell tartaniuk a légiforgalmi áramlásszervezéssel kapcsolatos előírásokat, beleértve:

- a repülési terv benyújtási és egyéb közleményváltási szabályokat,
- a stratégiai áramlásszervezési intézkedéseket (pl. forgalomáramlási terveket), és
- az áramlásszervezéssel kapcsolatos napi előírásokat.

2.6.1.10. Az EUR RVSM légtéren belüli üzemelésre szóló légiforgalmi irányítói engedélyt csak az RVSM engedélyezett légijárművek és nem RVSM engedélyezett állami repülések számára adható ki.

Nem adható légiforgalmi irányítói engedély az EUR RVSM légtérben kötelékrepülést végrehajtani szándékozó polgári légijárművek számára.

Megjegyzés: Az ICAO körzeti léginavigációs megállapodás szerint 2002. január 24-től kezdődően FL290 – FL410 között, a korábbi 2000 láb (600 m) függőleges elkülönítés helyett, csökkentett – 1000 lábas (300 m) – függőleges elkülönítési minimum (RVSM) alkalmazására kerül sor az alábbi repüléstájékoztató körzetekben (FIR) / magaslégtéri repüléstájékoztató körzetekben (UIR):

Amsterdam, Ankara, Barcelona, Beograd, Berlin, Bratislava, Brindisi, Bruxelles, Bucuresti, Budapest, Casablanca, Chisinau, France, Hannover, Hellas, Istanbul, Kaliningrad, Kharkiv, Kobenhavn, Kyiv, Lisboa, Ljubljana, London, L'viv, Madrid, Malta, Milano, Minsk, Nicosia, Norway, Odessa, Praha, Rhein, Riga, Roma, Rostov, Rovaniemi, Sarajevo, Scottish, Shannon, Simferopol, Skopje, Sofia, Sweden, Switzerland, Tallinn, Tampere, Tbilisi, Tirana, Tunis, Varna, Vilnius, Warszawa, Wien, Yerevan, Zagreb.

Canarias UIR (AFI körzet) egyes részeinek FL290-tól FL410-ig terjedő légtereiben RVSM-et kell alkalmazni. A fentiekben meghatározott légtér, a továbbiakban mint „EUR RVSM légtér” szerepel.

Az alábbi FIR/UIR-ek EUR RVSM átváltási légtérnek minősülnek, amelyben az RVSM – 1000 láb (300 m) függőleges elkülönítési minimum – alkalmazásával járó átváltási feladatokat hajtják végre: Ankara, Baku, Barcelona, Canarias (AFI Körzet), Casablanca, France, Hellas, Kharkiv, Kyiv, Madrid, Malta, Minsk, Nicosia, Riga, Rostov, Rovaniemi, Simferopol, Tallinn, Tampere, Tbilisi, Tunis.

Az „RVSM engedélyezett légijármű” a légiközlekedési hatóság által RVSM működésre engedélyezett légijárművet, a „nem RVSM engedélyezett légijármű”-re történő hivatkozás pedig a légiközlekedési hatóság által RVSM működésre nem engedélyezett légijárművet jelenti.

2.6.2. A repülési terv betartása

2.6.2.1. A 2.6.2.2. és a 2.6.2.4. pontokban foglaltak kivételével a légijárműnek be kell tartania az ellenőrzött repülésre benyújtott érvényes repülési tervet vagy annak alkalmazható részét, hacsak módosítást nem kért és engedélyt nem kapott az illetékes légiforgalmi irányító egységtől, vagy amikor olyan kényszerhelyzet merül fel, amely azonnali cselekvést követel. Ez utóbbi esetben, amint a körülmények lehetővé teszik, a kényszerintézkedés megtétele után a légijármű vezetője értesíteni köteles az illetékes légiforgalmi irányító egységet a már megtett intézkedésről, és hogy azt kényszerítő körülmények hatására végezte.

2.6.2.1.1. Amennyiben az illetékes légiforgalmi irányító egységtől más felhatalmazást vagy utasítást nem kapott – amennyire lehetséges – az ellenőrzött légijármű

- a) kijelölt ATS útvonalon történő repüléskor az útvonal meghatározott középvonalán, vagy
- b) más útvonalon történő repüléskor az útvonalat kijelölő navigációs berendezések és/vagy pontok között közvetlenül repüljön.

2.6.2.1.2. A 2.6.2.1.1. pontban előírtak szem előtt tartása mellett, a VOR berendezésekkel kijelölt ATS útvonal szakaszon működő légijármű a már átrepült berendezés követéséről az előtte lévő berendezés követésére – ahol ilyet létrehozta – az átkapcsolási pontnál, vagy ahhoz az üzemeltetési szempontok szerinti lehető legközelebb álljon át.

2.6.2.1.3. A 2.6.2.1.2. pontban előírtaktól történő eltérést az illetékes légiforgalmi szolgálati egységgel közölni kell.

2.6.2.2. Nem szándékos eltérések. Abban az esetben, amikor egy ellenőrzött légijármű nem szándékosan tér el érvényes repülési tervétől, az alábbi intézkedéseket kell tennie:

- a) Útiránytól való eltérés esetén: amennyiben a légijármű eltér az útirányától, helyesbíteni kell a légijármű géptengely irányát úgy, hogy a legrövidebb időn belül visszatérjen az eredeti útirányra.
- b) Tényleges önsebesség változás esetén: Ha a jelentőpontok között az utazómagasságon az átlagos tényleges önsebesség a repülési tervben megadott sebességhez viszonyítva plusz/mínusz 5%-kal változik, vagy várható hogy megváltozik, erről tájékoztatni kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet.

c) Számított idők változása esetén: Ha a következő jelentőpontra, repüléstájékoztató körzethatárra, vagy a tervezett rendeltetési repülőtérre – amelyik éppen következik – a számított idő 3 percnél többel eltér attól, amit a légiforgalmi szolgálatokkal közöltek, a számított időt az illetékes légiforgalmi szolgálati egység részére, amilyen hamar csak lehetséges, módosítani kell.

2.6.2.2.1 A fentiekén túlmenően, amikor ADS egyezmény van érvényben, a légiforgalmi szolgálati egységet adatkapcsolaton keresztül automatikusan tájékoztatni kell olyan esetekben, amikor az egyezmény alapú ADS protokollban előírt küszöb értéket meghaladó változások vannak.

2.6.2.3. Szándékos eltérések. A repülési terv megváltoztatására irányuló kéréseknek a következő adatokat kell tartalmazniuk:

a) Az utazómagasság megváltoztatása esetén: a légijármű azonosító jele, a kért új utazómagasság és az utazósebesség ezen a szinten, módosított számított idők (ha szükséges) a következő repüléstájékoztató körzethatárokra.

b) Az útvonal változtatása esetén:

1. Ha a rendeltetési repülőtér változatlan: a légijármű azonosító jele, repülési szabályok, a repülés új útvonalának leírása, beleértve azokat az adatokat, amelyek attól a helytől kezdődően érvényesek, ahonnan a kért útvonal változtatás kezdődik, megváltozott számított időadatok, valamint egyéb idevonatkozó tájékoztatás.

2. Ha a rendeltetési repülőtér megváltozik: a légijármű azonosító jele, repülési szabályok, a repülés új útvonalának leírása, beleértve azokat az adatokat, amelyek attól a helytől kezdődően érvényesek, ahonnan a kért útvonal változtatás kezdődik, megváltozott számított időadatok, kitérő repülőtér(ek), valamint egyéb idevonatkozó tájékoztatás.

2.6.2.4. Időjárás-romlás VMC értékek alá. Amikor nyilvánvaló, hogy a repülést az érvényes repülési terv szerint VMC-ben nem lehet folytatni, az ellenőrzött repülést végző VFR légijármű

a) kérjen módosított engedélyt, amely lehetővé teszi, hogy repülését VMC-ben folytathassa a rendeltetési repülőtérig, vagy egy kitérő repülőtérig, vagy hogy elhagyja az ATC engedélyhez kötött légteret, vagy

b) amennyiben az a) pont alatti engedély nem szerezhető be, működjön tovább VMC-ben, és értesítse az illetékes ATC egységet az érintett légtér elhagyása vagy a legközelebbi alkalmas repülőtéren történő leszállás céljából tett intézkedésről, vagy

c) repülőtéri irányító körzeten belüli működés esetén kérjen engedélyt különleges VFR repülésre, vagy

d) kérjen engedélyt IFR szerinti működésre.

2.6.3. Helyzetjelentések

2.6.3.1. Ha az illetékes légiforgalmi szolgálati egység ezen kötelezettség alól felmentést nem ad, az ellenőrzött repülést végző légijárműeknek jelentenie kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egység részére minden egyes kijelölt kötelező jelentőpont átrepülésének időpontját és magasságát az összes egyéb megkívánt tájékoztatással együtt, amilyen hamar csak lehetséges. Ugyanilyen helyzetjelentéseket kell adni az illetékes légiforgalmi szolgálati egység által meghatározott egyéb pontoknál is. Kijelölt jelentőpontok hiányában az illetékes légiforgalmi szolgálati egység által meghatározott időközönként kell helyzetjelentést adni.

Megjegyzés: A légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. Mellékletének 4. Fejezetében található azok a feltételek és körülmények, amelyek esetén a nyomásmagasság SSR „C” módban történő továbbítása megfelel a helyzetjelentés magassági információ iránti követelményének.

2.6.3.1.1. Azon ellenőrzött repülést végző légijárműeknek, amelyek helyzettájékoztatásukat adatkapcsolat összeköttetés útján továbbítják az illetékes légiforgalmi szolgálati egység felé, csak kérésre kell helyzetjelentéseiket szóban továbbítani.

2.6.3.1.2. Budapest FIR ellenőrzött légtereibe történő belépést követő radarazonosítás után a légijárművek a további helyzetjelentési kötelezettség alól mentesülnek.

A légijárműeknek a helyzetjelentések adását akkor kell folytatniuk, amikor:

– arra az ATC utasítást ad, vagy

– a légijármű a FIR határt átrepüli, vagy

– közlik velük, hogy a radarszolgálatás befejeződött, vagy a radarkapcsolat elveszett.

2.6.3.1.3 A fenti 2.6.3.1.2. pontban leírtaktól függetlenül, a repülési magasságra vonatkozó információt, a rádiófrekvencia váltást követően az első összeköttetésbe bele kell foglalni.

2.6.3.1.4. Bármilyen helyzetjelentésnek (ha ilyenre szükség van) a következőket kell tartalmaznia:

- a légijármű azonosító jele,
- helyzet,
- átrepülés időpontja.

2.6.3.1.5. Amikor egy légijármű számára kijelölt sebesség tartását írták elő, a hajózó személyzetnek a helyzetjelentésekbe a sebességet is bele kell foglalnia. A kijelölt sebességet, függetlenül az előírt teljes, vagy rövidített helyzetjelentési kötelezettségtől a rádiófrekvencia váltást követően az ATC egységnek szóló első jelentésbe is bele kell foglalni.

2.6.3.2. Budapest FIR ellenőrzött légterein belül a légijárműnek helyzetét fontos ponthoz, földi navigációs berendezéshez, vagy repülőtérhez viszonyítva kell jelentenie.

2.6.3.3. ADS jelentések

2.6.3.3.1 Azokon a területeken, ahol ADS jelentések adását írták elő, az alábbiakban leírt eljárásokat kell követni. Automatikus helyzetjelentéseket kell továbbítani azon ATS egységnek, amely azt a légtérrel szolgálja ki, ahol a légijármű működik. Az ADS jelentések továbbítására és annak tartalmára vonatkozó előírásokat az irányításért felelős ATC egységnek az adott üzemelési körülményeknek megfelelően kell meghatároznia és az ADS egyezménynek megfelelően kell közleményt továbbítani a légijárműnek és közleményeket nyugtázni.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben az ATS egységek és a légijárművek között ADS jelentések használata jelenleg nem lehetséges.

2.6.3.3.1.1 Az ADS jelentések tartalma

Az ADS jelentéseket az alábbiakból kiválasztott adatblokkból kell összeállítani:

a) Légijármű azonosító jele

b) Alapvető ADS adatok

- Földrajzi szélesség;
- Földrajzi hosszúság;
- Magasság;
- Idő;
- Fontossági jelzés.

c) Föld vektor

- Útírány;
- Föld feletti sebesség;
- Emelkedés vagy süllyedés mértéke.

d) Levegő vektor

- Géptengely irány;
- Mach szám, vagy Műszer szerinti sebesség (IAS);
- Emelkedés vagy süllyedés mértéke.

e) Tervezett profil

- Következő útpont;
- Számított magasság a következő útpontra;
- Számított idő a következő útpontra;
- A következő utáni első útpont;
- Számított magasság a következő utáni első útpontra;
- Számított idő a következő utáni első útpontra.

f) Meteorológiai tájékoztatás

Szélesség;
Szélirány;
Széladat minőség jelzése;
Levegő hőmérséklete;
Turbulencia (ha az rendelkezésre áll);
Levegő nedvességtartalma (ha rendelkezésre áll).

g) Rövidtávú szándék

Tervezett pont földrajzi szélessége;
Tervezett pont földrajzi hosszúsága;
Tervezett pont feletti magasság;
Tervezett pont elérésének ideje.

Amennyiben a légijármű jelenlegi helyzete és a tervezett szándékolt pont között előre láthatóan magasság, útirány, vagy sebesség változás történik, a szándékolt jelölő közbenső adatblokk formájában az alábbiak szerint további tájékoztatás megadása szükséges:

Távolság a jelenlegi pont és a változás pontja között;
Útirány a jelenlegi pont és a változás pontja között;
Magasság a változás pontjánál;
A változás pontjának számított ideje.

h) Meghosszabbított tervezett profil (válaszként, a földi rendszer ilyen jellegű kérdésére)

Következő útpont;
Számított magasság a következő útpontra;
Számított idő a következő útpontra;
A következő utáni első útpont;
Számított magasság a következő utáni első útpontra;
Számított idő a következő utáni első útpontra;
A következő utáni második útpont;
Számított magasság a következő utáni második útpontra;
Számított idő a következő utáni második útpontra.
(amely algoritmus ismételhető a következő utáni százhuszonnyolcadik útpontig).

Megjegyzés: A meteorológiai tájékoztatásra vonatkozó előírásokat – beleértve a jelenség távolsági és felbontási – elemeit tartalmazó adatblokkot az ICAO 3. Annex 3. Függelék tartalmazza.

Az ADS alapadat blokk adását valamennyi ADS-sel felszerelt légijárműtől megkövetelik. A többi ADS adatblokkot az igényeknek megfelelően kell az adásba belefoglalni. Bármely további, ATS célokat szolgáló adást és az f) adatblokkot (Meteorológiai tájékoztatás) az ICAO 3. Annex 5.4.1 pontjában leírtaknak megfelelően kell továbbítani. Kényszerhelyzet és/vagy sürgősségi helyzet esetén, a vonatkozó ADS adáson felül, a jelentésbe bele kell foglalni a kényszerhelyzet és/vagy sürgősségi helyzet státusát is.

2.6.4. RNAV útvonalon történő üzemelés

2.6.4.1. RNAV útvonalon történő repülés megkezdése előtt és az azokon történő működés során meg kell bizonyosodni a légijármű RNAV rendszerének megfelelő működéséről. Ez magában foglalja annak ellenőrzését, hogy

- a) a repülési útvonal megfelel az engedélynek, és
- b) a légijármű navigációs pontossága RNP5-nek megfelelő.

2.6.4.2. Ha az RNAV berendezés meghibásodása, vagy az RNAV képesség RNP5 alá csökkenése miatt valamely légi jármű nem képes repülését az RNAV útvonalon megkezdni, vagy nem tud az érvényes irányítói engedély szerint tovább működni, a légi jármű vezetőjének mihamarabon lehetséges, módosított engedélyt kell kérnie.

Megjegyzés: A légiforgalmi irányítás légi járművel kapcsolatos ezt követő eljárását a jelentett meghibásodás és a forgalmi helyzet határozza meg. Sok esetben lehetséges a további üzemelés az érvényes ATC engedélynek megfelelően. Ha erre nincs mód, a légiforgalmi irányító radarvektorálást alkalmazhat, vagy VOR/DME berendezések segítségével követhető útvonalat határoz meg.

2.6.5. Az irányítás befejezése

Az ellenőrzött repülőtérén történő leszállás esetét kivéve, az ellenőrzött légi járműnek, értesítenie kell az illetékes légiforgalmi irányító egységet, mihamarabon már nem tartozik annak hatáskörébe.

2.6.6. Összeköttetések

2.6.6.1. Az ellenőrzött repülést végző légi jármű köteles a kijelölt rádiófrekvencián állandóan figyelni, és szükség szerint kétoldali összeköttetést létesíteni az illetékes légiforgalmi irányító egységgel.

2.6.6.1.1. Budapest FIR-ben a radarirányítás alatt álló légi járműveknek frekvenciaváltás után az első hívásnak a következőket kell tartalmaznia:

- a légi jármű azonosító jele,
- tényleges magasság (emelkedő, vagy süllyedő légi járművek esetén kiegészítve az engedélyezett magassággal),
- amikor kijelölt sebesség tartást írtak elő, a sebességet is.

Megjegyzés: Lásd még a 2.6.3.1.5. pontot is!

2.6.6.2. Az összeköttetés megszakadása. Ha a rádióösszeköttetés megszakadása miatt lehetetlenné válik a 2.6.6.1. pont végrehajtása, a légi járműnek jelen melléklet „M” Függelékében a rádióösszeköttetés elvesztése esetére előírt eljárásokat és az alábbi eljárások megfelelő pontjait kell végrehajtania. Ezekben túlmenően, ha a légi jármű ellenőrzött repülőtér repülőtéri forgalmában vesz részt, figyeljen a látjelek útján is adható utasításokra.

2.6.6.2.1. Látási meteorológiai körülmények esetén a légi jármű

- a) állítsa a transzponderét 7600 kódra;
- b) folytassa repülését látási meteorológiai körülmények között;
- c) szálljon le a legközelebbi alkalmas repülőtérre és
- d) jelentse a leszállást a leggyorsabb módon az illetékes légiforgalmi irányító egységnek;
- e) ha a légi járművezető úgy ítéli meg, akkor fejezze be az IFR repülést a 2.6.6.2.2 pontban leírtaknak megfelelően.

2.6.6.2.2. Ha műszeres meteorológiai körülmények vannak, vagy amikor egy IFR légi jármű vezetője úgy ítéli meg, hogy nem célszerű a fenti 2.6.6.2.1. b), c) és d) alpontban leírtakat végrehajtani, a következő eljárásokat kell követnie:

- a) abban a légtérben ahol radart nem használnak az ATC nyújtásakor, és a légi jármű az összeköttetés megszakadásának észlelését követően nem tudja a kötelező jelentőpont átrepülését jelenteni, 20 percig tartsa az utoljára kiadott sebességet és magasságot, vagy a minimális repülési magasságot, amennyiben az magasabb, ezután folytassa repülését a benyújtott repülési tervben szereplő magasságon és sebességgel,
- b) abban a légtérben ahol radart használnak az ATC nyújtásakor, 7 percig tartsa az utoljára kiadott sebességet és magasságot, vagy a minimális repülési magasságot, amennyiben az magasabb.

A 7 perc elkezdődik:

1. amikor olyan utasítást vett, hogy hagyja el a helyzetjelentések adását, vagy kötelező jelentőponttal nem kijelölt útvonalon üzemel:

- (i) az utoljára kijelölt magasság, vagy minimális repülési magasság elérésekor, vagy
 - (ii) amikor transzponderét 7600 kódra állította
- amelyik a későbbi, vagy

2. amennyiben kötelező jelentőpontokkal kijelölt útvonalon üzemel és a helyzetjelentések elhagyására szóló utasítást nem kapott:

- (i) az utoljára kijelölt magasság, vagy minimális repülési magasság elérésekor, vagy
- (ii) a légijárművezető által előzőleg a következő kötelező jelentőpontra jelentett számított időponttól, vagy
- (iii) a kötelező jelentőpont feletti helyzetjelentés kimaradásának időpontjától
amelyik a későbbi.

Megjegyzés: A 7 perces időtartam lehetőséget biztosít a szükséges légiforgalmi irányító intézkedések meghozatalához és a koordináció végrehajtásához.

c) azt követően repüljön a benyújtott repülési tervben szereplő magasságon és sebességgel;

Megjegyzés: A magasság és sebesség változtatások a benyújtott repülési tervnek megfelelően kerülnek végrehajtásra, azaz, ahogy azt a légijármű vezetője, vagy annak kijelölt képviselője az ATS egységhez benyújtott repülési tervben feltüntette, az arra vonatkozó módosítások nélkül.

d) a radarvektorálás alatt álló, vagy engedélyhatár megjelölés nélkül, párhuzamos kitéréssel RNAV szerint üzemelő légijárműnek, a minimális repülési magasság figyelembevételével, a lehető legrövidebb úton – de nem később, mint a következő fontos pontnál – vissza kell térnie az érvényes repülési tervében szereplő útvonalára;

Megjegyzés. – Az útvonalrepülés, vagy a rendeltetési repülőterre való süllyedés megkezdése az érvényes repülési terv szerint kerül végrehajtásra, azaz, a repülés során az egymást követő engedélymódosításoknak megfelelően, ha ilyenek voltak.

e) folytassa repülését az érvényes repülési terv szerint a rendeltetési repülőteret kiszolgáló navigációs berendezésig, vagy pontig; és – amennyiben az alábbi f) pontban előírtak érdekében erre szükség van – várakozzon a süllyedés megkezdéséig;

f) az e) pontban megadott navigációs berendezés, vagy pont felett kezdje meg a süllyedést a korábban vett és nyugtázott várható bevezetési időben (ha ilyet kapott) vagy az érvényes repülési tervből számított érkezési időben;

g) hajtsa végre a navigációs berendezésre, vagy pontra előírt szabvány műszer szerinti megközelítési eljárást, és

h) szálljon le – ha lehetséges – az f) pontban megadott várható bevezetési időtől, vagy a számított érkezési időtől számított 30 percen belül, attól függően, melyik a későbbi.

1. Megjegyzés: A légiforgalmi szolgálati egységeknek az érintett légtérben működő többi légijárműre vonatkozó intézkedései – ha az érintett légijármű repülése radarral nem követhető – azon a feltételezésen alapulnak, hogy a rádióösszeköttetést elvesztett légijármű a 2.6.6.2.2. pontban előírtaknak megfelelően jár el.

2. Megjegyzés: Lásd a 4.1.2. pontot is.

2.7. Légiforgalmi tanácsadó szolgálat

A csak légiforgalmi tanácsadó vagy repüléstájékoztató szolgáltatásban részesített légijárművek esetében a légiforgalmi tanácsadó vagy repüléstájékoztató szolgálat biztosítása nem mentesíti a légijármű vezetőjét semmilyen tekintetben saját felelőssége alól és a repülési terv bármilyen javasolt változtatására a végső döntést neki kell meghoznia.

A tanácsadó egységek nem adnak „engedélyeket”, csak a „tanácsolni” vagy „javasolni” szavakat használják, amikor kitérésí tevékenységet javasolnak a légijárműnek.

A légiforgalmi tanácsadó szolgálat, valamint a repüléstájékoztató szolgálat az összeütközések elkerülése vonatkozásában nem nyújtja azt a biztonsági fokot és nem vállalja ugyanazokat a felelősségeket, mint a légiforgalmi irányító szolgálat, mivel a szolgálatot ellátó egység rendelkezésére álló, az adott légtérben lévő forgalmi helyzetre vonatkozó információk (radarinformáció, repülési adatok) nem teljesek. Ezek az ATS egységek nem vállalhatnak felelősséget a megfelelő forgalmi tájékoztatás adásáért, sem az adatok pontosságáért.

2.7.1. A tanácsadói légtérben működő légijárművek repülési profiljukat az ATS egység hozzájárulása nélkül is megváltoztathatják, de elvárják, hogy a megváltoztatás előtt erről az ATS egységet tájékoztassák és megvárják a nyugtázást, illetve az ezzel kapcsolatos tanácsot.

2.7.2. A tanácsadó szolgáltatásban részesülő légijármű jogosult eldönteni, hogy a javasolt változtatást végrehajtja-e. Az elhatározásról haladéktalanul tájékoztatnia kell az érintett ATS egységet.

Megjegyzés: A légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátási szabályait a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 1. számú Melléklete tartalmazza.

2.8. Üzemelés Budapest FIR nem ellenőrzött repülőterein és nem ellenőrzött légtereiben

2.8.1. Ha az indulási repülőtéren repülőtéri repüléstájékoztató (AFIS) egység működik, az indulást az AFIS egység tájékoztatásait figyelembe véve kell végrehajtani.

2.8.1.1. Az AFIS egységek meteorológiai, forgalmi, használatos futópályára és a futópálya foglaltságára vonatkozó tájékoztatásokat adnak. Ha a légijármű felszállás után ellenőrzött légtérbe fog belépni, az AFIS egység útvonalengedélyt is továbbít a légijármű részére a futópályára történő kigurulás előtt.

Megjegyzés: Az AFIS egységgel rendelkező repülőterekről induló, oda leszálló, vagy azok légtérét átrepülni szándékozó légijárműtől megkívánt jelentések leírását a „K” Függelék tartalmazza.

2.8.2. A repülési tervet benyújtott és a FIC-cel rádióösszeköttetést tartó légijárműnek tájékoztatnia kell a FIC-et:

- ha a légijármű a repülési tervben közölt útvonalától 5 km-nél nagyobb távolságra eltérni szándékozik;
- ha a repüléstájékoztató körzethatára (FIR) számított idő 5 perccel, vagy többel eltér attól, amit a FIC részére korábban közöltek;
- a repülési szabályok megváltoztatásának szándékáról (áttérés IFR-re, vagy VFR-re);
- a felszállásról, ha az indulási repülőtéren AFIS-t nem nyújtanak; és
- a repülési terv levegőből történő esetleges lezárásáról.

Megjegyzés: A repülési tervet benyújtott légijárművek rádióösszeköttetési és helyzetjelentési követelményeit a 3.6. és a 4.3. pontok tartalmazzák.

2.8.3. Az útvonalrepülés végrehajtásakor különös gonddal kell megközelíteni a helyi ATS egységgel nem rendelkező repülőtereket és vitorlázó légtereket.

Megjegyzés: Azokon a nem ellenőrzött repülőtereken, ahol AFIS-t nem nyújtanak, a repülőterek működésére vonatkozó információt esetlegesen a repülőtéri rádióállomástól lehet kérni.

2.8.4. Rádióval fel nem szerelt légijárműveknek útvonalrepülés végrehajtása során el kell kerülniük a működő forgalmi tájékoztató körzeteket.

2.8.5. Ballonrepülések, mezőgazdasági munkarepülések, vitorlázó repülések egymás közötti összeköttetéseire, illetve levegő-föld rádióösszeköttetési célokra az AIP-ben közzétett frekvenciák használhatók.

2.8.6. Ha a rendeltetési repülőtéren AFIS egység működik, a forgalmi tájékoztató körzet (TIZ) határának keresztezése előtt, vagy ilyen légtér hiányában a repülőtér forgalmi körének elérése előtt legalább 5 perccel, valamennyi légijárműnek fel kell vennie a rádióösszeköttetést az AFIS egységgel. A repülőtér megközelítését és a leszállást az AFIS egység tájékoztatásait figyelembe véve kell végrehajtani.

2.8.7. Ha a nem ellenőrzött repülőtéren AFIS egység nincs, a megközelítést és leszállást az általános szabályok szerint kell végrehajtani. Különös gonddal kell eljárni ott, ahol vitorlázó repülésekre, műrepülésre stb. lehet számítani.

2.8.8. Ha rádióval fel nem szerelt légijármű AFIS egységgel rendelkező repülőtérré kíván repülni, repülését felszállás előtt egyeztetnie kell az AFIS egységgel.

2.9. Jogellenes beavatkozás

2.9.1. Jogellenes beavatkozás esetén a légi járműnek törekednie kell, hogy értesítse az illetékes ATS egységet erről a tényről, valamint az ezzel kapcsolatos lényeges körülményekről és a fenti körülmények miatt szükségessé vált, az érvényes repülési tervtől való bármilyen eltérésről annak érdekében, hogy az ATS egység a légi jármű számára az elsőbbséget biztosítani tudja és a többi légi járművel való konfliktus lehetőségét a minimálisra csökkenthesse.

2.9.2. Ha a jogellenes beavatkozás alatt álló légi jármű az ATS-t nem tudja értesíteni, lehetőségei szerint hajtja végre az alábbiakat:

a) Ha a fedélzeten lévő körülmények mást nem indokolnak, a légi jármű parancsnoka kísérelje meg kijelölt útirányát és magasságát tartani mindaddig, míg ATS egységet nem tud értesíteni, vagy amíg radar fedésterületre nem ér.

b) Ha a jogellenes beavatkozás alatt álló légi járműnek a kijelölt útvonaltól vagy magasságtól úgy kell eltérnie, hogy ATS egységet erről nem tud tájékoztatni, a légi jármű parancsnoka, amikor csak lehetséges:

- Kíséreljen meg figyelmeztető adást leadni a VHF kényszerhelyzeti frekvencián (121,5 MHz), és más megfelelő frekvenciákon, ha a fedélzeten lévő körülmények másra nem kényszerítik. Egyéb berendezéseket, pl. transzponder, adatkapcsolatok, ugyancsak használnia kell, ha a körülmények lehetővé teszik.
- Repüljön az IFR repülések részére rendes körülmények között használatos utazómagasságoktól 1000 lábbal (300 m) eltérő magasságon FL410 felett, vagy 500 lábbal (150 m) eltérő magasságon FL410 alatt.

1. Megjegyzés: A másodlagos válaszeljellel felszerelt, jogellenes beavatkozás alatt álló légi jármű által követendő eljárás jelen melléklet „H” Függelékében és a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 24.) KöViM rendeletben, valamint az ICAO PANS-OPS (Doc 8168) kiadványában található.

2. Megjegyzés: A CPDLC-vel felszerelt, jogellenes beavatkozás alatt álló légi jármű által követendő eljárásokat a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 24.) KöViM rendelet és a Légiforgalmi szolgálatok adatkapcsolat alkalmazási kézikönyve (ICAO Doc 9694) tartalmazza.

2.10. Elfogás

Megjegyzés: Az „elfogás” szó jelen pont értelmében nem foglalja magába azt az esetet, amikor az ICAO Kutatási és Mentési Kézikönyv (Doc 7333) kiadvány szerint veszélyben lévő, vagy eltévedt légi jármű kérésére kerül sor elfogásra és kíséret biztosítására.

2.10.1. A polgári légi járművek elfogását kerülni kell, és csak végső esetben szabad alkalmazni.

2.10.2. Budapest FIR-ben polgári légi jármű elfogására csak a légi jármű látással történő azonosítása érdekében kerülhet sor, kivéve, ha a légi járművet:

- vissza kell vezetni a tervezett útvonalára,
- ki kell vezetni az ország légteréből,
- segíteni kell tiltott, korlátozott vagy veszélyes légterek elkerülésében, vagy
- le kell szállítani kijelölt repülőtérre.

Megjegyzés: A leszállásra történő felszólítás eseteit a magyar légter igénybevételeéről szóló 4/1998 (I. 16.) Korm. rendelet tartalmazza.

2.10.3. Tilos a polgári légi járművekre gyakorló elfogásokat végrehajtani.

2.10.4. Amennyiben egy elfogott polgári légi járművet le kell szállítani, a számára kijelölt repülőtérnek alkalmasnak kell lennie az adott típusú légi jármű biztonságos leszállásához.

2.10.5. Az elfogásokban rejlő veszélyek kiküszöbölése, vagy csökkentése érdekében minden eszközzel biztosítani kell a légi járművezetők és a földi irányító egységek közötti koordinált cselekvést.

2.10.6. Polgári légijárművek elfogása esetén jelen szabálynak „B” Függelékében szereplő eljárások alkalmaznak megfelelően kell eljárnia, a látjeleket a megadott előírások szerint értelmezve és viszonzozva.

2.11. Jelentési kötelezettségek

2.11.1. Kényszerhelyzet

A kényszerhelyzetbe kerülő légijármű személyzetének a kényszerhelyzetet jelentenie kell a repülés során használt ATS frekvencián. Ha ez gyakorlatilag nem lehetséges, a kényszerhelyzetről szóló jelentés a 121,5 MHz nemzetközi kényszerhelyzeti frekvencián is továbbítható.

A kényszerhelyzet jelzésére a fedélzeti válaszeladó is felhasználható.

Megjegyzés: A transzponderek üzemeltetésének szabályait jelen melléklet „H” Függeléké tartalmazza.

A légijármű személyzete a kényszerhelyzet megszűnését köteles azonnal jelenteni.

2.11.1.1 Kényszersüllyedési eljárások

2.11.1.1.1 Amikor egy ellenőrzött repülésként működő légijármű hirtelen dekompresszió, vagy más (hasonló) meghibásodás következtében kényszersüllyedést hajt végre, a légijármű parancsnoka – ha arra képes – a következők szerint járjon el:

a) a kényszersüllyedést megelőzően hajtson végre olyan fordulót, amely a számára kijelölt útvonaltól/útiránytól eltér;

b) amilyen hamar csak lehetséges tájékoztassa a megfelelő ATC egységet a kényszersüllyedésről;

c) állítsa transzponderét a 7700-as kódra, és ha ADS/CPDLC rendszerrel rendelkezik, válassza ki a Kényszerhelyzeti Módot;

d) kapcsolja be a légijármű külső fényeit;

e) látással, és ha fel van szerelve ACAS rendszerével (is) figyelje az összeütközési veszélyt jelentő forgalmat;

f) koordinálja további szándékait a megfelelő ATC egységgel;

2.11.1.1.2 A légijármű ne süllyedjen azon közzétett minimális magasság alá, amely még biztosítja az 1000 láb (300m), vagy hegyvidéken 2000 láb (600m) függőleges távolságot az adott területen lévő valamennyi akadály fölött.

Megjegyzés: Az ATC egységek kényszersüllyedéssel kapcsolatos tevékenységeire vonatkozóan lásd a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000 (XI. 24.) KöViM rendelet 2. számú mellékletének 15.1.4.3 pontját.

2.11.2. Repülésre veszélyes meteorológiai jelenségek

2.11.2.1. Budapest FIR-ben a légijárművezetőknek jelenteniük kell, ha az alábbi, korábban nem jelzett, repülésre veszélyes meteorológiai körülményeket észlelik:

- erős turbulencia,
- erős jegesedés,
- erős hegyi hullám,
- zivatarok jégesővel vagy a nélkül, amelyek páráréteg miatt elmosódottak, beágyazottak, nagy kiterjedésűek, vagy széllökés vonalában vannak, vagy instabilitási vonalat alkotnak,

- erős porvihar, vagy erős homokvihar,
- vulkáni hamufelhő,
- kitörés előtti vulkáni tevékenység, vagy vulkánkitörés.

Megjegyzés: A kitörés előtti vulkáni tevékenység ebben az összefüggésben olyan szokatlan és/vagy növekvő vulkáni tevékenységet jelent, amely egy vulkánkitörés előjele lehet.

A fentiekben túlmenően, transzónikus és hangsebesség feletti repülések esetén:

- közepes turbulencia,
- jégeső,
- zivatarfelhők (Cumulonimbus).

A jelentést ún. különleges légijelentés formájában kell továbbítani, amelynek tartalmaznia kell a légijármű azonosító jelét, az észlelés helyét és időpontját, a légijármű magasságát, valamint a repülésre veszélyes jelenség megnevezését.

Megjegyzés: Bizonyos területeken az érintett ATS hatóságok szabályos időközönként, illetve meghatározott helyeken működési és meteorológiai tájékoztatások jelentését írják elő a légijárművek számára ún. rendszeres légijelentés formájában.

A vulkáni tevékenységnek/hamunak esetlegesen kitett útvonalakon működő légijárműveket Vulkáni Tevékenységről szóló Különleges Légijelentés Űrlap-pal kell ellátni, és a légijármű személyzetének leszállás után a kitöltött űrlapot továbbítani kell az ATS számára.

Megjegyzés: A Vulkáni Tevékenységről szóló Különleges Légijelentés Űrlap leírását jelen melléklet „N” Függeléke tartalmazza.

2.11.2.2. Ugyancsak jelezni kell, ha a légijármű a megközelítés/leszállás, vagy felszállás során szélnyírást észlel.

Megjegyzés: A szélnyírás jelzésére vonatkozó előírásokat a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 24.) KöViM rendelet 2. számú mellékletének 6. Függeléke tartalmazza.

2.11.2.3. Amikor valamely ellenőrzött légijármű olyan kedvezőtlen időjárási körülmények közé kerül, amelyek valószínűleg arra kényszerítik a légijárművezetőt, hogy kitérést kezdeményezzen az előírt útvonaltartás határain kívülre (± 5 NM), ezt kellő időben jelentsék a légiforgalmi irányításnak, hogy lehetővé tegyék az esetlegesen szükséges koordinációt.

A légijárművezető kerülési szándékát a lehető leghamarabb jelentse azon pont fölé érkezése előtt, amelynél a légijármű várhatóan eltér majd a kijelölt repülési pályától, megadva a kívánt forduló irányát és a légiútvonal tengelyétől, vagy az előírt útiránytól való eltérés számított távolságát.

2.11.3. Magasságtartási képesség elvesztése az EUR RVSM légtérben

Megjegyzés: A légiforgalmi irányítás tevékenységét az EUR RVSM légtérben magasságtartási képességét elvesztett légijárművel, valamint az alkalmazható rádiótávbeszélő kifejezéseket a 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. sz. Melléklete tartalmazza.

2.11.3.1. A légijármű vezetőjének, amilyen hamar csak lehetséges, jelentenie kell a légiforgalmi irányításnak, amennyiben az EUR RVSM légtérre előírt magasságtartási képessége valamely oknál fogva nem tartható. Ebben az esetben a légijármű vezetőjének módosított légiforgalmi irányítói engedélyt kell beszereznie lehetőleg még azelőtt, hogy eltér a számára engedélyezett útvonaltól/magasságtól. Ha az eltérés előtti módosított légiforgalmi irányítói engedély beszerzésére nincs mód, azt a légijármű vezetőjének az eltérést követően a lehető legrövidebb időn belül be kell szereznie.

Megjegyzés: Az EUR RVSM légtérben belül valamely repülés közbeni váratlan esemény előre nem látható körülményekkel járhat, mely körülmények közvetlenül befolyásolják egy adott, vagy több más légijármű EUR RVSM légtérben belül megkövetelt magasságtartási pontosságának megfelelő működési képességét. Ilyen repülés közbeni váratlan helyzetet okozhat a légijármű magasságtartó berendezésének meghibásodása, illetve turbulens légköri viszonyok.

2.11.3.2. Az EUR RVSM légtérben üzemelő RVSM engedélyezett légijármű vezetőjének jelentenie kell, ha a légijármű berendezése a továbbiakban nem elégíti ki az EUR RVSM légtérre előírt, az RVSM Légijármű Rendszerek Minimális Teljesítmény Követelményeit (MASPS-t). Az ilyen jelentést adó légijárművet a légiforgalmi irányítás a továbbiakban nem RVSM képességűnek tekinti.

A légijárművezetőknek, amilyen hamar lehetséges, tájékoztatniuk kell a légiforgalmi irányítást az RVSM MASPS-nak megfelelő működést biztosító berendezés ismételt helyes üzemeléséről.

2.11.3.3. Amikor az EUR RVSM légtérben üzemelő légijármű időjárás, vagy más légijármű keltette erős turbulenciát tapasztal és a légijárművezető megítélése szerint az hatással lesz a légijármű számára engedélyezett magasságtartására, a légijármű vezetőjének tájékoztatnia kell az ATC-t.

Megjegyzés: Ahol az EUR RVSM légtérben a meteorológiai előjelzések szerint erős turbulencia várható, a légiforgalmi irányításnak el kell döntenie, hogy felfüggeszti-e az RVSM üzemelést, s ha igen, azt milyen időre, mely magasság(ok)-ra, illetve melyik körzetre vonatkoztatja.

2.11.4.1. A légijárműveknek légiforgalmi esemény jelentést kell továbbítaniuk, rendszerint az érintett ATS egység részére, a légiforgalmi szolgálatok ellátásával kapcsolatos különleges események észlelése esetén, pl. légijárművek meg nem engedett közelsége (AIR-PROX), akadály a futópályán, futópálya sértés, vagy hibás eljárások, be nem tartott eljárások, vagy a földi berendezések üzemzavara által okozott, a légijárműre veszélyt jelentő egyéb komoly nehézségek.

2.11.4.2. Az eseményről Légiforgalmi Esemény Jelentés Űrlap-ot kell kitölteni, amelynek célja, hogy a vizsgálat számára a lehető legteljesebb tájékoztatás álljon rendelkezésre, és hogy a lehető leghamarabb visszajelenthessék a vizsgálat eredményét az érintett légijármű üzemben tartóknak, légijárművezetőknek és tájékoztathassák őket a tett intézkedésekről, ha ez szükséges.

A légijárművezetőknek ennek az űrlapnak a segítségével kell benyújtaniuk a légiforgalmi eseményről szóló jelentésüket érkezés/leszállás után, illetve ennek segítségével erősítik meg a repülés közben már rádión keresztül továbbított jelentést.

Megjegyzés: A Légiforgalmi Esemény Jelentés Űrlap kitöltésére vonatkozó előírásokat az „O” Függelék tartalmazza.

2.11.4.3. Összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszer (ACAS) tanácsadása alapján végrehajtott manőverek esetén az ellenőrzött légijárművek jelentsék a kiadott ATC engedélytől történő eltérést, és hogy ezt ACAS tanácsra hajtották végre.

A légijármű vezetőjének ugyancsak jeleznie kell, ha ismételt visszatér a korábbi ATC engedélyben foglaltakhoz, illetve, ha az ACAS tanácsra végrehajtott manővert követően kiadott módosított ATC engedélyt nem tudja végrehajtani ACAS riasztás miatt.

Az ACAS berendezések továbbfejlesztésének elősegítése érdekében az ACAS manőverek végrehajtásáról a légijárművezetőknek – a Légiforgalmi Esemény Jelentés Űrlapon túlmenően – ki kell tölteniük a „P” Függelékben található „ACAS Implementation Monitoring Pilot Report Form”-ot, és azt az:

EUROCONTROL Experimental Centre
ACAS Implementation Monitoring
BP 15
F-91222 Brétigny-sur-Orge

címre kell továbbítani.

2.11.5. Madárral történő ütközés

2.11.5.1. Ellenőrzött repülőtérre/ről történő üzemelés esetén a légijárművezetők jelentsék az ATC számára, ha a le- vagy felszállás során madárral ütköztek.

2.11.5.2. Leszálló légijárművek esetén a jelentést a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájában rendelkezésre álló „BIRD STRIKE REPORTING FORM” (BSRF) nyomtatvány kitöltésével írásban is meg kell tenni.

2.11.5.3. Ha az esemény felszállás után következik be és a személyzet nem tartja szükségesnek a repülés megszakítását, rádión értesítse a repülőtéri irányító tornyot, majd a rendeltetési repülőtéren töltsse ki a BSRF-t és Budapest-Ferihegyről történő indulás esetén továbbítsa a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat címére.

2.12. Helyi előírások

2.12.1. Nyelvhasználat. A légi jármű vezetője és a polgári ATS egységek között a rádióösszeköttetést ellenőrzött légtéren belül elsősorban angol nyelven kell tartani, a magyar nyelv használata megengedett.

Ellenőrzött légtéren kívüli működés esetén mindkét nyelv egyformán használható.

Amikor csak lehetséges, szabvány kifejezéseket kell használni.

Megjegyzés: A közleményváltási eljárásokat az ICAO 10. Annex II. kötete, az alkalmazandó kifejezéseket a 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. számú mellékletének 12. Fejezete tartalmazza.

2.12.2. Mértékegységek. A repülések végrehajtása (és a légiforgalmi szolgálatok ellátása) során a „G” Függelékben meghatározott mértékegység rendszert kell használni.

Megjegyzés: A légiforgalmi szolgálati egységek a kétoldali rádióösszeköttetés során a „megengedett” mértékegységeket csak a légi járművezető kezdeményezésére alkalmazzák.

2.12.3. Időjárási minimumok. Időjárási minimumok állapíthatók meg repülőterekre, légi járművekre, illetve légi járművezetőkre.

A légi jármű parancsnoka felelős azért, hogy valamely repülőtéren történő le- és felszállás során az előírt időjárási minimumokat betartsa.

2.12.4. Az államhatár átrepülése. Rendes körülmények között a Magyar Köztársaság államhatárát csak az erre kijelölt pontokon szabad átrepülni.

A Magyar Köztársaság államhatárát a VFR szerint működő légi járművek bármely ATS útvonal ki- és belépő pontja felett átrepülhetik.

Budapest FIR-be belépő VFR repülésnek legkésőbb 10 perccel a FIR határ keresztezése előtt Budapest ACC-t, vagy a FIC-et – amelyik az illetékes – tájékoztatnia kell a belépés körülményeiről.

2.12.5. Terepre szállás

Megjegyzés: A terepre szállás lehetőségeit a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény végrehajtására kiadott 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelet tartalmazza.

3. Fejezet

Látvarepülési szabályok

3.1. Időjárási minimumok

1. Megjegyzés: Az alábbiakban megadott minimum értékek alapvetően a forgalomban részt vevő többi légi járműtől való biztonságos távolságban történő működés elősegítését szolgálják és nem feltétlenül jelentik a látással történő tájékozódás mindenkor szükségességét. A légi jármű vezetője a körülményektől függően (pl. felhők felett végrehajtott VFR repülések esetén) egyéb navigációs/helymeghatározási módszereket is alkalmazhat.

2. Megjegyzés: Az alább felsorolt minimumok az engedélyezett legkisebb értékeket jelentik. A légi járművek üzemen tartói a légi járművek fajtái, teljesítménye, a légi járművezető képzettségi foka, repülési gyakorlata stb. függvényében saját személyzete számára ezektől eltérő működési minimumokat állapíthat meg. Az ilyen minimum értékek azonban nem lehetnek alacsonyabbak az alább megállapított értékeknél.

3.1.1. Ha nem különleges VFR repülést, vagy vitorlázógéppel végzett, bejelentett felhőrepülést hajtanak végre, VFR szerint üzemelő légi járműveknek az alábbi látástávolság és felhőktől való távolsági értékek, vagy azokat meghaladó értékek mellett kell repülniük:

Magasság tartomány:	Légtér osztály:	Repülési látástávolság:	Felhőktől való távolság:
FL100-on (3050 m STD), vagy fölötte	C, D (ellenőrzött)	8 km	1500 m vízszintes 1000 láb (300 m) függőleges
FL100 (3050 m STD) és 3000 láb (900 m) AMSL között, vagy 1000 láb (300 m) földfelszín felett, attól függően melyik a magasabb	C, D (ellenőrzött) és F, G (nem ellenőrzött)	5 km	
3000 láb (900 m) AMSL-en, illetve alatta, vagy 1000 láb (300m) földfelszín felett, attól függően melyik a magasabb	C, D (ellenőrzött)	5 km *	1500 m vízszintes 1000 láb (300 m) függőleges, föld- vagy vízfelszín látással
	F és G (nem ellenőrzött)	5 km **	Felhőkön kívül, föld- vagy vízfelszín látással

* A CTR-ben végrehajtásra kerülő különleges VFR repülésekre vonatkozóan előírást lásd az „L” Függelék 1.1.1.1 pontjában.

**a) 1500 m repülési látástávolságig lehet üzemelni:

- ha a repülést olyan sebességgel hajtják végre, amely lehetővé teszi az egyéb forgalom, vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését, vagy
- 50 m-es földfelszín feletti, vagy alacsonyabb magasságon végrehajtott munkarepülések esetén;

b) 750 m repülési látástávolságig lehet üzemeltetni:

- helikoptereket, ha a repülést olyan sebességgel hajtják végre, amely lehetővé teszi az egyéb forgalom, vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését, valamint
- ballonokat.

3.1.2. Ha az illetékes légiforgalmi irányító egység külön nem engedélyezi, VFR szerint működő légi jármű nem szállhat fel, vagy nem szállhat le repülőtéri irányító körzettel rendelkező repülőtéren, illetve nem léphet be a forgalmi körbe

- a) ha a felhőalap 1500 lábnál (450 m) kevesebb, vagy
- b) ha a földi látástávolság kevesebb, mint 5 km.

3.2. Éjszakai VFR repülések

3.2.1. Napnyugta és napkelte között végrehajtott VFR repülésekhez a légi járműnek rendelkeznie kell az egyéb jogszabályban meghatározott felszerelésekkel és műszerekkel.

3.2.2. Ellenőrzött légtérben, az éjszakai VFR repülésekhez a 3.1.1. pontban szereplő táblázatban megadott minimális körülmények szükségesek.

Nem ellenőrzött légtérben éjszakai VFR repülések végrehajtásához az alábbi minimális feltételek szükségesek:

– repülési látástávolság:

- (i) merevszárnyú légi járművek esetén 5 km,
- (ii) helikopterek és ballonok esetén 3 km;

– folyamatos föld- vagy vízfelszín látás.

3.2.3. Budapest FIR nem ellenőrzött repülőterein napnyugta és napkelte között VFR repülések csak akkor végezhetők, ha ezt a légiközlekedési hatóság az érintett repülőtér számára külön engedélyezte. A napkeltét és napnyugtát az „F” Függelékben található táblázat alapján kell meghatározni.

3.3. VFR repülések korlátozása

3.3.1. VFR repülések nem hajthatók végre:

- FL285 (8700 m STD) felett;
- FL195 (5950 m STD) feletti útvonalrepülés során;
- FL100 (3050 m STD) alatti repülések esetén 250 csomót (460 km/óra) meghaladó műszer szerinti sebességgel (IAS).

3.3.2. Egyéb korlátozások:

FL195 (5950 m STD) és FL285 (8700 m STD) között, időszakosan korlátozott légtéren kívül végrehajtott VFR repülés kizárólag

- a) eseti légtérben, vagy
- b) Budapest ATS Központ előzetes engedélyével hajtható végre.

3.4. Repülési magasságok

3.4.1. A fel- és leszállás eseteit, a munkarepüléseket, az állami légi járművel különleges feladatot végrehajtó, valamint a betegszállítással és életmentéssel kapcsolatos repüléseket kivéve VFR repülés nem végezhető:

- a) városok, települések sűrűn lakott területei és szabadban tartózkodó embercsoportok felett, a légi járműtől mint középponttól számított 600 m sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett 1000 lábnál (300 m) alacsonyabban;
- b) az a) pontban nem meghatározott területek felett 500 láb AGL-nél (150 m) alacsonyabban a föld- vagy vízfelszín felett, kivéve a különleges engedélyhez kötött repüléseket, a ballon repüléseket, valamint a függővitorlázó repüléseket.

3.4.2. 3500 láb (1050 m) tengerszint feletti magasságon és felette a VFR szerint végrehajtott útvonalrepüléseket a „C” Függelékben, a VFR repülések számára kijelölt magasságokon kell végrehajtani, a repülés útirányát figyelembe véve.

3.5. Ellenőrzött légterben végrehajtott VFR repülésekre vonatkozó előírások

3.5.1. VFR repüléseknek be kell tartaniuk a 2.6. pontban előírt követelményeket, ha

- a) ellenőrzött légterben működnek,
- b) ellenőrzött repülőtér helyi forgalmában vesznek részt, vagy
- c) különleges VFR repülést hajtanak végre.

3.5.2. FL195 (5950 m STD) felett tervezett VFR repülések engedélyezésére és végrehajtására vonatkozó szabályok:

a) kényszerhelyzet esetét kivéve, és amennyiben az érintett légiforgalmi irányító egység irányítója másképpen nem engedélyezi, a FL195 (5950 m STD) feletti VFR repüléseket a Budapest ATS központ előzetes engedélyében meghatározott földrajzi körzeten és magasságtartományon belül kell végrehajtani;

Megjegyzés: FL195 (5950 m STD) felett, ellenőrzött légterben végrehajtandó VFR repülés esetén, a 2.6.1.1. pontban leírtakkal összhangban repülési tervet kell benyújtani. A repülési terv kitöltésének általános és külön idevonatkozó szabályait az „E” Függelék II. Része tartalmazza.

b) ha egy FL195 (5950 m STD) felett működő VFR légi jármű elveszti a kétoldalú rádióösszeköttetést az illetékes ATC egységgel, kövesse az „M” Függelékben leírtakat. Továbbá ha nem sikerül a kétoldalú rádióösszeköttetés létrehozása az illetékes vagy a szomszédos ATC egységekkel, a rádióösszeköttetés megszakadásának észlelését követően késedelem nélkül süllyedjen le az engedélyében szereplő földrajzi körzeten belül, és hagyja el az ellenőrzött légteret, majd a 2.6.6.2.1. pontban leírtak szerint járjon el;

c) amennyiben FL195 (5950 m STD) felett, ellenőrzött légterben működő VFR légi jármű a meteorológiai körülmények romlása miatt nem képes VMC körülmények között tovább működni, akkor a 2.6.2.4. pontban leírtak szerint járjon el.

3.6. Rádióberendezéssel és transzponderrel történő felszereltségi követelmények

3.6.1. A 117,975-137,000 MHz frekvenciasávban működő, 25 kHz vagy kisebb csatornaosztású rádiótávbeszélő üzemmódú rádióberendezéssel kell felszerelni:

- ellenőrzött légterben működő,
- az éjszakai VFR repülést végző,
- az államhatárt keresztező, valamint
- az államhatár menti korlátozott légterben útvonalrepülést végző VFR légijárműveket.

3.6.2. „A” vagy „C” módú 4096 kódbeállítási lehetőséggel rendelkező transzponderrel kell felszerelni azokat a légi járműveket, melyek VFR szerint:

- államhatárt keresztező repülést hajtanak végre,
- ellenőrzött légterekben működnek, kivéve a 3.6.3. pontban leírtakat, vagy
- 4000 láb (1200 m) AMSL feletti nem ellenőrzött légterben működnek, kivéve az illetékes ATS egységnek (AFIS vagy FIS) előzetesen bejelentett távrepülést végző hajtómű nélküli légi járműveket.

1. Megjegyzés: Az ellenőrzött légteren kívül, 4000 láb alatti VFR repülések számára a transzponderrel történő felszereltség nincs kötelezően előírva, azonban ajánlatos ezeket a légi járműveket is felszerelni transzponderrel, annak érdekében, hogy ezekről a repülésekről is radaron alapuló forgalmi tájékoztatás legyen adható a többi légi járművezető számára.

2. Megjegyzés: A transzponderek működtetésére vonatkozó előírásokat a „H” Függelék tartalmazza.

3. Megjegyzés: A VFR szerint működő légi járművek „S” módú transzponderrel történő felszerelési kötelezettségéről lásd a 4.4.3.1. pontot.

3.6.3. „C” módú 4096 kódbeállítási lehetőséggel rendelkező transzponderrel kell felszerelni azokat a VFR légi járműveket, amelyek FL195 (5950 m STD) felett működnek.

3.7. Rádióösszeköttetési követelmények ellenőrzött légtéren kívüli üzemeléskor

3.7.1. Budapest FIR-ben a repülési tervet benyújtott és rádióberendezéssel felszerelt VFR szerint működő légi járműveknek a nem ellenőrzött légtérben történő útvonalrepülésük során – ha a repüléstájékoztató központ (FIC) másképp nem rendelkezik – a repülési terv lezárásáig rádióösszeköttetést kell fenntartaniuk a FIC-cel.

Ha a FIC más utasítást nem ad, a légi jármű legalább 15 percenként köteles bejelentkezni. Ha a légi jármű az ATS frekvencián folyamatosan nem tud figyelni, jeleznie kell a figyelés átmeneti felfüggesztését.

Meghatározott időnkénti bejelentkezés esetén a bejelentkezéskor meg kell adni a működés körülményeit, pl. „Operations normal” (Eseménytelen repülés).

3.7.2. Az ellenőrzött légtéren kívül, VFR szerint működő légi járműveknek helyzetüket kijelölt jelentőpontokhoz, repülőterekhez, vagy ha az nem lehetséges, az ICAO 1:500 000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett településekhez vagy földrajzi pontokhoz viszonyítva kell jelenteniük.

3.8. IFR szerinti működésre történő áttérés

Amikor a látvarepülési szabályok szerint működő légi jármű műszer szerinti repülési szabályok szerinti üzemelésre kíván áttérni:

a) ha repülési tervet nyújtott be, közölje az érvényes repülési tervét érintő módosításokat, vagy

b) ha korábban repülési tervet nem nyújtott be, nyújtson be AFIL-t az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek, és ha ellenőrzött légtérben kíván működni, belépés előtt szerezzen be légiforgalmi irányítói engedélyt.

4. Fejezet

Műszer szerinti repülési szabályok

4.1. Valamennyi IFR repülésre vonatkozó szabályok

4.1.1. Légijárművek felszereltsége

Az IFR szerinti működéshez a légijárműnek rendelkeznie kell a repülési feladatnak megfelelő, egyéb jogszabályban előírt műszerekkel és navigációs berendezésekkel.

4.1.2. Minimális repülési magasságok

Budapest FIR-ben a megközelítés, leszállás és felszállás eseteit kivéve, IFR repülések nem végezhetők alacsonyabban, mint

- ATS útvonalon történő repülés esetén az útvonalra megállapított minimális tengerszint feletti magasság;
- ATS útvonalon kívüli repülés esetén

(i) magasság és hegyvidék felett legalább 2000 láb (600 m);

(ii) sík terep felett legalább 1000 láb (300 m),

a légijármű számított helyzetétől 8 km sugarú körön belül található legmagasabb akadály, vagy az érintett területre meghatározott körzeti minimális biztonságos magasság (MSA) felett.

A repülési magasság meghatározásánál figyelembe kell venni az érintett útvonal-szakaszon elérhető navigációs pontosságot, tekintettel a földön és a légijárművön rendelkezésre álló navigációs berendezésekre.

Budapest FIR-ben ellenőrzött légtéren kívül 4000' (1200 m) AMSL alatt IFR légijárművek útvonalrepülést nem tervezhetnek.

4.1.3. Áttérés IFR repülésről VFR repülésre

4.1.3.1. Amikor IFR szerint működő légijármű VFR szerinti működésre kíván áttérni, értesítse az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet, hogy törli IFR repülési tervét és közölje az érvényes repülési tervében végrehajtandó változtatásokat.

4.1.3.2. Amikor műszer szerinti repülési szabályok szerint működő légijármű látási meteorológiai körülmények közé kerül, ne törölje IFR repülési tervét mindaddig, amíg előre nem látható, hogy a repülés huzamosabb időtartamon keresztül zavartalan látási meteorológiai körülmények között folytatható.

4.1.4. A műszer szerinti repülési szabályok különleges alkalmazása

4.1.4.1 A 2.6.1.10. pontban részletezett EUR RVSM légtérben, illetve ezen légtér felett működni kívánó repülőket műszer szerinti repülési szabályok szerint kell végrehajtani.

4.1.5 A repülés körülményeinek megfelelően legalább azonos jogosítással kell rendelkeznie a repülőtérnek, légijárműnek és a hajózó személyzetnek.

4.2. Ellenőrzött légtérben végrehajtott IFR repülésekre vonatkozó előírások

4.2.1. IFR repülőket ellenőrzött légtérben a 2.6. pont előírásainak megfelelően kell végrehajtani.

4.2.2. Az ellenőrzött légtérben IFR szerint végrehajtott útvonalrepülőket – ha a légiforgalmi irányítói engedélyben másképp nem határozzák meg – a „C” Függelékben, az IFR repülések számára kijelölt magasságokon, a repülés útirányának figyelembevételével kell végrehajtani.

4.3. Ellenőrzött légtéren kívül végrehajtott IFR repülésekre vonatkozó előírások

4.3.1. Utazómagasságok

Budapest FIR-ben az ellenőrzött légtéren kívül IFR szerint végrehajtott útvonalrepülőket a „C” Függelékben, az IFR repülések számára kijelölt magasságokon, a repülés útirányának figyelembe vételével kell végrehajtani.

4.3.2. Sebességkorlátozás

Budapest FIR 9500 láb (2900 m) AMSL alatti ellenőrzött légterein kívül IFR repülést 250 csomónál (460 km/óra) nagyobb műszer szerinti sebességgel (IAS) végrehajtani tilos.

4.3.3. Rádióösszeköttetési követelmények

Budapest FIR-ben minden IFR szerint működő légi járműnek, amely a repülőtér kijelölt légtereit elhagyja, folyamatos rádióösszeköttetést kell fenntartania a FIC-cel.

Ha a rádióösszeköttetést meghatározott időnkénti bejelentkezés céljából írták elő, a bejelentkezéskor a működés körülményeit meg kell adni (pl. „eseménytelen repülés”).

4.3.4. Ha az illetékes ATS egység felmentést nem ad, Budapest FIR ellenőrzött légterein kívül, 9500 láb (2900m) AMSL alatt útvonalrepülést végző, IFR szerint működő légi járműnek az ellenőrzött repülésekre előírt módon jelentenie kell helyzetét az egyes kijelölt jelentőpontok átrepülésekor és az illetékes ATS egység által meghatározott egyéb esetekben, de legalább 15 percenként.

4.4. Felszereltségi követelmények

4.4.1. A 117,975–137,000 MHz frekvenciasávban működő, rádiótávbeszélő üzemmódú rádióberendezéssel kell felszerelni valamennyi IFR légi járművet.

4.4.2. Az állami légi járművek kivételével a FL245 (7450m STD) felett működő valamennyi IFR légi járművet 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel kell felszerelni. A légi jármű berendezéseinek alkalmasnak kell lenniük a 25 kHz csatornaosztású frekvenciákon történő működésre is.

Megjegyzés: Az egyes államok bizonyos tevékenységet végző légi járművek számára felmentést adhatnak a 8,33 kHz frekvenciaosztású készülékkel történő felszereltség alól. Ha az ATS egységek földi távközlési rendszere biztosítja a légiforgalmi szolgálatok UHF rádió segítségével történő megfelelő ellátását, az UHF-el felszerelt állami légi járművek számára lehetővé teszik az olyan légtérben történő működést, ahol 8,33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülékkel történő felszereltséget írtak elő.

A felmentéseket és az UHF rádió ilyen légtérben történő fenti alkalmazásának lehetőségét a nemzeti Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványokban (AIP-kben) teszik közzé.

4.4.3. „A” vagy „C” módú 4096 kódbeállítási lehetőséggel rendelkező transzponderrel kell felszerelni valamennyi IFR szerint működő légi járművet.

4.4.3.1. A nemzetközi előírások szerint az illetékes ATS hatóságok által meghatározott légterekben működő légi járműveket „S” módú fedélzeti transzponderekkel az alábbiak szerint kell felszerelni:

a) Az általános légiforgalomba (GAT) tartozó, IFR-ként működő valamennyi légi járművet legalább 2. szintű, a fedélzeti adatokat sugározni képes, alapvető és bővített funkciókkal egyaránt rendelkező transzponderrel kell felszerelni.

b) Az illetékes ATS hatóságok által kijelölt B és C osztályú légterekben, valamint azon D, E, F és G osztályú légterekben, ahol SSR transzponderek használatát előírták, a VFR szerint működő valamennyi légi járművet legalább 2. szintű, a fedélzeti adatokat sugározni képes, alapvető funkciókkal rendelkező transzponderrel kell felszerelni.

Megjegyzés: Az „S” módú transzponderek funkcióinak osztályozását az ICAO 10. Annex és a Doc 7030 kiadványok tartalmazzák.

c) Az „S” módú transzpondereknek az alapvető funkciókkal együtt, automatikusan továbbítaniuk kell a légi jármű repülés közben használt hívójelét.

d) Az 5700 kg maximális tömeget, vagy a 175 csomó (324 km/ó) tényleges önsebességet meghaladó „S” módú transzponderrel felszerelt légi járműveknél alsó és felső antennacsatlakozási lehetőséget (diversity) kell biztosítani.

4.4.3.2. Az illetékes ATS hatóságok a 4.4.3.1. pontban szereplő előírások alól nemzetközileg egyeztetett esetekben felmentéseket adhatnak.

Megjegyzés: A felmentést kapott légi jármű üzemeltetők vegyék figyelembe, hogy az ATS egységek számukra nem tudják ugyanazt a szintű szolgáltatást nyújtani, mint az „S” módú transzponderrel felszerelt többi légi jármű számára.

Azon légi járművek számára, amelyek ugyan „S” módú transzponderrel vannak felszerelve, de az nem rendelkezik az előírt funkciókkal, az ATS egységeknek a lehető legmagasabb szintű, hátrányos megkülönböztetés nélküli szolgáltatást kell nyújtaniuk.

4.4.4. A nemzetközi repülést végző IFR szerint működő légi járműveket – az állami légi járművek kivételével – legalább RNP5 követelményeknek megfelelő RNAV berendezéssel kell felszerelni.

Belföldi repülés esetén az ellenőrzött légtérben kijelölt alacsonylégtéri RNAV útvonalakon közlekedő IFR légi járműveknek ugyancsak RNP5 útvonaltartási pontossággal kell repülniük. Ez RNAV berendezéssel, vagy ha az útvonal VOR/DME berendezéssel van kijelölve, ilyen fedélzeti berendezéssel egyaránt elérhető.

4.4.5. Összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszer (ACAS) kötelező felszerelésére és működtetésére vonatkozó elfogadott telepítési ütemterv szerint valamennyi polgári, merev szárnyú sugárhajtású légi járművet amelynek

– maximális felszálló tömege meghaladja a 15 000 kg-ot, vagy maximális engedélyezett utas férőhely kapacitása több, mint 30;

– maximális felszálló tömege meghaladja az 5700 kg-ot, vagy maximális engedélyezett utas férőhely kapacitása több, mint 19.

ACAS II-vel kell felszerelni.

4.4.6. Az RVSM légtérben működő légi járműveknek – az állami légi járművek kivételével – a honos állam légiközlekedési hatósága által kiadott RVSM engedéllyel kell rendelkezniük. Az RVSM engedély megszerzése érdekében a légi jármű üzemben tartóknak biztosítaniuk kell a magyar légiközlekedési hatóságot arról, hogy:

a) a légi jármű, melyre az RVSM engedélyt kérik, az RVSM üzemeléshez megfelelő, a MASPS ismérveiben előírt függőleges navigációs képességgel rendelkezik,

b) folyamatos légialkalmassági gyakorlattal (karbantartási és javítási) és programokkal rendelkeznek, továbbá

c) a hajózó személyzetek továbbképzésben részesültek, az EUR RVSM légtéren belüli működésre vonatkozóan.

„A” Függelék**JELEK ÉS JELZÉSEK A POLGÁRI LÉGIJÁRMŰVEK SZÁMÁRA****1. Vész- és sürgősségi jelzések**

1. Megjegyzés: Az alábbi előírások egyike sem gátolhatja meg egy veszélybe került légi járművet abban, hogy felhasználjon bármilyen rendelkezésre álló eszközt arra, hogy a figyelmet felhívja magára, helyzetét megjelölje, és segítséget kérjen.

2. Megjegyzés: A vész- és sürgősségi jelzésekkel kapcsolatos távközlési eljárások részleteit az ICAO 10. Annex II. kötet 5. Fejezete tartalmazza.

3. Megjegyzés: A kutató és mentő látjeleket lásd a bajba jutott légi járművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról szóló 30/1998. (VI. 24.) BM-HM-NM-PM együttes rendeletben.

1.1. Vészjelzések

1.1.1. Az alábbi jelzések együttesen, vagy külön-külön alkalmazva azt jelentik, hogy a légi járművet súlyos és közvetlen veszély fenyegeti, és azonnali segítségre van szüksége:

1. rádiótávíró, vagy bármely más jelzőeszközzel leadott SOS betűcsoportból álló jelzés (...---...) Morse kód;
2. rádiótávbeszélőn leadott MAYDAY szó;
3. rövid időközökben kilőtt vörös színű rakéta, vagy világító lövedéksorozat;
4. ejtőernyővel kidobott vörös színű jelzőfény.

Megjegyzés: Az ITU (Nemzetközi Távközlési Egyesület) Rádiószabályzata adja meg a rádiótávíró és rádiótávbeszélő automatikus riasztórendszereinek működtetéséhez szükséges riasztó jelekre vonatkozó tájékoztatást:

A rádiótávíró üzemmódú riasztójelzés egy perc alatt továbbított 12 vonás sorozatából áll; az egyes vonásoknak 4 s-ig két egymás után következő vonás között pedig a szüneteknek 1 s-ig kell tartaniuk. Továbbítható a riasztójelzés kézzel, de ajánlatosabb azt önműködő készülékkel továbbítani.

A rádiótávbeszélő üzemmódú riasztójelzés két, váltakozva adott, lényegileg szinuszos hangfrekvenciás jelből áll. Az egyik jel frekvenciája 2200 Hz, a másiké 1300 Hz. Mindkét jel időtartama egyenként 250 ms.

Ha a rádiótávbeszélő üzemmódú riasztójelzést önműködő hanggenerátor adja, azt legalább 30 s-ig, de legfeljebb 60 s-ig állandóan sugározni kell; ha a hangfrekvenciás jel előállítása más módon történik, akkor a riasztójelzést a lehető legfolyamatosabb módon, kb. 60 s-on át kell adni.

1.2. Sürgősségi jelzések

1.2.1. Az alábbi jelzések együttesen, vagy külön-külön alkalmazva azt jelentik, hogy valamely légi jármű olyan nehézségekről kíván közleményt adni, amelyek leszállásra kényszerítik anélkül, hogy azonnali segítségre szorulna:

1. leszállófények ismételt be- és kikapcsolása;
2. a navigációs fények oly módon történő ismételt be- és kikapcsolása, hogy az megkülönböztethető legyen a villogó navigációs fényektől.

1.2.2. Az alábbi jelzések együttesen, vagy külön-külön alkalmazva azt jelentik, hogy valamely légi járműnek sürgős közleménye van, amely egy hajó, légi jármű, más jármű, illetve a fedélzeten, vagy látókörén belül lévő személy biztonságával kapcsolatos:

1. rádiótávíró, vagy bármely más jelzőeszközzel leadott XXX betűcsoportból álló jelzés;
2. a rádiótávbeszélőn leadott PAN PAN szavak.

2. Korlátozott, tiltott, vagy veszélyes légtérben haladó, illetve oda belépni szándékozó és arra fel nem hatalmazott légijármű figyelmeztetésére használt jelzések

Nappal és éjjel 10 s-os időközökben kilőtt világító lövedéksorozat, amely szétrobbanásakor vörös és zöld fényt mutat, vagy csillagokat szór, azt jelzi az illetéktelen légijárműnek, hogy korlátozott, tiltott, vagy veszélyes légtérben halad, vagy ahhoz közeledik és, hogy a légijármű tegye meg a szükséges intézkedéseket.

Megjegyzés: Ezek a jelzések a földről, vagy másik légijárműről is kilőhetők.

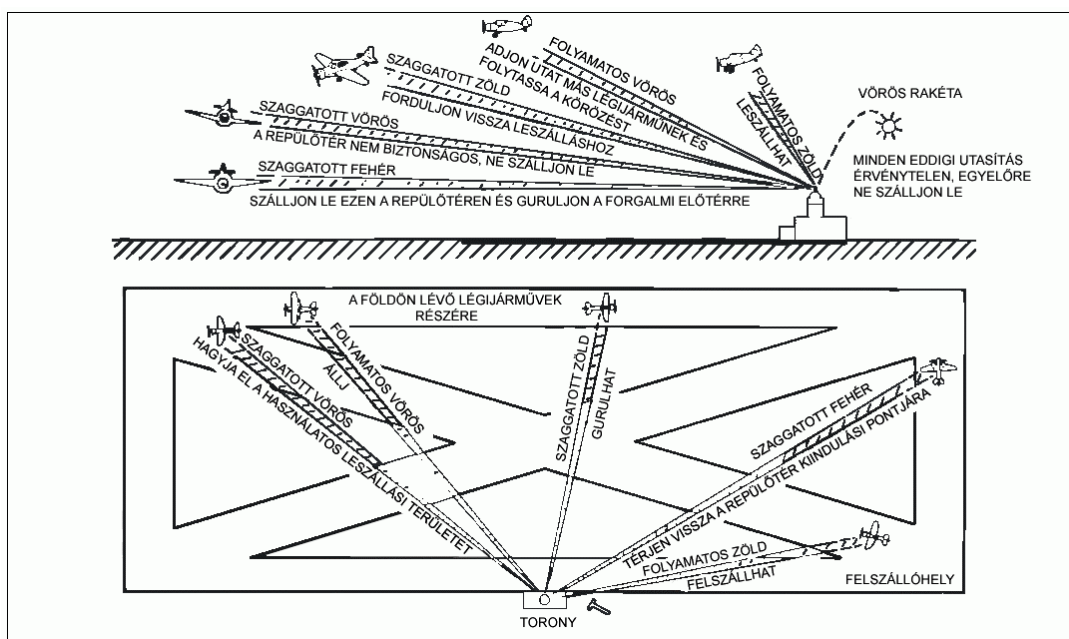
3. Jelzések a repülőtéri forgalom részére

3.1. Fény- és pirotechnikai jelzések

3.1.1. Utasítások

Fény		A repülőtéri irányítástól		
		Levegőben lévő légijárművek részére		Földön lévő légijárművek részére
Az érintett légijármű felé irányítva	Folyamatos zöld	Leszállhat	2	Felszállhat
	Folyamatos vörös	Adjon utat más légijárműnek és folytassa a körözést	3	Állj
	Szaggatott zöld	Forduljon vissza leszálláshoz*	4	Gurulhat
	Szaggatott vörös	A repülőtér nem biztonságos, ne szálljon le	5	Hagyja el a használatos leszállási területet
	Szaggatott fehér	Szálljon le ezen a repülőtéren és guruljon a forgalmi előtérre*	6	Térjen vissza a repülőtér kiindulási pontjára
Vörös rakéta		Minden eddigi utasítás érvénytelen, egyelőre ne szálljon le	1	

* A leszállási és gurulási engedélyt időben megadják



1. ábra

Fényjelek a repülőtéri irányítástól a levegőben és a földön lévő légi járművek részére

3.1.2. Nyugtázás a légi jármű részéről

Fényjelek a repülőtéri irányítástól a levegőben és a földön lévő légi járművek részére

(i) Repülés közben

a) nappal:

- szárnybillegetéssel;

Megjegyzés: Ez a jelzés nem várható a megközelítés alapján és a végső egyenesen.

b) éjszaka:

- a leszálló fények kétszeri felvillantása, vagy ha az nincs felszerelve, a navigációs fények kétszeri be- és kikapcsolása.

(ii) Földön

a) nappal:

- csűrő- vagy kormánymozgatással;

b) éjszaka:

- a leszálló fények kétszeri felvillantása, vagy ha az nincs felszerelve, a navigációs fények kétszeri be- és kikapcsolása.

3.2. Földi látjelek

3.2.1. Leszállási tilalom

Amikor a jelmezőben sárga átlókkal ellátott vörös négyszöget helyeznek el vízszintesen, az azt jelenti, hogy a leszállás tilos, és a tilalom tartós jellegű.



2. ábra

3.2.2. Megközelítéskor és leszálláskor különleges óvatosság szükséges.

A jelmezőben vízszintesen elhelyezett egy sárga átlóval ellátott vörös négyszög azt jelenti, hogy a munkaterület rossz állapota, vagy bármely más ok miatt különleges óvatosságot kell tanúsítani a megközelítés, vagy leszállás közben.



3. ábra

3.2.3. Futópályák és gurulóutak használata

3.2.3.1. A jelmezőben vízszintesen elhelyezett fehérszínű súlyzó alakú jel azt jelenti, hogy a légitárműveknek a fel- és leszállásra csak a futópályát, gurulásra csak a gurulóutakat lehet használni.



4. ábra

3.2.3.2. A jelmezőben vízszintesen elhelyezett, a 3.2.3.1. pontban leírttal azonos, azonban a kör alakú részekben a tengelyre merőleges fekete sávokkal ellátott fehér súlyzó alakú jel azt jelenti, hogy csak a fel- és leszállásokat kell a futópályán végrehajtani, egyéb manőverek végrehajtására a futópályák és a gurulóutak használata nem kötelező.



5. ábra

3.2.4. Lezárt futópályák, vagy gurulóutak

A futópályákon és gurulóutakon, vagy azok részein vízszintesen elhelyezett feltűnő színű, sárga vagy fehér, egyszerű kereszt alakú jelek azt jelzik, hogy az adott terület nem alkalmas a légitárművek mozgására.



6. ábra

3.2.5. Le- és felszállási irányok

3.2.5.1. Vízszintesen elhelyezett fehér, vagy narancsszínű, T alakú leszállójel jelzi a légitárművek számára a le- és felszállás irányát, amelyet a T tengelyével párhuzamosan és a kereszt szár felé kell végrehajtani.

Megjegyzés: Éjszaka a T jelet teljesen, vagy körvonalalaiban fehér fénnel világítják meg.



7. ábra

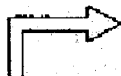
3.2.5.2. A repülőtéri irányító torony, vagy annak közelében függőlegesen elhelyezett két számjegy jelzi a munkaterületen levő légitárműveknek a felszállási irányt a mágneses iránytű közelebbi fokához kerekített 10°-os egységben kifejezve.



8. ábra

3.2.6. Jobb forgalmi kör

A jelmezőben, vagy a használatos futópálya, illetve a leszállási sáv végénél vízszintesen elhelyezett feltűnő színű, jobbra mutató nyíl azt jelzi, hogy leszállás előtt és felszállás után a fordulókat jobbra kell végezni.



9. ábra

3.2.7. Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája

Függőlegesen elhelyezett táblán, sárga alapon fekete „C” betű a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáját jelzi.



10. ábra

3.2.8. Vitorlázó repülés folyik

A jelmezőben vízszintesen elhelyezett fehér színű kettős kereszt azt jelzi, hogy a repülőteret vitorlázógépek használják, és hogy vitorlázó repülés folyik.



11. ábra

4. Beállító jelzések

4.1. A beállító jelzései a légijármű részére

1. Megjegyzés: A jelzéseket a légijárművekkel szembeforduló – és hogy a légijárművezető megfigyelését könnyítse, szükség szerint megvilágított kezű – beállító által történő használatra állapították meg, aki

- a) merevszárnyú légijárműveknél a légijármű bal oldalán, ahonnan a légijárművezető legjobban látja és
- b) helikopternél olyan helyen, ahonnan a helikoptervezető a legjobban láthatja.

2. Megjegyzés: A vonatkozó jelzések értelme azonos, akár tárcsával, világító beállító bottal, vagy rúddal adják azokat.

3. Megjegyzés: A légijármű hajtóművei (motorjai) a légijárművel szemben álló beállító helyzetéből jobbról balra számozottak (azaz az 1. sz. hajtómű a légijármű bal oldalán levő külső hajtómű).

4. Megjegyzés: A csillaggal (*) megjelölt jelzések lebegő helikopterre vonatkoznak.

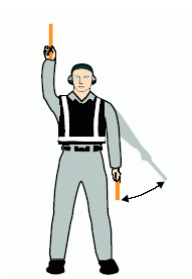
5. Megjegyzés: A beállító botokra vonatkozó utalások a nappali fluoreszkáló, színes beállító tárcsákra, vagy kesztyűkre is értelmezhetők (csak nappal).

6. Megjegyzés: Az angol nyelvben használt „signalman” és „marshaller” alatt a magyar nyelvben a beállító kifejezés értendő.

1. Szárnymozgást irányító/vezető

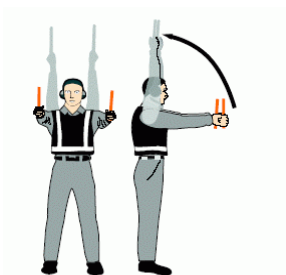
Jobb kéz magastartásban, a beállító bot felfelé mutat, a bal kézben lévő lefelé mutató beállító bot a karral együtt a test irányába mozdulva.

Megjegyzés: A légijármű szárnyvégénél lévő személy által végzett jelzés a légijárművezető/beállító/hátrátolatást végző számára azt jelzi, hogy a parkolóhelyre/ről, a légijármű akadálymentesen gurulhat.



2. Parkolóhely azonosítás

A kinyújtott karok előre mutatnak, majd egyenesen a fej fölé, magastartásba emelve. A beállító botok felfelé mutatnak.



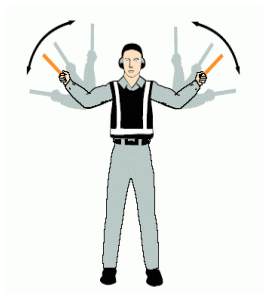
3. Guruljon a következő beállítóhoz, vagy a TWR/Gurító irányító utasítása szerint.

Mindkét kar felfelé mutat, magastartásban, majd a karok a testtől oldalra mozgatva és kinyújtva a beállító botokkal a következő beállító, vagy a gurulási terület irányába mutatva.



4. Guruljon egyenesen előre

Karok a könyöknél kissé behajlítva és a beállító botok a mellkas magasságából a fej irányába felfelé és lefelé mozgatva.



5. a) Forduljon balra (a légijárművezető szemszögéből nézve):

A jobb kar és a beállító bot oldalsó középtartásban kinyújtva, a bal karral jöjjön előre jelzést adnak. A jeladás mozgásának mértéke a légijárművezető számára a légijármű fordulásának mértékét jelzi.



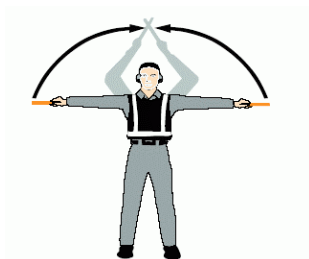
5 b) Forduljon jobbra (a légijárművezető szemszögéből nézve):

A bal kar és a beállító bot oldalsó középtartásban kinyújtva, a jobb karral jöjjön előre jelzést adnak. A jeladás mozgásának mértéke a légijárművezető számára a légijármű fordulásának mértékét jelzi.



6 a) Szabályos megállás

A karok és a beállító botok oldalsó középtartásban teljesen kinyújtva és lassan mozdatva a fej fölé, amíg a botok nem keresztezik egymást.



6 b) Vészmegállás

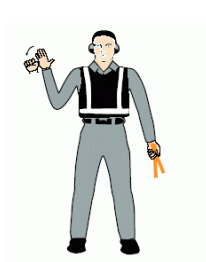
A kinyújtott karokat és a beállító botokat gyors mozdulattal a fej fölé emelve a botok keresztben.



7 a) Fékezés

A kar vállmagasságba emelve, a kéz nyitott tenyérrel előre néz. Figyelve a hajózó személyzetet (szem kontakt), a kezét ökölbe szorítják.

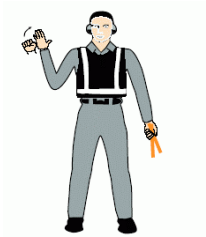
Nem mozzgatják a kezét, amíg a hajózó személyzet felfelé mutató hüvelykujjal nem nyugtáz.



7 b) Fékek oldása

A kar vállmagasságba emelve, a kéz ökölbe szorítva. Figyelve a hajózó személyzetet (szem kontakt), az ökölbe szorított kezet kinyitják.

Nem mozgatják a kezet, amíg a hajózó személyzet felfelé mutató hüvelykujjal nem nyugtáz.



8 a) Féktuskók behelyezve

Kinyújtott karok és beállító botok a fej fölött. A botokat befelé mozgatják, amíg azok össze nem érnek.

Meg kell győződni arról, hogy a hajózó személyzet a jelzést nyugtázta.



8 b) Féktuskók eltávolítva.

Kinyújtott karok és beállító botok a fej fölött, a botokat kifelé mozgatják.

Nem távolítják el a féktuskókat, amíg a hajózó személyzet erre engedélyt nem ad.



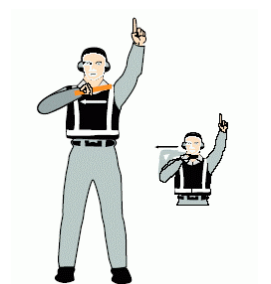
9. Indítsa be a hajtóműveket

Jobb kar kissé a fej fölött, a botok felfelé mutatnak és a kézzel köröző mozgást végeznek. A bal kar szintén kissé a fej fölött, a megindítandó hajtómű irányába mutat.



10. Állítsa le a hajtóműveket

Egyik kar felfelé kinyújtva. A másik kar és a beállító bot vállmagasságban. A kezet és a botot a bal váll irányából elmozgatják a jobb váll irányába vágó mozdulattal a torok előtt.



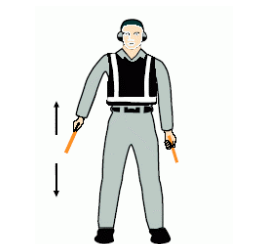
11. Lassítson

A könyökben behajlított karokat lefelé mozgatják, lengető mozdulatokkal, a botokat derékmagasságtól a térdekig felfelé és lefelé mozgatják.



12. Csökkentse a jelzett oldalon levő hajtóművek fordulatszámát

Leengedett karok, lefelé néző tenyérrel. Ezután a jobb, vagy bal kéz fel-lefelé mozgása jelzi a lelassítandó bal- vagy jobb oldali hajtóművet.



13. Guruljon hátrafelé

A karok a test előtt, csípő magasságában előre irányban forgó mozgást végeznek. A hátrafelé mozgás megállítására a 6 a) vagy a 6 b) jelzéseket kell használni.

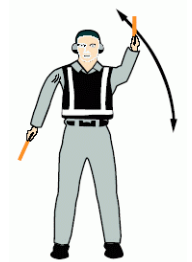


14. Forduljon hátrálás közben:

a) a légi jármű farkrészét jobbra: a bal kar lefelé mutat, jobb kar kinyújtva a fej fölött. Jobb kar ismételt mozgata függőleges-vízszintes, előre mutató helyzetben.



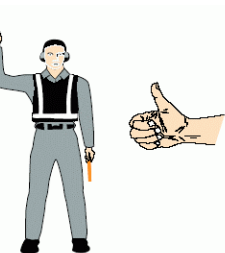
b) a légi jármű farkrészét balra: a jobb kar lefelé mutat, bal kar kinyújtva a fej fölött. Bal kar ismételt mozgata függőlegesből vízszintes, előre mutató helyzetben.



15. Megerősítés/Minden rendben

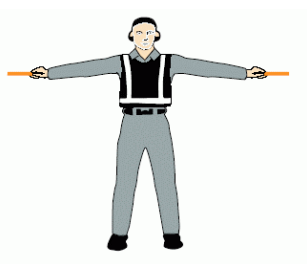
Jobb kar könyökben behajlítva fejmagasságban, a beállító botok felfelé mutatnak, vagy felfelé mutató hüvelykujjal jeleznek. Bal kar a térdnél oldalt marad.

Megjegyzés: Ezt technikai/karbantartói jelzésre is használják.



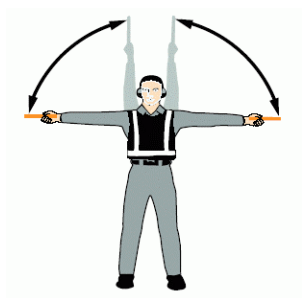
16. Lebegjen*

Teljesen kinyújtott karok és beállító botok oldalsó középtartásban.

**17. Emelkedjen fel***

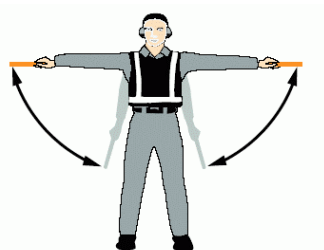
Teljesen kinyújtott karok és beállító botok oldalsó középtartásban. Felfelé néző tenyérrel a karokat magastartásba emelik.

A karok mozgatási sebessége határozza meg az emelkedés mértékét.

**18. Ereszkedjen le***

Teljesen kinyújtott karok és beállító botok oldalsó középtartásban. Lefelé néző tenyérrel a karokat lefelé, alapállásba mozgatják.

A karok mozgatási sebessége határozza meg a leereszkedési sebesség mértékét.

**19 a) Repüljön vízszintesen balra (a légijárművezető szemszögéből nézve)***

A jobb kar oldalsó középtartásba kinyújtva. A bal kar ismételt mozgatása ugyanazon irányba.

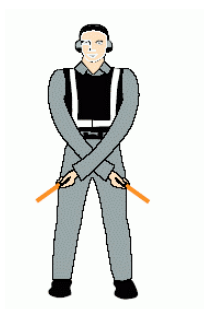
**19 b) Repüljön vízszintesen jobbra (a légijárművezető szemszögéből nézve)***

A bal kar oldalsó középtartásba kinyújtva. A jobb kar ismételt mozgatása ugyanazon irányba.



20. Szálljon le*

Kinyújtott karok és beállító botok a test előtt lefelé keresztbe téve.



21. Tűz

A jobb kézben lévő beállító botot a váll irányából a térd felé és vissza mozgatják, nyolcasokat rajzolva, míg a bal kézben lévő bottal a tűz helyének irányába mutatnak.



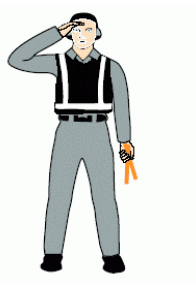
22. Álljon meg/Várákozzon

A kinyújtott karok és beállító botok oldalra 45°-os szögben lefelé mutatnak. Ebben a helyzetben maradnak addig, amíg a légijármű a következő manőver végrehajtását elkezdheti.



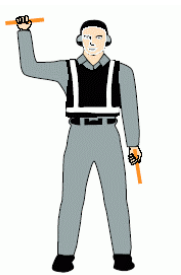
23. A légijármű elbocsátása

Az érintett légijármű irányába jobb kézzel, és/vagy beállító bottal tisztelegnek. Figyelik (szem kontakt) a légijármű személyzetét addig, amíg a légijármű nem kezd gurulni.



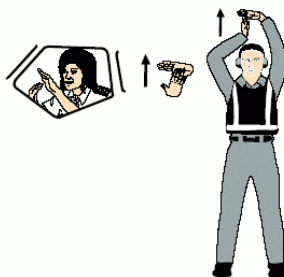
24. Ne használja a kormány szerkezetet (technikai/karbantartó összeköttetés jelzés)

Kinyújtott jobb kar a fej fölött, kéz ökölben, vagy a beállító bot a kézben vízszintes helyzetben; a bal kar oldalt a térd mellett.



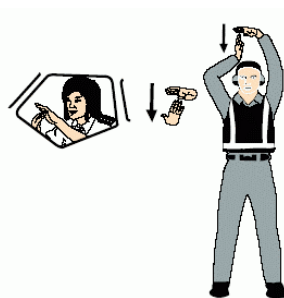
25. Földi erőforrás rákapcsolás (technikai/karbantartói összeköttetés jelzés)

Kinyújtott karok a fej fölött, nyitott bal tenyér vízszintesen és a jobb kéz ujjvégek a bal tenyérhez érnek („T” betűt formálva). Éjszaka a világító beállító botokat ugyan így lehet a fej fölött használni „T” betűt formálva.



26. Földi erőforrás lekapcsolás (technikai/karbantartói összeköttetés jelzés)

Kinyújtott karok a fej fölött, a jobb kéz ujjvégek a vízszintesen lévő bal nyitott tenyérhez érnek („T” betűt formálva), majd a jobb kéz eltávolodik a baltól. Addig **ne kapcsolják le** az erőforrást, amíg a hajózó személyzet erre engedélyt nem ad. Éjszaka a világító beállító botokat ugyan így lehet a fej fölött nyitni a „T” betűt.



27. Visszautasítás (technikai/karbantartói összeköttetés jelzés)

A jobb kar oldalsó középtartásba kinyújtva és a beállító bot lefelé a földre mutat, vagy a hüvelykujj lefelé mutat, a bal kéz oldalt marad a térd mellett.



28. A légijármű belső összeköttetési rendszerére való csatlakozás (technikai/karbantartói összeköttetés jelzés)

Mindkét kar oldalsó középtartásban, majd a karokat könyökben behajlítva kezek a fülre téve.



29. Lépcső leengedése/felhúzása (technikai/karbantartói összeköttetés jelzés)

Jobb kar oldalt és a balkart a fej fölé emelni 45°-os szögben, a jobb kart lendítő mozdulattal a bal vállhoz emelni.

Megjegyzés: Ez a jelzés főleg azon légijárműveknek szól, melyek a törzs elülső részében beépített lépcsővel rendelkeznek.



4.2. A légijármű vezetőjének jelzései a beállító részére

Megjegyzés: A jelzéseket a vezetőfülkében lévő légijárművezető részére állapították meg, aki a jelzéseit a beállító felé jól láthatóan, kézzel, vagy a beállító megfigyelésének megkönnyítése érdekében, megvilágított kézzel adja.

1. Fékek

Megjegyzés: Az ököl összeszorítása, vagy az ujjak kinyújtása a be- vagy kifizetés pillanatát jelöli.

- a) befékezés: az arc előtt vízszintesen felemelt kéz és kar, ujjak kinyújtva, majd ökölbe szorítva;
- b) kifizetés: az arc előtt vízszintesen felemelt kar, ökölbe szorított kéz, majd az ujjak kinyújtva.

2. Féktuskók

- a) behelyezni: kinyújtott karok kifelé néző tenyérrel, a kezek az arc elé befelé mozognak;
- b) eltávolítani: az arc előtt keresztben levő kezek kifelé néző tenyérrel, a karok kifelé mozognak.

3. Hajtómű(vek) indításra készen

Egyik kézen a megfelelő számú ujj felemelése jelzi az indítandó hajtómű számát.

4.3 Technikai/karbantartói összeköttetés jelzések

4.3.1 A kézi jelzéseket csak abban az esetben kell alkalmazni, amikor szóbeli összeköttetésre nincs mód.

4.3.2 A beállítónak meg kell bizonyosodnia, hogy a hajózó személyzet vette és nyugtázta a számára szóló jelzéseket.

Megjegyzés: A fentiekben részletezett technikai/karbantartói összeköttetés jelzések célja, a légijármű földi kiszolgálása során a hajózó személyzettel történő összeköttetésre használt kézi jelzések szabványosítása.

„B” Függelék

POLGÁRI LÉGIJÁRMŰVEK ELFOGÁSÁNAK SZABÁLYAI

1. A határ- és szabálysértő légi járművek elfogásakor alkalmazandó jelzések

a) Az elfogó légi jármű által adott jelzések és az elfogott légi jármű válaszjelzései

Sorozat	Az ELFOGÓ légi jármű jelzései	Jelentése	Az ELFOGOTT légi jármű válasza	Jelentése
1.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA – A légi jármű billegtetése és a navigációs fények (valamint helikopterek esetében a leszálló fényszórók) rendszertelen villogtatása kissé az elfogott légi jármű felett és előtt és attól rendes körülmények között balra (vagy jobbra, ha az elfogott légi jármű helikopter) és nyugtázás után lassú szintrepülésben végrehajtott forduló rendes körülmények között balra (vagy helikopterek esetében jobbra) a kívánt irányra. 1. Megjegyzés: Az időjárási körülmények, vagy a domborzat szükségessé teheti, hogy az elfogó légi jármű a fenti 1. sorozatban megadottakkal ellentétes helyzetet és ellentétes irányú fordulót vegyen fel. 2. Megjegyzés: Ha az elfogott légi jármű nem képes az elfogó légi járművel együtt repülni, az elfogó légi járműtől elvárják, hogy várakozási köröket repüljön és a légi jármű billegtetésével jelezzen mindannyiszor, ahányszor elhalad az elfogott légi jármű mellett.	Önt elfogták, kövessen.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA – A légi jármű billegtetése, a navigációs fények rendszertelen villogtatása és követés. Megjegyzés: Az elfogott légi járműnek, a magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet szerint, követnie kell az elfogó légi jármű jelzéseit.	Értettem, végrehajtom.
2.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA – Az elfogott légi jármű repülési útvonalának keresztezése nélkül végrehajtott 90°-os, vagy annál nagyobb mértékű emelkedő fordulóból álló, hirtelen elrepülési manőver az elfogott légi járműtől.	Tovább haladhat.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA – A légi jármű billegtetése	Értettem, végrehajtom..
3.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA – A futómű kiengedése (ha ilyen típusú), a leszálló fényszórók folyamatos üzemeltetése és a használatos futópálya átrepülése, vagy ha az elfogott légi jármű helikopter, a helikopter-leszállóhely átrepülése. Helikopterek esetében az elfogó helikopter leszálláshoz történő megközelítést hajt végre és függeszkedik a leszállóhely közelében.	Szálljon le ezen a repülőtéren.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA – A futómű kiengedése (ha ilyen típusú), a leszálló fényszórók folyamatos üzemeltetése, az elfogó légi jármű követése és ha a használatos futópálya, vagy helikopter-leszállóhely átrepülése után a leszállást biztonságosnak ítélik meg, a leszállás megkezdése.	Értettem, végrehajtom.

b) Az elfogott légi jármű által adott jelzések és az elfogó légi jármű válaszjelzése

Soro- zat	Az ELFOGÓ légi jármű jelzései	Jelentése	Az ELFOGOTT légi jármű válasza	Jelentése
1.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA – A futómű behúzása (ha ilyen típusú), a leszállófényszórók villogtatása, mialatt átrepüli a használatos futópályát vagy helikopter-leszállóhelyet a repülőtéri magasság (QFE) felett 1000 lábat (300 m) meghaladó, de 2000 lábnál (600 m) nem nagyobb magasságon (helikopter esetében) 170 lábat (50 m) meghaladó, de 330 lábnál (100 m) nem nagyobb magasságon, és folytatja a körözést a használatos futópályára, vagy helikopter-leszállóhely felett. Ha a leszálló fényszórót nem képes üzemeltetni, bármely más rendelkezésre álló fényt kell villogtatni.	Az Ön által kijelölt repülőtér nem felel meg.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA – Ha azt kívánják, hogy az elfogott légi jármű kövesse az elfogó légi járművet egy másik repülőtérre, úgy az elfogó légi jármű behúzza futóművét (ha ilyen típusú) és a számára előírt 1. sorozatú jelzéseket alkalmazza. Ha úgy határoznak, hogy az elfogott légi járművet elengedik, az elfogó légi jármű a számára előírt 2. sorozatú jelzéseket alkalmazza.	Értettem, kövessen. Értettem, tovább haladhat.
2.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA – Valamennyi rendelkezésre álló fény rendszeres be- és kikapcsolása, de oly módon, hogy meg lehessen különböztetni a villogó fényektől.	Nem tudom végrehajtani.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA – Alkalmazza az elfogó légi jármű számára előírt 2. sorozatú jelzéseket.	Értettem.
3.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA – Valamennyi rendelkezésre álló fény rendszertelen villogtatása.	Veszélyben vagyok.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA – Alkalmazza az elfogó légi jármű számára előírt 2. sorozatú jelzéseket.	Értettem.

2. Az elfogott légi jármű eljárásai

Az elfogott légi jármű személyzete azonnal köteles

a) végrehajtani az elfogó légi jármű utasításait, a jelzéseket (látjeleket) az előzőekben meghatározottak szerint értelmezve és viszonyozva;

b) értesíteni a vele rádióösszeköttetésben álló ATS egységet arról, hogy elfogták;

c) megkísérelni a rádióösszeköttetés felvételét az elfogó légi járművel, vagy az elfogást irányító illetékes egységgel, általános hívással a 121,500 MHz kényszerhelyzeti frekvencián, megadva az elfogott légi jármű azonosító jelét és a repülés körülményeit. [A rádióösszeköttetés felvételének megkísérlésénél az alábbi hívóneveket kell használni: „INTERCEPT CONTROL” (elfogást irányító egység), „INTERCEPTOR” (hívójel) (elfogó légi jármű/hívójel), „INTERCEPTED AIRCRAFT” (elfogott légi jármű)];

d) beállítani a „veszélyben vagyok” kódot („A” mód 7700-as kód), ha a légi jármű fel van szerelve másodlagos radar válaszjeladóval (SSR transzponderrel), és ha az illetékes légiforgalmi egységtől más utasítást nem kapott.

Amennyiben a bármilyen módon, bárkitől rádióan kapott utasítás ellentétes azzal, amelyet az elfogó légi jármű jelzésekkel adott, az elfogott légi jármű személyzetének azonnal kérnie kell az ellentmondás tisztázását, mialatt azonban változatlanul köteles végrehajtani az elfogó légi jármű jelzésekkel adott utasításait.

3. Rádióösszeköttetési eljárások

Ha az elfogás során létrejött a rádióösszeköttetés, de a közleményváltás közös nyelven nem lehetséges, meg kell kísérelni az alapvetően szükséges tájékoztatások megadását és az utasítások adásának-vételének nyugtázását az alábbi táblázatban szereplő angol nyelvű kifejezések és kiejtési útmutató használatával, az egyes kifejezéseket kétszer megismételve.

A rádióösszeköttetés felvételekor használandó hívónevek

Kifejezés	Kiejtés	Jelentése
INTERCEPT CONTROL	INTÖRSZEPT KONTRÓL	ELFOGÁS IRÁNYÍTÓ
INTERCEPTOR (...hívójel)	INTÖRSZEPTOR	ELFOGÓ LÉGIJÁRMŰ
INTERCEPTED AIRCRAFT	INTÖRSZEPTID ERKRAFT	ELFOGOTT LÉGIJÁRMŰ

Az elfogó légi jármű személyzete által használandó kifejezések

Kifejezés	Kiejtés	Jelentése
CALL SIGN	KOLL-SZAIN	Mi a hívójele?
FOLLOW	FOL-LO	Kövessen
DESCEND	DI-SZEND	Süllyedjen leszálláshoz
YOU LAND	JÚ-LEEND	Szálljon le ezen a repülőtérén
PROCEED	PRO-SZID	Tovább haladhat

Az elfogott légi jármű személyzete által használandó kifejezések

Kifejezés	Kiejtés	Jelentése
CALL SIGN (hívójel)	<u>KOLL</u> -SZAIN	Hívójelem
WILCO	<u>VILL</u> -KO	Megértettem, végrehajtom
CAN NOT	<u>KAN</u> -NOT	Nem tudom teljesíteni
REPEAT	RI-PIT	Ismételje meg utasítását
AM LOST	<u>AM-LOSZT</u>	Eltévedtem
MAYDAY	MÉJDÉJ	Vész helyzetben vagyok
HIJACK	HÁJ-DZSEK	Eltérítettek
LAND (...)	LEND (...)	Leszállást kérek..., helyen
DESCEND	DISZEND	Süllyedést kérek

Megjegyzés:

- A második oszlopban a hangsúlyozandó szótag alá van húzva;
- A „HIJACK” kifejezés használatát a körülmények nem mindig teszik lehetővé, illetve kívánatosá;
- A megadandó hívójel az legyen, amelyet a légiforgalmi szolgálattal tartott rádiótávbeszélő összeköttetés során használnak, és amely megfelel a légi jármű repülési tervében szereplő azonosító jelnek;
- A hívójelek megadásával a nemzetközi betűző táblázatot és (szükség esetén) számok megadására a tőszámnevek angol nevét kell használni.

4. A polgári légijárművek elfogásakor betartandó legfontosabb nemzetközi irányelvek és eljárások

A polgári légijárművek elfogása minden esetben veszélyt hordoz magában az elfogott polgári légijárműre vonatkozóan, az elfogást mindenkor a nemzetközi ajánlásokban szereplő irányelvek betartásával kell végrehajtani.

4.1. Általános intézkedések

A Magyar Köztársaság elfogást irányító katonai szerveinek minden körülmények között tekintettel kell lenniük az elfogott légijárművek biztonságának biztosítására.

A polgári légijárművek részére szükséges utasításokat és intézkedéseket elsősorban az illetékes légiforgalmi szolgálati egységek útján kell kiadni. E célból az elfogást irányító szolgálatok és az illetékes ATS egység között azonnali, megbízható összeköttetést kell biztosítani, és garantálni kell a polgári légijárművek repülésének tényleges adataira vonatkozó információk azonnali kicserélésének lehetőségét.

Feltétlenül szükséges, hogy szoros együttműködés legyen az elfogást irányító egység és az illetékes légiforgalmi szolgálati egység között az elfogás minden mozzanata során, amikor az elfogott légijármű polgári légijármű, vagy feltételezhető hogy az, abból a célból, hogy a légiforgalmi szolgálati egység minden fejleményről és az elfogott légijárműtől megkövetelt cselekményről teljes tájékozottsággal rendelkezzen.

Az elfogást végrehajtó légijárművezetőknek ismerniük kell az elfogott polgári légijárművek általános teljesítményadatait, és tudatában kell lenniük annak, hogy az elfogott polgári légijármű műszaki hiba, vagy jogellenes beavatkozás (eltérítés) miatt veszélyhelyzetben is lehet.

4.2. Elfogási manőverek

4.2.1 Az elfogó légijárművek manőverezéséhez szabványmódszereket kell meghatározni abból a célból, hogy az elfogott légijármű veszélyeztetettsége csökkenjen. A módszertani útmutatóban figyelembe kell venni a polgári légijárművek teljesítmény korlátait, az elfogott légijármű olyan mértékű megközelítésének megelőzését, hogy abból összeütközési veszély keletkezhesen. Az elfogott légijármű útját nem szabad oly módon keresztezni, hogy abból veszélyes turbulencia származhasson. Ez különösen fontos akkor, ha az elfogott légijármű a „könnyű” kategóriába tartozik („könnyű” kategóriába a 7000 kg-nál kisebb felszálló tömegű légijárműveket sorolják).

4.2.2 Egy összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszerrel (ACAS) felszerelt, elfogás alatt lévő légijármű az elfogó légijárművet fenyegető összeütközésként érzékelheti, ezért az ACAS megoldási tanácsadása (RA) alapján kitérő manővert kezdeményez. Egy ilyen manővert az elfogó légijármű esetleg félreértelmezhet és ellenséges szándékú manővernek tekinthet. Ezért fontos, hogy SSR transzponderrel felszerelt, elfogást végző légijárművek vezetői kapcsolják ki a nyomás magasság kijelzés adását (C módú válaszokat, vagy az S módú AC közlemény elemeket) az elfogás alatt lévő légijármű legalább 20 NM-es (37 km) körzetében. Az elfogást végző légijármű vonatkozásában ez meggátolja az elfogott légijármű ACAS rendszerét a megoldási tanácsadás (RA) használatában, míg az ACAS forgalmi tanácsadás (TA) tájékoztatás továbbra is rendelkezésre fog állni.

4.3. Látással történő azonosítási manőverek

Az elfogó légijármű manőverezéséhez és a polgári légijármű azonosításához az alábbi módszer ajánlott:

I. szakasz

Az elfogó légijármű az elfogott légijárművet annak hátsó része felől közelítse meg. Az elfogó kötelék vezére, vagy amennyiben egy elfogó légijármű tevékenykedik, akkor az az elfogott légijármű felett és előtte helyezkedjen el úgy, hogy az elfogott légijárműtől kezdetben legalább 300 m távolságra, az elfogott légijármű vezetőjének látóterén belül legyen. Bármely más, az elfogásban részt vevő légijármű maradjon biztonságos távolságban, lehetőleg az elfogott légijármű felett és mögött. Amikor az elfogott légijárműhöz viszonyított megfelelő sebességet és repülési helyzetet felvették, az elfogó légijármű szükség szerint hajtja végre a második szakaszban előírtakat.

II. szakasz

Az elfogó kötelék vezére, vagy az elfogó légijármű azonos magasságon repülve kezdje meg az elfogott légijármű óvatos megközelítését. Az elfogó légijármű ne repüljön az elfogott légijárműhöz közelebb, mint ahogy az a

szükséges adatok megszerzése céljából feltétlenül szükséges. Az elfogó kötelék vezére, vagy az elfogó légi jármű legyen óvatos, nehogy megijessze az elfogott légi jármű személyzetét, vagy utasait. Az elfogó légi jármű vezetője mindig vegye figyelembe azt a tényt, hogy azok a manőverek, amelyek elfogó légi járművek számára természetesek, veszélyesek lehetnek a polgári légi járművek személyzete vagy utasai számára. Az elfogásban részt vevő bármely légi jármű maradjon az elfogott légi járműtől biztonságos távolságban. Az azonosítás befejezése után az elfogó légi jármű a harmadik szakaszban körvonalazottak szerint távolodjon el az elfogott légi jármű közeléből.

III. szakasz

Az elfogó kötelék vezére, vagy az elfogó légi jármű, óvatosan, enyhe süllyedő fordulóval repüljön el az elfogott légi járműtől. Az elfogásban részt vevő bármely más légi jármű maradjon az elfogott légi járműtől biztonságos távolságban és csatlakozzon a kötelék vezéréhez.

4.4. Navigációs vezetési manőverek

Amennyiben az I. és II. szakaszban leírt azonosítási műveletek végrehajtása után úgy ítélik meg, hogy az elfogott légi jármű repülési útvonalának megváltoztatása szükséges, a kötelék vezérének, vagy az egyedül elfogó légi járműnek rendszerint az elfogott légi jármű bal oldalán, kissé felette és előtte kell elhelyezkednie, hogy annak parancsnoka láthassa a leadott látjeleket.

Nélkülözhetetlenül szükséges, hogy az elfogó légi jármű parancsnoka meggyőződjön 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.

Adódhatnak olyan esetek, amikor az időjárási körülmények vagy a domborzati viszonyok szükségessé tehetik, hogy a kötelék vezére, vagy az egyedül elfogó légi jármű az elfogott légi jármű jobb oldalán, kissé felette és előtte helyezkedjen el. Ilyen esetben az elfogó légi jármű parancsnokának különös figyelmet kell fordítania arra, hogy légi járművét az elfogott légi jármű parancsnoka folyamatosan, világosan láthassa.

4.5. Az elfogott légi jármű vezetése

Amikor az elfogott légi járművel rádióösszeköttetés létesíthető, a navigációs segítség és a szükséges információk rádiótávbeszélőn adandók meg az elfogott légi jármű számára.

Amikor navigációs vezetést adnak egy elfogott légi jármű számára, úgy gondoskodni kell arról, hogy az elfogott légi járművet ne vezessék olyan körülmények közé, ahol a látástávolság a repülés látási körülmények közötti lebonyolításához szükséges minimum alá csökkenhet. Vigyázni kell arra is, hogy az elfogott légi járművektől megkövetelt manőverek ne növeljék az elfogott légi járműre háruló, már meglévő veszélyeket abban az esetben, ha a légi jármű működési jellemzői korlátozottak.

Abban a kivételes esetben, ha az elfogott légi járművet az átrepült területen le kell szállítani, vigyázni kell arra is, hogy

- a) a kijelölt repülőtér alkalmas legyen az érintett légi jármű-típus biztonságos leszállítására, különösen akkor, ha a repülőtér rendes körülmények között polgári légi jármű-forgalom céljaira nem használják;
- b) a repülőtér körülvéő terep alkalmas legyen a körözés, megközelítés, valamint a megszakított megközelítés végrehajtására;
- c) az elfogott légi járműnek elegendő üzemanyaga legyen a repülőtér elérésére;
- d) amennyiben 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 a pálya teherbírása elegendő legyen a légi jármű súlyának megtartására;
- e) amikor csak lehetséges, a kijelölt repülőtér olyan legyen, amelynek részletes leírása a légiforgalmi tájékoztató kiadványban szerepel.

Amennyiben polgári légi járművet ismeretlen repülőtérre való leszállásra utasítanak, elegendő időt kell adni arra, hogy a polgári légi jármű vezetője előkészülhessen a leszállás végrehajtására, figyelembe véve azt a tényt, hogy egyedül a polgári légi jármű parancsnoka tudja megítélni azt, hogy adott időben a futópálya hosszát és a légi jármű tömegét figyelembe véve, a leszállási manőver biztonságosan végrehajtható-e.

Különösen fontos, hogy rádiótávbeszélő segítségével adják meg az elfogott légi járműnek a biztonságos megközelítés és leszállás végrehajtásához szükséges összes tájékoztatást.

Megjegyzés: A Magyar Köztársaság légterében elfogott polgári légi járműveket, az elfogó légi járműveknek rendes körülmények között (amikor ehhez a feltételek adottak), Budapest-Ferihegy repülőtérre kell kísérni, és leszállításukat elsősorban erre a repülőtérre kell végrehajtani.

4.6. Levegőben alkalmazott látjelek

Az elfogó és az elfogott légi járművek által alkalmazandó látjeleket az előző rész tartalmazza. Elengedhetetlenül fontos, hogy az elfogó és elfogott légi jármű pontosan alkalmazza ezeket a látjeleket, és helyesen értelmezze a másik légi jármű által alkalmazott jelzéseket. Különösen fontos, hogy az elfogó légi jármű figyeljen minden, az elfogott légi jármű által adott olyan jelzésre, amely azt jelzi, hogy az elfogott légi jármű veszélyben van, vagy segítségre szorul.

4.7. Együttműködés az elfogást irányító egységek és a légiforgalmi szolgálatok között

Nélkülözhetetlenül fontos, hogy egy légi jármű – amelyről tudott vagy lehet, hogy polgári légi jármű – elfogásának minden szakaszában szoros együttműködést tartsanak fenn az elfogást irányító egység és az illetékes légiforgalmi szolgálat között abból a célból, hogy a légiforgalmi szolgálat folyamatosan tájékoztatva legyen a fejleményekről, valamint az elfogott légi járműtől megkövetelt tevékenységről.

„C” Függelék

UTAZÓMAGASSÁGOK TÁBLÁZATA

Budapest FIR-ben útvonalrepülések tervezésekor és végrehajtásakor az alábbi magasságelosztási rendszert kell alkalmazni.

Repülési szabályok	<i>A repülés útírányszöge (mágneses)</i>	
	<i>000°–179°</i>	<i>180°–359°</i>
IFR	FL650 (19 800 m STD)	FL630 (19 200 m STD)
	FL610 (18 600 m STD)	FL590 (18 000 m STD)
	FL570 (17 400 m STD)	FL550 (16 800 m STD)
	FL530 (16 150 m STD)	FL510 (15 550 m STD)
	FL490 (14 950 m STD)	FL470 (14 350 m STD)
	FL450 (13 700 m STD)	FL430 (13 100 m STD)
	FL410 (12 500 m STD)	FL400 (12 200 m STD)
	FL390 (11 900 m STD)	FL380 (11 600 m STD)
	FL370 (11 300 m STD)	FL360 (10 950 m STD)
	FL350 (10 650 m STD)	FL340 (10 350 m STD)
	FL330 (10 050 m STD)	FL320 (9 750 m STD)
	FL310 (9 450 m STD)	FL300 (9 150 m STD)
	FL290 (8 850 m STD)	FL280 (8 550 m STD)
	FL270 (8 250 m STD)	FL260 (7 900 m STD)
	FL250 (7 600 m STD)	FL240 (7 300 m STD)
	FL230 (7 000 m STD)	FL220 (6 700 m STD)
	FL210 (6 400 m STD)	FL200 (6 100 m STD)
	FL190 (5 800 m STD)	
IFR és VFR		

Repülési szabályok	A repülés útirányszöge (mágneses)	
	000°–179°	180°–359°
		FL180 (5 500 m STD)
	FL170 (5 200 m STD)	
		FL160 (4 900 m STD)
	FL150 (4 550 m STD)	
		FL140 (4 250 m STD)
	FL130 (3 950 m STD)	
		FL120 (3 650 m STD)
	FL110 (3 350 m STD)	
		FL100 (3 050 m STD)
IFR	9000' (2 750 m) QNH	
VFR		8500' (2 600 m) QNH
IFR		8000' (2 450 m) QNH
VFR	7500' (2 300 m) QNH	
IFR	7000' (2 150 m) QNH	
VFR		6500' (2 000 m) QNH
IFR		6000' (1 850 m) QNH
VFR	5500' (1 700 m) QNH	
IFR	5000' (1 500 m) QNH	
VFR		4500' (1 350 m) QNH
IFR		4000' (1 200 m) QNH
VFR	3500' (1 050 m) QNH	

Megjegyzés: A 3500 láb (1050 m) QNH alatt tervezett és végrehajtott VFR repülések részére az iránymagassági rendszert nem alkalmazzák.

„D” Függelék**SZEMÉLYZET NÉLKÜLI SZABAD BALLONOK****1. Személyzet nélküli szabad ballonok osztályozása**

1.1. A személyzet nélküli szabad ballonok az alábbi kategóriákba sorolandók

a) könnyű:

az a személyzet nélküli szabad ballon, amely egy, vagy több darabból álló, 4 kg össztömeget meg nem haladó terhet szállít, hacsak az alábbi c) 2., 3., vagy 4. pontoknak megfelelően „nehéz”-nek nem minősül;

b) közepes:

az a személyzet nélküli szabad ballon, amely egy vagy több darabból álló, 4 kg vagy több, de 6 kg össztömeget meg nem haladó terhet szállít, hacsak az alábbi c) 2., 3. vagy 4. pontoknak megfelelően „nehéz”-nek nem minősül;

c) nehéz:

az a személyzet nélküli szabad ballon, amelynek

1. össztömege 6 kg vagy több, vagy
2. egy darab 3 kg-os vagy nagyobb tömegű terhet is szállít,
3. egy darab 2 kg-os vagy nagyobb tömegű terhet szállít, amelynek területi sűrűsége nagyobb, mint 13 gr/cm^2 , vagy
4. a teher felfüggesztésére olyan kötelet, vagy egyéb eszközt használnak, amelynél 230 N, vagy nagyobb erőre van szükség ahhoz, hogy a teher leváljon a ballonról.

A c) 3. pontban szereplő területi sűrűség a szállított teher grammban kifejezett össztömege osztva a teher legkisebb felületnek négyzetcentiméterben kifejezett nagyságával (gr/cm^2).

Megjegyzés: Lásd a D.1 ábrát.

2. Általános üzemeltetési szabályok

2.1. Közepes és nehéz kategóriájú, személyzet nélküli ballonok felbocsátásához a 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet 5. §-a szerint a katonai légügyi hatóság engedélye szükséges: A katonai légügyi hatóság a kiadott engedélyről a HungaroControl-AMC-t tájékoztatja.

A könnyű kategóriájú ballonok felbocsátásához felbocsátási tervet kell készíteni.

2.2. A kizárólag meteorológiai célokra használt és az előírásoknak megfelelően üzemeltetett „könnyű” ballon kivételével, személyzet nélküli szabad ballonnal más állam területére átrepülni, az érintett állam megfelelő tájékoztatása nélkül tilos.

2.3. A személyzet nélküli szabad ballonokat a Magyar Köztársaság, valamint a várhatóan átrepült állam(ok) előírásaiban meghatározott feltételeknek megfelelően kell üzemeltetni.

2.4. Személyzet nélküli szabad ballont tilos úgy üzemeltetni, hogy a ballon vagy annak bármely része – a terhet beleértve – földnek ütközése veszélyeztessen személyeket vagy vagyontárgyakat.

3. Üzemeltetési korlátozások és felszerelésekkel kapcsolatos követelmények

3.1. A „nehéz” kategóriájú szabad ballon felbocsátásának megkezdéséhez Budapest ATS központ engedélyét kell kérni, ha

- a felhőzet mennyisége 4 okta vagy több, vagy
- a vízszintes látás 8 km-nél kevesebb.

3.2. „Nehéz” és „közepes” kategóriájú, személyzet nélküli szabad ballonokat tilos úgy felbocsátani, hogy az városok, települések sűrűn lakott területei és a felbocsátási műveletben részt nem vevő, szabadban lévő embercsoportok felett 1000 lábnál (300 m) alacsonyabban repüljön.

3.3. „Nehéz” kategóriájú, személyzet nélküli szabad ballon csak az alábbi feltételekkel üzemeltethető

- a) a ballon legalább 2 db egymástól függetlenül működő automatikus, vagy távirányítású teherleválasztó berendezéssel, vagy rendszerrel van felszerelve;
- b) túlnyomás nélküli polietilén ballon esetén legalább két, egymástól független módszerrel, rendszerrel, berendezéssel vagy ezek kombinációjával van felszerelve, amellyel a ballonburkolat további repülése megakadályozható;

Megjegyzés: Ezen berendezések használata a túlnyomásos ballonoknál nem szükséges, mivel azok a teher elengedése után gyorsan felemelkednek és a ballon burkolata a kilyukasztásra szolgáló berendezés, vagy rendszer nélkül is széthasad.

c) a ballon burkolata olyan radarjel-visszaverő berendezéssel vagy radarjel-visszaverő anyaggal van felszerelve, amely a 200 MHz és a 2700 MHz frekvenciatartományok között működő földi radarberendezéseknek visszavert jelet ad és/vagy a ballon olyan egyéb berendezéssel van felszerelve, amely a földi radarberendezés hatótávolságán kívül, a kezelő számára folyamatos követésre ad lehetőséget.

3.4. A „nehéz” kategóriájú szabad ballonokat fel kell szerelni folyamatosan működő „C” módú transzponderrel. Valamennyi ballonra szerelt transzpondernek A0000 kódot kell sugároznia.

3.5. Ha a „nehéz” kategóriájú, személyzet nélküli szabad ballon olyan függő antennával van felszerelve, amelynek bármely pontján történő letöréséhez 230 newtonnál nagyobb erőre van szükség, az antennán legalább 15 méterenként színes jelzőzászlót, vagy jelzőcsíkot kell elhelyezni.

3.6. A napnyugta és napkelte között üzemeltetett „nehéz” kategóriájú személyzet nélküli szabad ballonokat, azok tartozékait és terheit – függetlenül attól, hogy ezek a repülés során a ballonról leválnak-e vagy sem – jelzőfényekkel kell ellátni.

3.7. A 15 méternél hosszabb felfüggesztő szerkezettel ellátott (a nagyon feltűnő, színes, nyitott ejtőernyő kivételével) „nehéz” kategóriájú, személyzet nélküli szabad ballon felfüggesztő szerkezetét feltűnő színes csíkokkal kell befesteni, vagy színes jelzőzászlókkal kell ellátni.

4. A repülés befejezése

4.1. A „nehéz” kategóriájú személyzet nélküli szabad ballon üzemeltetője köteles működésbe hozni a fenti 3.3.

a) és b) pontokban előírt továbbrepülést megakadályozó berendezést, ha

a) ismertté válik, hogy az időjárási feltételek az üzemeltetésre előírtaknál rosszabbak;

b) meghibásodás vagy bármely egyéb ok miatt a további üzemeltetés veszélyes lehet a légiforgalomra, vagy a földön lévő személyekre vagy vagyontárgyakra; vagy

c) mielőtt a ballon engedély nélkül berepül egy másik állam légterébe.

5. Személyzet nélküli szabad ballonok felbocsátásának előzetes bejelentési rendje

5.1. „Könnyű” kategóriájú ballonok

5.1.1. A „könnyű” kategóriájú személyzet nélküli szabad ballonok rendszeres felbocsátását – amennyiben lehetséges – előzetes felbocsátási tervnek megfelelően kell végezni.

5.1.2. A felbocsátási tervet a légiközlekedési hatóság és a katonai légügyi hatóság részére egyaránt meg kell küldeni.

A felbocsátási tervnek az alábbi adatokat kell tartalmaznia

- a felbocsátás helye, földrajzi koordinátában;
- a felbocsátás ideje (napok, időpontok UTC-ben);
- a ballon jellemzői (kategória, tömeg, szín, méret);
- maximális üzemelési magasság.

A felbocsátási terv nemzetközi közzétételéről a légiközlekedési hatóság gondoskodik.

5.1.3. A megküldött tervet írásban módosítani kell, ha a megküldött adatokat megváltoztatni kívánják.

5.2. „Közepes” és „nehéz” kategóriájú ballonok

5.2.1. A „közepes” és „nehéz” kategóriájú, személyzet nélküli szabad ballonok tervezett repüléséről a repülés megkezdése előtt legalább 7 nappal a HungaroControl-AMC részére az alábbi adatokat kell megküldeni

- 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) az üzemben tartó neve és telefonszáma;
- e) a felbocsátás földrajzi helye;
- f) a felbocsátás megkezdésének tervezett időpontja UTC-ben (vagy több ballon felbocsátása esetén a felbocsátások kezdetének és befejezésének időpontja);
- g) több ballon felbocsátása esetén a ballonok száma, valamint a felbocsátások közötti időköz;
- h) a felemelkedés tervezett iránya;
- i) az utazómagasság(ok) (nyomásmagasság);
- j) a FL660 (20 100 m STD) nyomásmagasság keresztezéséig számított emelkedési idő, vagy a FL660 (20 100 m STD), illetve az alatt kijelölt utazómagasság eléréséig számított emelkedési idő, a várható földrajzi hely megjelölésével együtt;

Megjegyzés: Ha a ballonokat sorozatosan bocsátják fel, azokat az időket kell feltüntetni, amikor az első és utolsó ballon eléri a megfelelő magasságot (pl.: 122136 UTC – 130330 UTC).

- k) a repülés befejezésének várható dátuma és időpontja, valamint a várható földet érés helye.

Ha a ballon repülése várhatóan hosszú ideig tart és ezért a repülés befejezésének idejét, valamint a várható földet érés helyét nem lehet előre meghatározni, a „hosszú időtartam” kifejezést kell használni.

Megjegyzés: Amennyiben egynél több földet érési helyet állapítanak meg, minden egyes helyszínt a várható földet érési idővel együtt kell feltüntetni. Amennyiben sorozatos földet érés várható, azokat az időpontokat kell feltüntetni, amikor a sorozat első és utolsó ballonja várhatóan földet ér (pl.: 070330–072300. UTC).

5.2.2. Az 5.2.1. pont alapján továbbított tájékoztatás bármely változását legalább 6 órával, kritikus időpontú zavarok vizsgálata céljából történő felbocsátások esetén legalább 30 perccel a tervezett felbocsátás előtt be kell jelenteni Budapest ATS központ számára.

5.2.3. Az üzemeltetőnek azonnal értesítenie kell a HungaroControl-AMC-t, amint ismeretessé válik, hogy az 5.2.1. pontban előírtak alapján előzetesen bejelentett „közepes” vagy „nehéz” kategóriájú személyzet nélküli szabad ballon repülését törlik.

5.3. A felbocsátás bejelentése

5.3.1. „Közepes” vagy „nehéz” kategóriájú, személyzet nélküli szabad ballon felbocsátása után az üzemeltetőnek azonnal értesítenie kell Budapest ATS központot, és a következőket kell megadnia

- a) a ballon azonosító jelét;
- b) a felbocsátás helyét (földrajzi koordinátában);
- c) a felbocsátás tényleges idejét;

- d)* a FL660 (20 100 m STD) nyomásmagasság keresztezésének, vagy ha az utazómagasság FL660 (20 100 m STD) vagy kevesebb, az utazómagasság elérésének várható idejét, helyét, valamint
- e)* az előzetes tájékoztatásban megadottól történő eltérések a *g)* és *h)* alpontok vonatkozásában.

6. A ballon repülésének követése és helyzetjelentések

6.1. A „nehéz”, személyzet nélküli szabad ballon üzemeltetőjének figyelemmel kell kísérnie a ballon repülési útját és Budapest ATS központ kívánságának megfelelően, jelentenie kell a ballon helyzetét. Amennyiben az ATS központ gyakoribb helyzetjelentést nem kér, az üzemeltetőnek 2 óránként jelentenie kell a ballon helyzetét.

6.2. Amennyiben a ballon helyzetét a 6.1. pontban előírtak szerint nem lehet megállapítani, az üzemeltetőnek erről azonnal értesítenie kell az ATS központot. Ennek az értesítésnek tartalmaznia kell a ballon utolsó megállapított helyzetét. Amikor a ballon követését ismét végre tudják hajtani, erről azonnal értesíteni kell az ATS központot.

6.3. A „nehéz”, személyzet nélküli szabad ballon tervezett süllyedésének megkezdése előtt egy órával az üzemeltetőnek értesíteni kell az ATS központot a ballonnal kapcsolatos következő adatokról

- a)* a jelenlegi földrajzi helyzet;
- b)* a jelenlegi repülési magasság (nyomásmagasság);
- c)* amennyiben lehetséges, a FL660 (20 100 m STD) magasság keresztezésének várható időpontja;
- d)* a földetérés várható ideje és helye.

6.4. A „nehéz” vagy „közepes”, személyzet nélküli szabad ballon üzemeltetőjének értesítenie kell Budapest ATS központot a repülési feladat befejezéséről.

JELLEMZŐK		HASZNOS TÖMEG (kg)					
		1	2	3	4	5	6 vagy több
KÖTÉL vagy EGYÉB FELFÜGGESZTÉS							
230 N vagy TÖBB							
EGYEDI HASZNOS TERHELÉS	TERÜLETI SŰRŰSÉG nagyobb, mint 13 g/cm						
TERÜLETI SŰRŰSÉG SZÁMITÁSA $\frac{\text{TÖMEG (g)}}{\text{a legkisebb felületterülete (cm)}}$		TERÜLETI SŰRŰSÉG kisebb, mint 13 g/cm					
ÖSSZTÖMEG		KÖNNYŰ		NEHÉZ			
(ha az egyedi teher felfüggesztése VAGY területi sűrűsége VAGY tömege nem tényező)				KÖZEPES			

D.1 ábra. Személyzet nélküli szabad ballonok osztályozása

„E” Függelék

I. RÉSZ

A REPÜLÉSI TERV CÉLJA ÉS BENYÚJTÁSÁNAK SZABÁLYAI

1. A repülési terv célja

Megjegyzés: A „repülési terv” kifejezés jelentheti a teljes repülési tervet, amely tartalmazza a repülési terv leírásban szereplő valamennyi információt a repülés teljes útvonalára, vagy lehet korlátozott tájékoztatás, amely akkor alkalmazható, ha a benyújtás célja, pl. egy ellenőrzött repülőtérrel történő indulási, leszállási vagy ellenőrzött légtér keresztezésére vonatkozó engedély beszerzése.

1.1. A repülési terv a légijárművezetőnek valamely repülés végrehajtására vonatkozó szándékát tartalmazza, olyan részletességgel, amely a nyújtott légiforgalmi szolgáltatások szempontjából szükséges.

1.2. A repülési terv benyújtásának elsődleges célja a légiforgalmi szolgálati egységek előzetes értesítése egy tervezett repülés lényeges adatairól annak érdekében, hogy a légijármű számára légiforgalmi szolgáltatásokat biztosíthassanak, beleértve a légijármű kényszerhelyzete, eltűnése esetén a szükséges intézkedések megtételét, illetve a kutatás-mentés kellő időben történő megindítását is.

1.3. A repülési terv benyújtásával nem elégíthető ki a rendeltetési repülőtér előzetes tájékoztatási igénye (pl. földi kiszolgálás, vám, határőrség). Az előzetes tájékoztatás szükségességét és módját a repülőterek határozzák meg, és általában az AIP-kben teszik közzé. Közzététel hiányában célszerű a repülőtérrel ezt előzetesen egyeztetni.

1.4. A repülési terv alkalmazási céljaiból eredően:

- több leszállással tervezett útvonalrepülések esetén minden egyes repülési szakaszra külön repülési tervet kell benyújtani;
- ugyanannak a repülési útvonalnak többszöri lerepüléséhez külön repülési terveket kell benyújtani. Kivételt képeznek ezen szabály alól a le-felszállásokat végrehajtó gyakorló repülések, amelyekre egyetlen repülési tervet kell benyújtani;
- ugyanazon légijárműre ugyanazon indulási és rendeltetési repülőtérre azonos tervezett indulási idővel, de eltérő útvonal megadásával repülési terveket nem lehet benyújtani;
- a repülési tervben szereplő időadatoknak kellően pontosaknak kell lenniük, általános kifejezések, pl. „napnyugta” nem alkalmazhatók, valamint
- kerüljék ugyanazon légijárművel, azonos tervezett indulási idővel, de különböző rendeltetési repülőtérre szóló repülési tervek benyújtását.

Ugyancsak tilos valamely IFR szerint működő légijárműre – az indulási és rendeltetési repülőterektől függetlenül – olyan időtartamú repülésre tervet benyújtani, amely az előző repülési terve alapján még levegőben tartózkodik a második repülési terv szerinti kezdési időpontban.

2. Repülési tervek aktivizálása és lezárása

2.1. Az ATS egységek általi felhasználásuk során a repülési tervek a repülés megkezdéséről kapott információt követően „aktív” állapotba kerülnek. A levegőből benyújtott repülési tervek azonnal „aktív” állapotúak. A repülés befejezésével, vagy a légijármű vezetője zárásra vonatkozó jelentésével a repülési tervek „lezárt” állapotba kerülnek.

2.2. Ha egy aktív állapotú repülési terv zárása információ hiányában bizonyos időn túl elmarad, az ATS egységek intézkedéseket tesznek a kutatás és mentés megkezdésére. A szükségtelen és költséges kutatási tevékenység elkerülése érdekében rendkívül fontos, hogy a repülési tervet benyújtó légijárművezetők a repülési terv lezárására vonatkozó előírásoknak maradéktalanul eleget tegyenek.

2.2.1. Azokon a repülőtereken, ahol ATS egység működik (repülőtéri irányító torony vagy AFIS egység), a repülési tervet a repülőtéri ATS egység a légijármű felszállásakor automatikusan aktivizálja, illetve leszálláskor lezárja, a légijármű vezetőjének ezzel kapcsolatban külön feladata nincs.

2.2.2. Ha a repülési tervet benyújtott légijármű ATS egység nélküli repülőtéren hajtja végre a felszállást, a repülési terv aktivizálása a repülés megkezdésének rádióon vagy telefonon keresztüli bejelentésével is megtehető Budapest ATS Központ repüléstájékoztató egységéhez.

Ha a repülési tervet benyújtott légijármű nincs rádióberendezéssel felszerelve, a felszállás tényét a légijármű vezetője által megbízott földi személy is elvégezheti, illetve ha erre nincs mód, a légijármű vezetőjének kell telefonon közölnie a várható indulási időt közvetlenül a felszálláshoz történő gurulás megkezdése előtt.

2.2.3. Ha a légijármű ATS egység nélküli repülőtéren, vagy terepen kíván leszállni, a repülési tervet a légijármű vezetője a leszállás megkezdésének jelentését tartalmazó rádióközlemény segítségével zárhatja le, ha a tervezett leszállás helyét látja és biztos benne, hogy a leszállás elvégezhető.

2.2.4. Ha a levegőből történő lezárásra nincs mód – pl. a légijármű nincs rádióberendezéssel felszerelve, vagy a rádióösszeköttetés megszakadt –, a leszállási jelentést a légijármű vezetőjének telefonon kell továbbítania amilyen gyorsan csak lehetséges, de mindenképpen a tervezett leszállási időt követő 30 percen belül Budapest ATS Központ számára.

A leszállási jelentésnek a következőket kell tartalmaznia:

- a) légijármű azonosító jele;
- b) indulási repülőtér (ADEP);
- c) rendeltetési repülőtér (ADES);
- d) leszállási repülőtér (egyéb repülőtéren történő leszállás esetén);
- e) leszállási idő.

2.2.5. Ha várható, hogy a repülési terv lezárását a leszállást követő 30 percen belül nem tudják megtenni, a repülési terv „Egyéb tájékoztatások” rovatában nyílt szöveggel tüntessék fel a lezárási jelentés legkésőbbi időpontját.

2.3. Ha egy repülési tervet benyújtott, ellenőrzött légtéren kívül működő, repülési terv benyújtására egyébként nem kötelezett légijármű vezetője úgy határoz, hogy a továbbiakban repüléstájékoztató és riasztószolgálat biztosítását nem igényli, szándékát a „zárom a repülési tervemet” kifejezéssel kell továbbítania a légijárművel rádióösszeköttetésben lévő ATS egységnek.

3. A repülési tervek benyújtási szabályai

3.1. Ismétlődő repülési tervek (RPL) használata

3.1.1. Általános rész

Ismétlődő repülési terveket csak olyan IFR repülésekre lehet használni, amelyek rendszeresen közlekednek egymást követő hetek azonos napján vagy napjain legalább tíz alkalommal, vagy egy legalább tíznapos időszak minden egyes napján. Az egyes repülési tervelemek minél szélesebb körű állandóságát kell biztosítani.

Megjegyzés: Az egy napi üzemelést érintő – az RPL lista módosításával nem járó – módosításokat a 3.1.2.4.2. pont tartalmazza.

Az RPL-eknek a teljes repülésre kell vonatkozniuk, az indulási repülőtértől kezdve egészen a rendeltetési repülőtérig. Az RPL eljárások csak akkor alkalmazhatók, amikor az adott repülések kezelésében illetékes valamennyi ATS hatóság hozzájárult az RPL-ek elfogadásához.

A nemzetközi repülésekre vonatkozó RPL-ek államok által történő használatának feltétele az, hogy az érintett szomszédos államok már használjanak RPL-eket, vagy ezek használatát egy időben vezetik majd be.

RPL nem nyújtható be december 25-én tervezett repülésekre. Erre a napra egyedi repülési tervet kell benyújtani valamennyi repülésre.

3.1.1.1. Valamennyi ismétlődő repülési tervet (RPL) benyújtó légi jármű üzemben tartónak az egyedi repülési terv 10. rovatába beírtakkal megegyező módon az RPL Q rovatában (egyéb tájékoztatások) fel kell tüntetnie az adott légi jármű berendezéseit és képességeit tartalmazó tájékoztatásokat.

3.1.2. A légi jármű üzemben tartók RPL benyújtási eljárásai

3.1.2.1. Az RPL-nek a következő tájékoztatásokat kell tartalmaznia

- a repülési terv érvényességi ideje,
- a repülés napjai,
- a légi jármű azonosító jele,
- a légi jármű típusa és turbulencia kategóriája,
- MLS képesség,
- indulási repülőtér,
- fékoldási idő,
- utazósebesség(ek),
- utazómagasság(ok),
- követendő útvonal,
- rendeltetési repülőtér,
- teljes számított repülési idő,
- annak a helynek megnevezése, ahonnan a következő tájékoztatások, kérésre, késedelem nélkül beszerezhetők:
 - = kitérő repülőterek,
 - = üzemanyagkészlet,
 - = személyek száma a fedélzeten,
 - = kényszerhelyzeti felszerelések,
 - = egyéb tájékoztatások.

3.1.2.2. Az RPL adatok megadása „új lista” vagy „módosító lista” formájában történhet.

Az „új lista” (NLST) olyan benyújtás, amely csak új információkat tartalmaz (tipikusan új téli vagy nyári időszak kezdetén).

A „módosító lista” (RLST) olyan bejelentés, amely megváltozott információkat tartalmaz egy korábban benyújtott lista tekintetében. A megváltozott vagy módosuló tájékoztatás egyaránt lehet módosítás, törlés vagy kiegészítőleg új repülés adatainak megadása.

3.1.2.3. Új lista (NLST) benyújtása

Az RPL-eket külön erre a célra tervezett RPL lista nyomtatványon, vagy más, elektronikus adatfeldolgozás céljaira is megfelelő formában kell benyújtani.

Budapest FIR-ben vagy a 9. pontban megadott IFPS zónában tervezett repülések RPL-jeit tervlista nyomtatványon, vagy mágneslemezen általában csak az EUROCONTROL-nak kell benyújtani. A mágneslemezen történő benyújtásra vonatkozó előírásokat az EUROCONTROL CFMU Kézikönyv IFPS User Manual tartalmazza.

1. Megjegyzés: Egyes IFPS zónán belüli államok az EUROCONTROL-nak történő benyújtáson túl megkövetelhetik az RPL adatok számukra történő benyújtását is, amelyre vonatkozóan az államok AIP-i adhatnak eligazítást.

2. Megjegyzés: Jelen függelék III. része egy kitöltött RPL mintanyomtatványt tartalmaz.

Az IFPS zónán kívüli útvonalszakaszon is működő repülésekre vonatkozó RPL-eket az érvényben lévő eljárásoknak megfelelően párhuzamosan az EUROCONTROL-hoz és a zónán kívüli államok nemzeti hatóságaihoz is be kell nyújtani.

Megjegyzés: A repülés útvonala szerint zónán kívül eső valamennyi érintett nemzeti ATS hatóságnak hozzá kell járulnia az RPL-ek használatához.

Az RPL adatok kezelését az EUROCONTROL erre kijelölt „RPL Team” egysége végzi. Az RPL Team hétfőtől péntekig 08.00-17.15 (helyi idő) között működik, beleértve az ünnepnapokat is, kivéve december 25-ét. Az RPL-ek feladói vegyék figyelembe ezt a munkaidőt, amikor RPL adatokat nyújtanak be az EUROCONTROL-hoz.

Az NLST-k első benyújtását és a listák további menetrendi időszakra szóló, bármilyen, újbóli benyújtását elegendő idővel az életbelépés előtt kell elvégezni, hogy az ATS szervezetnek elegendő ideje legyen az adatok megfelelő szétosztására. Az ilyen benyújtások időpontját az érintett hatóságok AIP-ben teszik közzé. Ez az időpont nem lehet kevesebb két hétnél.

Az NLST-eket legalább 14 nappal a tervezett első repülés előtt kell az EUROCONTROL-nak megkapnia.

A tájékoztatásoknak általában meg kell felelniük a 3.1.2.1. pontban felsoroltaknak azzal a különbséggel, hogy a hatóságok megkövetelhetik a repüléstájékoztató körzethatárok számított idejének és az elsődleges kitérő repülőtérnek feltüntetését is. Ha megkövetelik, akkor az ilyen tájékoztatást úgy kell megadni, ahogy ez a külön erre a célra tervezett ismétlődő repülési tervlista úrlapon jelezve van.

A kitérő repülőterre/repülőterekre és a kiegészítő repülési tervadatokra vonatkozó tájékoztatásokat (amelyeket az ICAO repülési terv nyomtatvány 19. rovata tartalmaz) a légijárművet üzemben tartóknak az indulási repülőtéren, vagy más, egyeztetett helyen, könnyen hozzáférhető módon kell tárolnia abból a célból, hogy az ATS egységek kérésére ezek az adatok késedelem nélkül megadhatók legyenek. Az RPL listán fel kell tüntetni annak az egységnek a nevét, ahonnan a jelzett adatok beszerezhetők.

Az EUROCONTROL képes több mint egy téli/nyári időszakra vonatkozó RPL adatokat elfogadni, de a benyújtónak kell az ilyen adatok óraidővel kapcsolatos (pl. nyári/téli időszámítás) bármilyen változását közölni. Az RPL adatállományok vételét az EUROCONTROL SITA-n vagy telefaxon elküldött válaszközléssel nyugtázza. Ha a benyújtó 2 munkanapon belül nem kap visszaigazolást, vegye fel a kapcsolatot az RPL Teammel, egyeztetés céljából.

A visszaigazolást követően az RPL Team feldolgozza az adatállományt, és csak akkor lép kapcsolatba a benyújtóval, ha bármilyen problémát tapasztalt, pl. az útvonal vagy érvényességi időszak tekintetében. Ha az EUROCONTROL nem kezdeményezett semminemű egyeztetést, a benyújtó feltételezheti, hogy az adatállományát sikeresen dolgozták fel az RPL adatbázisba.

A légijármű-üzemeltető címében vagy telefonszámában bekövetkezett bármilyen változásról (pl. a kiegészítő tájékoztatást megadni képes szervezet cím vagy telefonszám változása), az RPL Teamet haladéktalanul tájékoztatni kell.

3.1.2.4. Az RPL listák módosítása

3.1.2.4.1. Állandó jellegű módosítások

Az állandó jellegű módosításokat tartalmazó listákat a légiforgalmi szolgálatok érintett szerveinek a módosítás életbelépése előtt legalább 7 munkanappal meg kell kapniuk.

Az RLST-t az EUROCONTROL-nak úgy kell megkapnia, hogy:

- legalább 7 munkanap legyen az állomány EUROCONTROL-nál történő vétele és a módosítás által érintett első repülés között, és
- két hétfői napnak kell lennie az adatállomány vétele és a módosítás által érintett első repülés között.

Valamely RPL felfüggesztése csak a feladó által küldött tájékoztatás alapján történhet. Felhívjuk a feladók figyelmét, hogy egy repülés nem függeszthető fel három napnál rövidebb időszakra. Abban az esetben, ha a felfüggesztés három napnál rövidebb lenne, a feladónak naponta egyedi törlő közleményt kell küldenie az EUROCONTROL (Integrált Előzetes Repülési Terv Feldolgozó Rendszer), Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS) számára annak érdekében, hogy az ATC kapacitás ne terhelődjön a CFMU és ATC adatbázisokban hagyott „szellem”-repülésekkel.

A felfüggesztést kérő közleményt az EUROCONTROL-nak a legkorábbi érintett repülés EOBT-je előtt legalább 48 órával korábban meg kell kapnia. Amennyiben ez nem adható meg időben, az érintett napokon egyedi CNL közleményekkel kell a repülést törölni.

Valamely RPL érvényességének visszaállítását az RPL feladójának SITATEX-en, vagy telefaxon kell kérnie az RPL Team-től. Az érvényesség visszaállítását kérő közleményt az EUROCONTROL-nak a legkorábbi érintett repülés EOBT-je előtt legalább 48 órával korábban meg kell kapnia. Amennyiben ez nem adható meg időben, egyedi FPL közleményt kell kitölteni.

Egy RPL adott napra történő törlése a feladó által mindkét IFPS egységnek és szükség esetén a többi külső ATS egységnek küldött normál ICAO CNL közleménnyel történik. Ilyen repülés esetén a törlési közleményt nem korábban, mint 20 órával a repülés EOBT-je előtt kell az IFPS egységeknek megküldeni. Ugyanaz a szabály vonatkozik a módosító (CHG) vagy késési (DLA) közleményekre, mivel az RPL az EOBT előtt 20 órával kerül át az IFPS-hez, és válik FPL-lé.

Ahol az RPL listákat eredetileg elektronikus adatfeldolgozás céljaira megfelelő formában nyújtották be, a légijármű üzemben tartója és az illetékes szervek kölcsönös megállapodása alapján, az egyes módosítások RPL lista úrlapon is benyújthatók.

Valamennyi RPL módosítást az RPL listák elkészítésére vonatkozó előírások szerint kell benyújtani.

Az EUROCONTROL-hoz csak módosításokat, törléseket és kiegészítéseket (pl. „-” és „+”) tartalmazó RLST-t is be lehet nyújtani. A változatlan (azaz jelölés nélküli) repülések adatait nem kell megadni.

A „-” tételek meg kell, hogy előzzék a „+”-okat.

Törlés vagy módosítás esetén, a „-” tétel pontos másolata kell hogy legyen az eredeti „+” tételnek, annak érdekében, hogy a törlést az RPL feldolgozó rendszer elfogadja.

Az NLST-eket és RLST-eket folyamatosan kell számozni, mivel ez teszi lehetővé az EUROCONTROL-nak, hogy a listák helyes sorrendben kerüljenek az RPL adatbázisba. Ez a hiányzó benyújtásokra vonatkozó második ellenőrzést is lehetővé teszi. Az időszak első NLST-jének sorszáma 001, majd ezt követő minden további lista függetlenül attól, hogy az NLST vagy RLST, folyamatosan sorszámozandó.

Megjegyzés: A benyújtott RPL-ek sorszámozása a diskette adatállomány nulladik sorának (küldő rekord) 37. karakterével kezdődik, míg az ICAO papír formátumú RPL esetén az „E” rovatban történik.

3.1.2.4.2. Ideiglenes jellegű módosítások

Az ideiglenes érvényű, egyszeri alkalomra szóló, a légijármű típusára, turbulencia kategóriájára, sebességére és/vagy utazómagasságára vonatkozó RPL módosításokat az egyes repülések esetében legkorábban 20 órával, de nem később, mint 30 perccel a tervezett indulási idő előtt közölni kell az indulási repülőteret kiszolgáló légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájával, vagy az IFPS-sel.

Amennyiben csak az utazómagasság módosul, ezt az ATS egységgel történő első rádióösszeköttetés során is lehet közölni.

RPL-k szerint működő légijárművek esetén feltételezik, hogy a légijármű 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel rendelkezik. Ha a légijármű nincs ilyen rádióberendezéssel felszerelve, a működés napjára vonatkozóan RPL-jét CHG közleménnyel módosítani kell (az EOBT-t megelőző 20 órán belül).

A légijármű azonosító jelének, az indulási repülőterének, az útvonalnak és/vagy a rendeltetési repülőterének esetleges megváltoztatása esetén az arra a napra szóló RPL-t törölni kell, és egyedi repülési tervet kell benyújtani.

Amikor a légijármű üzemben tartó szerint várható, hogy egy bizonyos járat, amelyre korábban RPL-t nyújtottak be, a repülési tervben szereplő fékoldási időhöz képest 30 perccel, vagy többet késik, erről az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységet azonnal értesítenie kell.

1. Megjegyzés: A szigorú áramlásszervezési követelmények miatt, a késés bejelentésének a járatok részéről történő elmulasztása egy, vagy több érintett ATS egységnél az RPL automatikus törlésével járhat.

2. Megjegyzés: Az IFPS zónán belüli repülések tekintetében lásd az EUROCONTROL Központi Áramlás Szervező Egység Kézikönyvet (CFMU Handbook) is.

Amikor a légijármű üzemben tartója tudomására jut, hogy egy olyan járatát törölték, amelyre RPL-t nyújtott be, erről értesítenie kell az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységet.

A légijárművet üzemben tartóknak biztosítaniuk kell, hogy a repülést érintő legfrissebb repülési terv információk, beleértve az állandó és ideiglenes módosításokat, amelyeket az illetékes ATS egységnek megfelelően bejelentettek, a légijármű-parancsnok rendelkezésére álljanak.

3.1.3. RPL eljárások ATS egységek részére

3.1.3.1. A légijármű üzemben tartók által összeállított és az EUROCONTROL IFPS-hez eljuttatott RPL listákat az IFPS tárolja és dolgozza fel.

Az RPL-t használó egyes államok kérhetik az IFPS-t, hogy részükre az őket érintő RPL állományokat meghatározott gyakorisággal és formában – biztonsági célból – továbbítsák.

Ettől függetlenül az IFPS az RPL-ekből a repülés napján egyedi FPL-t állít össze, majd szétosztja azokat az érintett ATS egységek számára. A szétosztást az IFPS úgy végzi, hogy elegendő idő maradjon az adatoknak az illetékes ATS egység részére megfelelő formában történő megjelenítésére, hogy az a helyzetet elemezhesse, és irányítói feladatát elláthassa.

3.1.3.2. Amennyiben az illetékes ATS hatóság különleges körülmények miatt az RPL eljárásokat ideiglenesen felfüggeszti, erről az érintetteket lehetőség szerint a legkorábban és a körülményeknek legjobban megfelelő formában tájékoztatnia kell.

3.1.3.3. Az RPL szerint üzemelő egyes repülésekkel kapcsolatos ATS közleményeket úgy kell összeállítani és az érintett ATS egységek számára megcímezni, mint az egyedi repülési tervek szerint üzemelő repülésekre vonatkozó közleményeket.

3.2. Levegőből benyújtott repülési tervek (AFIL)

3.2.1. Budapest FIR-n belül AFIL-t az alábbi egyes, egyedi repülésekre lehet benyújtani:

- betegszállítást, orvosi segítségnyújtást végző repülésekre,
- kutató-mentő repülésekre,
- határőrizeti és rendészeti célú repülésekre,
- a nem ellenőrzött légtérből előre nem tervezhető esetben ellenőrzött légtérbe belépő VFR légijárművekre (pl. zivatarkerülés),
- vitorlázó felhőrepülésekre.

Ugyancsak lehet AFIL-t benyújtani, ha az indulás helyén a földről történő benyújtás feltételei nem biztosítottak, vagy ellenőrzött légtéren kívüli VFR repülés során, ha a repülési körülményekben beálló változások miatt a légijármű vezetője a továbbiakban repüléstájékoztató és riasztószolgálat biztosítását igényli.

Nemzetközi repülésre AFIL-t csak a szomszédos országgal erre vonatkozóan érvényben lévő egyezményben (pl. osztrák–magyar kutatási-mentési és betegszállítási egyezmény) meghatározottak szerint lehet benyújtani.

3.2.2. Ha egy ellenőrzött légtéren kívül működő légijármű ellenőrzött légtérbe kíván belépni, a belépéshez irányítói engedély szükséges. Az engedélykéréshez levegőből benyújtott repülési tervet (AFIL) kell továbbítani az érintett légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot ellátó egység számára, egyidejűleg a belépési engedély kérésével. Az AFIL-t legalább 10 perccel az ellenőrzött légtér határának számított elérése előtt kell benyújtani. Ez az előírás nem vonatkozik Budapest TMA oldalhatárain belül lévő repülőterekre induló, az ellenőrzött légtérben ejtőernyős ugratást végrehajtó légijárművekre. Ilyen esetekben a repülés tervezett adatait Budapest ATS Központtal előzetesen egyeztetni kell.

3.2.3. Ha az ellenőrzött légtéren kívül működő légijármű vezetője repüléstájékoztató és riasztószolgálat igénybevétele céljából AFIL-t kíván benyújtani, az AFIL-t az érintett légtérben repüléstájékoztató és riasztószolgálatot ellátó egység számára kell rádióon továbbítani.

3.2.4. AFIL közlésekor először a repülési terv benyújtási szándékot kell jelezni. A fogadás jelzését követően az alábbi adatokat kell megadni

1. hívójel és SSR kód,
2. repülési szabályok,
3. a légijármű típusa,
4. indulási repülőtér,
5. útvonal,
6. rendeltetési repülőtér,
7. helyzet, következő útvonalpont elérésének számított ideje,
8. magasság,
9. egyéb, az ATS egység, vagy a légijárművezető által szükségesnek ítélt kiegészítő adatok, pl.: ETA, személyek száma.

3.3. Egyedi repülési tervek (FPL) benyújtása

3.3.1. Általános eljárások

3.3.1.1. Az egyedi repülési tervet (FPL) a légi jármű személyzete, vagy üzemben tartójának kijelölt képviselője nyújthatja be az FPL-k átvételére kijelölt egységnél. Ha a repülési tervet nem a légi jármű személyzete nyújtja be, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légi jármű személyzete a benyújtott és elfogadott repülési terv tartalmát részletesen ismerje.

3.3.1.2. Az FPL-k átvételére kijelölt egységek a következők:

- (i) az FPL-k gyűjtésére és szétosztására kialakított nemzetközi egységek (IFPS);
Ezek az egységek csak IFR és GAT repülések, valamint vegyes repülések terveit kezelik, tiszta VFR és OAT repülési terveket nem.
- (ii) az indulási repülőtérén lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája;
- (iii) ha az indulási repülőtérén a forgalom sűrűsége nem indokolja a külön repülésbejelentő létesítését:
 - más helyi ATS egység (pl. a repülőtéri irányító torony, vagy a repülőtéri repüléstájékoztató egység), vagy
 - az adott körzetet kiszolgáló, más repülőtérén lévő regionális repülésbejelentő iroda.

Megjegyzés: A Budapest FIR-ben történő FPL benyújtási szabályokat a 3.3.2. pont tartalmazza.

3.3.1.3. Az FPL-k benyújtása az FPL-k átvételére kijelölt szerv által meghatározottak szerint, az alábbi módok valamelyikével történhet

- személyesen, FPL űrlap kitöltésével,
- telefonon keresztül,
- AFTN-en,
- egyéb távközlési csatornán (pl.: SITA) keresztül, vagy
- faxon.

3.3.2. FPL-ek benyújtása Budapest FIR-ben

Megjegyzés: Jelen előírások csak a polgári repülőterekről induló légi járművek repülési terveinek összegyűjtési és szétosztási szabályait tartalmazza. A katonai repülőterekről induló légi járművek repülési terveinek összegyűjtése és szétosztása az illetékes katonai szervek előírásai szerint történik.

3.3.2.1. Budapest FIR-ben az FPL-eket az alábbiak szerint lehet benyújtani:

(i) valamennyi külföldi légi jármű üzemben tartó, valamint azok a hazai üzemben tartók, amelyek a szükséges technikai és szakmai feltételeknek megfelelnek, IFR/GAT, valamint vegyes repüléseikről szóló FPL-jeiket közvetlenül továbbíthatják az IFPS számára AFTN, SITA vagy egyéb távközlési eszköz segítségével.

A hazai üzemben tartók erről írásban kötelesek tájékoztatni a Polgári Légiközlekedési Hatóságot (PLH).

VFR vagy OAT repülések esetén ezen üzemben tartóknak is az alábbi ii), iii), vagy iv) pontban leírt eljárásokat kell követniük.

(ii) a Budapest-Ferihegy repülőtéréről induló légi járműveknek lehetőségük van FPL-jeik benyújtására a Budapest-Ferihegyi repülésbejelentő irodán keresztül. Ezt személyesen, az FPL űrlap kitöltésével tehetik meg;

(iii) az AFIS egységgel rendelkező repülőterekről induló légi járművek vezetői FPL-t a repülőtéri repüléstájékoztató egységnél nyújthatnak be személyesen, az FPL űrlap kitöltésével, vagy telefonon;

iv) az AFIS egységgel nem rendelkező repülőtéréről tervezett indulás esetén a légi jármű vezetőjének a repülési tervet telefonon vagy telefaxon kell továbbítania:

- belföldi VFR repülés esetén Budapest ATS Központ repüléstájékoztató egysége,
- nemzetközi, vagy IFR, illetve vegyes repülés esetén a Budapest-Ferihegyi repülőtér repülésbejelentője számára.

Amennyiben a repülési tervet telefaxon nyújtották be, a „benyújtotta” rovatban fel kell tüntetni a feladó elérhetőségi telefonszámát, arra az esetre, ha pl. a benyújtott repülési terv nem dolgozható fel.

3.3.2.2. Írásban történő benyújtás esetén külön erre a célra szolgáló formanyomtatványt (FPL űrlap) kell használni és ezt – a telefaxon történő benyújtás esetét kivéve – két példányban kell kitölteni.

Megjegyzés: Az FPL űrlap kitöltésére vonatkozó előírásokat jelen függelék II. része tartalmazza.

3.3.2.3. Kiegészítő tájékoztatások (19. rovat megadása)

Írásban vagy telefonon benyújtott FPL-k esetén a kiegészítő tájékoztatásokat is meg kell adni.

AFIL benyújtása esetén az ATS egységek nem minden esetben kérik a kiegészítő repülési tervadatokat, a légijármű vezetője azonban bármikor közzölheti ezeket.

3.3.2.4. Annak érdekében, hogy az AFIS egységek a repülőtéri forgalom, valamint a repülőtér légterét átrepülő légijárművek számára megfelelő forgalmi tájékoztatást tudjanak nyújtani, a repülési tervet be nem nyújtott induló légijárműveknek az alábbi eljárásokat kell követniük:

a) A repülőtér munkaterületén történő működés megkezdése, illetve a felszállás végrehajtása csak az AFIS egységnek a „K” Függelékben leírt, rádióon történő tájékoztatása mellett hajtható végre. A rádióval fel nem szerelt légijárműveknek a működés megkezdését az AFIS egységgel szóban kell egyeztetniük.

b) A repülőtér közelében, illetve kijelölt légterében egyedi légijárművel végrehajtott helyi repülés esetén közölni kell a légijármű hívójelét, típusát, a tervezett indulási és leszállási időt, valamint a feladat jellegét is.

c) A több légijárművel tervezett azonos repülési feladatot végrehajtó sorozatos helyi repülések (pl. csörlőzések iskolakörözés) esetén az AFIS egység számára meg kell adni a feladat jellegét, valamint a működés tervezett/tényleges kezdési és befejezési időpontjait.

3.3.3. FPL-ek elfogadása

3.3.3.1. Az IFPS-hez benyújtott repülési terveket az IFPS formai és tartalmi szempontból ellenőrzi, és a feladót a közlemény elfogadásáról ACK, a manuális feldolgozás szükségességéről MAN, az esetleges elutasításról REJ közleménnyel tájékoztatja.

Megjegyzés: Az IFPS az elfogadást követően meghatározza az IFPS zónán belül az IFR/GAT repüléseket felügyelő ATS egységeket és részükre, valamint a közleményben feltüntetett egyéb címzettek számára az FPL-t továbbítja. Mindaddig, míg a feladott repülési tervet az IFPS ACK közleménnyel nem nyugtázza, az érintett ATS egységek a légijárműről FPL-nel nem rendelkeznek és a légijármű nem kezdheti meg repülését!

3.3.3.2. Ha az FPL-t nem közvetlenül az IFPS-hez nyújtják be, az FPL-t átvevő egység feladata

- a lehetőség szerinti tartalmi és formai ellenőrzés,
- a benyújtó figyelmének felhívása az észlelt hibákra, és segítségnyújtás az FPL helyes kitöltésében,
- a tervezett repülés adminisztratív végrehajthatóságának lehetséges mértékű ellenőrzése,

Megjegyzés: A repülés adminisztratív végrehajthatóságának ellenőrzése nem foglalja magába a légijármű földi kiszolgálási lehetőségeinek, vámvizsgálat megszervezésének stb. ellenőrzését.

- az FPL elfogadásának jelzése a feladó számára, valamint
- gondoskodás a repülési terv előírás szerinti továbbításáról, illetve szétesztásáról az érintettek számára.

Ha a repülési tervet a Budapest-Ferihegyi repülésbejelentőn keresztül az IFPS számára továbbítják, érdeklődni kell a repülési terv elfogadásáról. A benyújtott FPL elfogadását a repülésbejelentő az IFPS-től származó elfogadási tájékoztatást követően szóban jelzi.

Megjegyzés: A repülési terv elfogadása nem menti fel a légijármű vezetőjét az ellenőrzött légterekben, illetve ellenőrzött repülőtereken történő működéshez az irányítói engedély beszerzésével kapcsolatos és a repülésre történő megfelelő felkészülés felelőssége alól.

3.3.4. Az FPL benyújtásának időpontja

3.3.4.1. Ha különleges körülmények nem indokolják, az FPL-t nem korábban, mint 24 órával és nem később, mint 60 perccel a felszálláshoz történő gurulás megkezdése előtti időpontig (EOBT) kell benyújtani, a légiforgalmi áramlásszervezési (ATFM) intézkedések hatálya alá eső repüléseket kivéve, ahol ez az időminimum EOBT – 3 óra.

Állami légijárművel végrehajtott belföldi repülések esetén az FPL-t legkésőbb EOBT – 30 perccel kell benyújtani.

ATFM korlátozás nemzetközi repülést végző IFR/GAT (vagy vegyes) repülésekre vonatkozhat. Ilyen repülés előtt a légijármű személyzetének felelőssége ellenőrizni, hogy repülésére ATFM intézkedések vonatkoznak-e. Erről az indulási repülőter repülésbejelentője, vagy egyéb ATS egysége, illetve Budapest ATS Központ Áramlás Szervező Csoportja adhat tájékoztatást.

Légiforgalom áramlásszervezéssel kapcsolatos további információkat az AIP tartalmaz.

3.3.4.2. IFR és vegyes repülésekre FPL-t a repülést megelőző 6 nappal korábban benyújtani nem lehet.

Budapest ATS Központ számára csak a 24 órán belül tervezett VFR repülések FPL-jei továbbíthatók.

Ha az FPL-t több mint 24 órával az EOBT előtt nyújtják be, a repülési tervben fel kell tüntetni a közlekedés tervezett dátumát (DOF).

3.3.4.2.1. Ha egy teljes egészében az IFPS zónában tervezett repülésre a repülési tervet az EOBT előtt több, mint 24 órával nyújtják be, a repülési terv 18-as rovatában fel kell tüntetni a repülés dátumát. Ha a repülési tervet az EOBT-t megelőző 24 órán belül nyújtják be, a repülés napja kívánság szerint ugyancsak megadható.

3.3.5. FPL-k törlése, módosítása

3.3.5.1. A repülési terv benyújtójának törölnie kell a repülési tervet annál az egységnél, ahova eredetileg benyújtotta, ha

– nem fog közlekedni,

– a repülését a benyújtott repülési tervben közölt indulási idő előtt kívánja megkezdeni, vagy

– az indulási vagy rendeltetési repülőteret, vagy a légijármű azonosító jelét megváltoztatni kívánják.

Az utóbbi esetekben a megváltozott adatokkal új repülési tervet kell benyújtani.

3.3.5.2. 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 repülőter között az eredetitől eltérő útvonalat választanak (pl. ATFM okok miatt):

a) a korábbi repülési terv közlemény valamennyi címzettje számára „DD” sürgősségi jellel repülési terv törlő közleményt (CNL) kell továbbítani,

b) alternatív repülési tervet (RFP) kell továbbítani, ugyanazt a légijármű azonosító jelet tartalmazó FPL közlemény formájában, a CNL közleményt követően, de nem korábban, mint 5 perccel a törlő közlemény után,

c) az RFP egyéb tájékoztatások (18.) rovatának első elemeként az „RFP/Qn” rövidítést kell feltüntetni, ahol az RFP az alternatív repülési tervet (Replacement Flight Plan) jelzi, az „n” pedig az alternatív repülési terv sorszámát tartalmazza, azaz „1” az első ilyen repülési terv, a „2” a második stb.,

d) az utolsó RFP-t az EOBT előtt legalább 30 perccel kell feladni.

Megjegyzés: Az alternatív repülési tervet úgy kell elfogadni, hogy azzal az államok által esetlegesen megkívánt, repülésről szóló előzetes tájékoztatási kötelezettség (diplomáciai engedély) is teljesüljön.

3.3.5.3. A repülési tervet benyújtónak tájékoztatnia kell azt az egységet, ahova repülési tervét eredetileg benyújtotta, ha

– a repülés várhatóan 30 perccel (IFPS zónát érintő repülések esetén 15 perccel), vagy ezt meghaladóan késni fog az indulással. Ha egy induló légijárműről az EOBT-t követő 2 óra múlva sem érkezik mozgásra vonatkozó tájékoztatás, pl. gurulás, felszállás, vagy EOBT módosítás, az ATS egységek a repülési tervet automatikusan törlik; vagy

– a korábban benyújtott repülési terv egyéb adatait (pl. típus, utazósebesség, utazómagasság, 8,33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülékkel való felszereltség) módosítani kívánják.

Megjegyzés: Ha csak az utazómagasságot kívánják módosítani, ez az ATS egységekkel történő rádióösszeköttetés során is megtehető.

3.3.5.3.1. Módosító közleményt minden esetben továbbítani kell a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltségben beállított változás esetén.

3.3.5.4. A törlésre vagy módosításra vonatkozó tájékoztatást nem lehet korábban megtenni, mint EOBT-20 óra.

3.3.5.5. A törlésekről, illetve módosításokról a fentiek szerint tájékoztatott egységnek értesítenie kell mindazon egységeket, amelyek számára az eredeti FPL-t továbbította.

4. Közbenső leszállásokkal végrehajtott repülések és visszaúti repülések tervei

Az IFPS által szétosztandó repülési tervek vonatkozásában az FPL bármely repülési szakaszra benyújtható, a feladónak a közleményben fel kell tüntetnie az IFPS címeit és az esetleges egyéb címzetteket. Az FPL megfelelő időben történő szétosztásáról az IFPS gondoskodik.

Ha a légijármű személyzete az IFPS-hez nem továbbítandó, közbenső útvonalra, vagy visszaútra vonatkozó FPL-t nyújt be a Budapest-Ferihegyi repülőtér repülésbejelentőjénél a repülés további szakaszaira, illetve a visszaútra vonatkozó FPL-t el kell juttatni a további indulási repülőterek repülésbejelentői számára, amelyek a kapott FPL-t ugyanúgy kezelik, mintha azt náluk nyújtották volna be.

5. Különleges kezelés igénylése

5.1. Meghatározott esetekben a légijármű a légiforgalmi szolgálatoktól különleges kezelést igényelhet, pl. elsőbbség biztosítása, áramlásszervezési intézkedések alóli felmentés. Az erre vonatkozó igénylést a 18. rovatban (STS/...) kell feltüntetni a megadott kulcsszavak használatával.

Különleges kezelés igénylésére az alábbi repülések jogosultak:

- kényszerhelyzetben lévő repülések,
- humanitárius célú repülések,
- az élet mentésével kapcsolatos mentőrepülések, beleértve a beteg- és sebesültek tényleges szállítását végző repüléseket, valamint az ezeknek a rendeltetési repülőteréről történő elszállítása céljából végzett repüléseket. Ugyancsak ide tartoznak az átvittetendő szervek, vérplazma és gyógyszerek szállításai, valamint ezek elszállítása érdekében végzett repülések,
- kutató-mentő repülések,
- államfőt/miniszterelnököt szállító repülések, valamint
- egyéb, állami hatóságok által erre feljogosított repülések.

A kulcsszavakat jogosulatlanul használni tilos.

5.2. Ugyancsak különleges kezelést kell igényelni az ATS-től az EUR RVSM légtérben GAT-ként működni szándékozó állami légijárművekből álló kötelékrepülések üzemben tartóinak, valamint a nem RVSM engedélyezett állami légijárművek üzemben tartóinak, amennyiben a kért repülési szintjük FL290, vagy e fölötti.

6. FPL-ek címzése

6.1. A repülési tervet az érintett egységek számára történő továbbítás érdekében meg kell címezni, és a rendelkezésre álló távközlési eszközök segítségével a címzettek számára el kell juttatni. Érintett egységeknek az indulási, valamint a rendeltetési repülőterek ATS egységei, valamint a repülés tervezett útvonalán légiforgalmi szolgálatokat nyújtó ATS egységek és a légiforgalom áramlását szervező egységek minősülnek. Ezen túlmenően bizonyos repülések számára az illetékes ATS hatóságok, a légijármű üzemben tartók, vagy a repülőterek, a repülési tervek továbbítását egyéb címzettek részére is előírhatják.

Megjegyzés: Az egyes államokban alkalmazandó címzési eljárásokat a nemzeti AIP-k tartalmazzák.

6.2. IFPS zónát érintő repülések

Megjegyzés: Az IFPS zónába tartozó FIR-ek felsorolását a 9. pont tartalmazza.

6.2.1. Az IFPS zónát érintő repülések vonatkozásában az IFR/GAT repülésekre vonatkozó repülési terveket a zónán belüli IFR/GAT repüléseket kezelő egyedi ATS egységek helyett csak az IFPS harení (Brüsszel) és brétigny-i (Párizs) egységei számára kell megcímezni. Ezek az egységek az IFPS zónán belül érintett ATS egységek részére az FPL közleményt eljuttatják.

Vegyes repülések esetén (IFR/VFR és/vagy OAT/GAT) a VFR és OAT repülési szakaszokat kezelő IFPS zónán belüli ATS egységek címeit külön meg kell adni.

6.2.2. Az IFPS egységekhez eljuttatandó repülési terv közleményeknél ún. kettős címzési módszert kell alkalmazni, amelynek jellemzője, hogy a címzettek rovatba csak az IFPS egységek címeit kell belefoglalni, az egyéb címzetteket pedig a feladóra vonatkozó tájékoztatásokat követően, a szövegrész első elemeiként kell feltüntetni.

1. Megjegyzés: A kettős címzési rendszer részletes leírását az EUROCONTROL CFMU Kézikönyv tartalmazza.

2. Megjegyzés: Az IFPS egységek címei az alábbiak:

Hálózat	IFPS egységek címei	
	IFPU1 Haren, Belgium	IFPU2 Brétigny, France
AFTN	EBBDZMFP	LFPYZMFP
SITA	BRUEP7X	PAREP7X

6.3. A repülési tervek szétosztásával megbízott szervek AFTN, vagy SITA hálózatokon továbbított repülési terv közlemények helyes címzéséért az alábbiak szerint felelősek:

a) az FPL-t az IFPS-hez közvetlenül benyújtó légi jármű üzemben tartó felelős az FPL közlemény helyes megcímezéséért

- az IFPS egységek számára,
- az IFPS zónán kívüli repülési szakaszon az érintett ATS egységek számára,
- az IFPS zónán belüli VFR vagy OAT repüléseket felügyelő egységek számára, ha vegyes repülést hajt végre, valamint
- az illetékes ATS hatóságok, a légi jármű üzemben tartó és a repülőterek által esetlegesen előírt egyéb címzettek számára;

b) egyéb esetekben a repülési tervet szétosztó szerv felelős a valamennyi érintett ATS egység számára történő megcímezésért. Ha azonban a repülés jellegétől függően az illetékes ATS hatóság, a légi jármű üzemben tartó, vagy a repülőtér a repülési terv továbbítását egyéb címzettek számára is előírja, a repülési terv benyújtójának felelőssége a külön kért címzettek megadása.

7. Repülési tervek (FPL) összegyűjtése és szétosztása Budapest FIR-ben

7.1. Az IFPS-hez a légi jármű üzemben tartó által közvetlenül eljuttatott FPL-k esetében az IFPS gondoskodik a közlemény eljuttatásáról az IFPS zónán belül érintett valamennyi ATS egység, az Európai Áramlás Szervező Központ, valamint az üzemben tartó által a közleményben feltüntetett egyéb címzettek számára.

7.2. A Budapest-Ferihegyi repülésbejelentő irodához benyújtott repülési tervek esetén az iroda gondoskodik az FPL eljuttatásáról az érintettek számára.

7.3. Az AFIS egységekkel rendelkező repülőtereken benyújtott repülési terveket a repülőtéri repüléstájékoztató egységnek az alábbiak szerint kell továbbítani:

a) ha AFTN terminál rendelkezésre áll:

- (i) belföldi VFR repülések FPL-jeit az alábbi egységek/címzettek számára kell eljuttatni
 - Budapest ATS Központ (LHCCZIX),
 - az útvonalon érintett egyéb, AFTN terminállal rendelkező AFIS egységek, ha azok illetékességi légterét a légijármű várhatóan átrepüli,
 - a Magyar Honvédség Légierő Parancsnokság (MHLEP), Légi Hadműveleti Központ (LHK), Katonai Légiforgalmi Szolgálat (KLSz), Légiforgalmi Tájékoztató és Központi Repülésbejelentő Részleg (LTKRR) (LHCCYWYX),
 - a rendeltetési repülőtér, ha az fel van szerelve AFTN terminállal,
 - a rendeltetési repülőtér által előírt, vagy a légijármű vezetője által kért egyéb címzettek.
- (ii) nemzetközi, vagy IFR, vagy vegyes (IFR/VFR) repülések FPL-jeit a Budapest-Ferihegyi repülésbejelentő (LHBPZPX) számára kell továbbítani.

b) Ha AFTN terminál nem áll rendelkezésre, a repülési tervet elsődlegesen telefaxon, ennek hiányában telefonon kell továbbítani:

- (i) belföldi VFR repülés esetén Budapest ATS Központ,
- (ii) nemzetközi, vagy IFR, vagy vegyes (IFR/VFR) repülés esetén a Budapest-Ferihegyi repülésbejelentő számára.

7.4. A rendeltetési repülőtér ATS egységének értesítése egy tervezett repülés adatairól az alábbiak szerint történik:

Megjegyzés: Ha a rendeltetési repülőtéren ATS egység nincs, a légijármű vezetőjének felelőssége a repülőtér megfelelő tájékoztatása.

Ha a rendeltetési repülőtéren AFTN terminál rendelkezésre áll, a rendeltetési repülőtér számára az AFTN-n keresztül feladott FPL-eket ugyancsak AFTN-n keresztül továbbítják.

Telefaxon feladott, vagy telefonon közölt repülési terv esetén Budapest ATS Központ telefonon továbbítja az eredeti repülési terv adatait a rendeltetési repülőtér ATS egysége számára.

Ha a rendeltetési repülőtéren AFTN terminál nem áll rendelkezésre, a rendeltetési repülőtér számára az eredeti repülési tervet ugyancsak telefonon keresztül továbbítják. Előfordulhat azonban, hogy valamely érkező légijárműről Budapest ATS Központ eredeti repülési tervadatokat előzetesen továbbítani nem tud, mivel a központban a beérkező repülési tervek feldolgozása automatikusan, az ATS személyzet által nem látható módon történik.

A fentiekől függetlenül, a repülés megkezdése után a légijármű várható érkezéséről/átadásáról az átadó ATS egység számított érkezési adatok megadásával az átadási pontra számított idő előtt legalább 15 perccel telefonon tájékoztatja az AFIS egységet.

8. Telefon- és telefaxszámok

			Telefon	Telefax
Budapest ATS Központ Supervisor			(061) 291-6252	(061) 291-6252
Repüléstájékoztató egység (FIC)	FPL benyújtás		(061) 296-9143	(061) 296-9150 (061) 296-9151
	FPL lezárása, előzetes tájékoztatás kérés	Kelet	(061) 296-9103	-
		Nyugat	(061) 296-9102	-
Áramlás Szervező Csoport			(061) 296-9193	(061) 296-9152
Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája (repülésbejelentő) Budapest-Ferihegy			(061) 296-6844	(061) 296-6925

9. Az IFPS zónába tartozó FIR-ek

Ország	FIR/UIR	ICAO kódjel	Ország kódjel
Albánia	Tirana	LATI	LA
Ausztria	Wien	LOVV	LO
Belgium	Brussels	EBBU	EB
Bosznia és Hercegovina	Sarajevo	LQSB	LQ
Bulgária	Sofia	LBSR	LB
	Varna	LBWR	LB
Horvátország	Zagreb	LDZO	LD
Ciprus	Nicosia	LCCC	LC
Cseh Köztársaság	Praha	LKAA	LK
Dánia	Copenhagen	EKDK	EK
Finnország	Tampere	EFES	EF
	Rovaniemi	EFPS	EF
Franciaország	Paris	LFFF	LF
	Reims	LFEE	LF
	Brest	LFRR	LF
	Bordeaux	LFBB	LF
	Marseille	LFMM	LF
Németország	Bremen	EDWW	ED
	Dusseldorf	EDLL	ED
	Frankfurt	EDFF	ED
	München	EDMM	ED
	Berlin	EDBB	ED
	Rhein	EDDU	ED
	Hannover	EDDV	ED
Görögország	Athinai	LGGG	LG
Magyarország	Budapest	LHCC	LH
Írország	Shannon	EISN	EI
	Sota	EISN	EI
Olaszország	Roma	LIRR	LI
	Brindisi	LIBB	LI
	Milano	LIMM	LI
Luxemburg	Brussels	EBBU	EL
Macedónia	Skopje	LWSS	LW
Málta	Malta	LMMM	LM
Moldávia	Chisinau	LUKK	LU
Monaco	Marseille	LFMM	LN
Hollandia	Amsterdam	EHAA	EH
Norvégia	Oslo	ENOS	EN
	Stavanger	ENSV	EN
	Trondheim	ENTR	EN
	Bodo	ENBD	EN
	Bodo Oceanic	ENOB	EN
Lengyelország	Warszawa	EPRL	EP
Portugália	Lisboa	LPPC	LP
Románia	Bucuresti	LRBB	LR
Szlovákia	Bratislava	LZBB	LZ
Szlovénia	Ljubljana	LJLA	LJ
Spanyolország	Barcelona	LECB	LE
	Madrid	LECM	LE
	Canarias	GCCC	GC
Svédország	Stockholm	ESOS	ES
	Malmo	ESMM	ES
	Sundsvall	ESUN	ES
Svájc	Switzerland	LSAS	LS
Törökország	Ankara	LTAA	LT
	Istanbul	LTBB	LT
Egyesült Királyság	London	EGTT	EG
	Scottish	EGPX	EG
Szerbia és Montenegro	Belgrade	LYBA	LY

II. RÉSZ

A REPÜLÉSI TERV ŰRLAP KITÖLTÉSE

1. Az FPL űrlap jellemzői

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

- a címzettek és a feladással kapcsolatos adatok feltüntetésére szolgáló fejrész. Ezt a részt az FPL-t átvévő egység tölti ki, azonban az FPL benyújtója itt feltüntetheti az általa külön kért egyéb címzetteket,
- az alapvető repülési tervadatokat tartalmazó középső rész, amelyet valamennyi címzetthez továbbítanak,
- 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.

Az űrlapon az egyes repülési adatok beírására rovatok szolgálnak, egy rovat több elemből is állhat. Az egyes rovatok/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.

A kitöltött FPL űrlap alapján a repülési tervet átvévő egység az AFTN-en történő továbbítás érdekében ún. FPL közleményt szerkeszt. A kapott FPL közlemények feldolgozása a címzettek által javarészt automatikusan, számítógépes eszközökkel történik. Rendkívül fontos, hogy a közlemény alapjául szolgáló FPL űrlapot annak benyújtója az előírt módon és formában töltsse ki.

2. Az FPL űrlap kitöltése

2.1. Általános előírások

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

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

Az óra-időket 24 órás időrendszert használva, 4 számjeggyel (órák és percek), UTC-ben kell beírni. A számított repülési időt ugyancsak 4 számjeggyel (órák és percek) kell beírni.

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

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

2.2. Az FPL űrlap rovatainak és mezőinek kitöltése

7. rovat: **LÉGIJÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELE**

Min. 2, max. 7 karakterrel írja be:

kereskedelmi repülés esetén a járatszámot, ha ilyen van, pl.: **MAH101**

vagy a légitármű lajstromjelét, pl.: **HAANB**

Szókötő, vagy írásjelet használni nem lehet!

A későbbi rádióösszeköttetések során a beírt azonosító jelet kell használni.

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

Kötelékrepülés esetén a vezérgép, illetve az ATS-el rádióösszeköttetést tartó légitármű azonosító jelét kell feltüntetni, és a 18. rovatban REG/jelölést használva adja meg a kísérő légitárművek lajstromjelét.

8. rovat: REPÜLÉSI SZABÁLYOK ÉS A REPÜLÉS TÍPUSA

Repülési szabályok (1 karakter)

Írja be a repülési szabályokat az alábbiak szerint:

I ha IFR,

V ha VFR,

Y ha először IFR majd VFR,

Z ha először VFR majd IFR,

„Y” és „Z” használata esetén a 15. rovatban tüntesse fel azt a pontot/pontokat, ahol a repülési szabályok megváltoztatását tervezik.

Repülés típusa (1 karakter)

Írja be a repülés típusát az alábbiak szerint:

S menetrend szerinti kereskedelmi repülés,

N nem-menetrend szerinti repülés,

M katonai repülés,

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

X egyéb, beleértve a VIP, mentő, rendőrségi, kalibráló, gyakorló, munkarepüléseket stb.

Katonai repülések esetén:

– teljes egészében OAT repülések esetén 18. rovatban STS/jelölést követően tüntesse fel a repülés jellegét,

– vegyes repülés esetén a 15. rovatban tüntesse fel azt a pontot/pontokat, ahol a katonai repülés jellegének (GAT vagy OAT) megváltoztatását tervezik.

Megjegyzés: GAT repüléseknek a polgári szabályoknak megfelelően végrehajtott repülések minősülnek. OAT repüléseknek a katonai repülési eljárásokat követő speciális katonai repülések minősülnek, ezeket általában a katonai ATC egységek irányítják.

„X” használata esetén STS/, RMK/, vagy STAYINFOn/ jelölést használva adja meg a repülés jellegét.

9. rovat: LÉGIJÁRMŰVEK SZÁMA, TÍPUSA ÉS TURBULENCIA KATEGÓRIÁJA

Légijárművek száma (1 vagy 2 karakter):

Írja be a légijárművek számát, ha az egynél nagyobb, tehát csak kötelékrepülés esetén kell kitölteni.

Légijármű típusa (2-4 karakter):

Írja be a légijármű típusát az ICAO „Légijármű Típus Jelölések” (Doc 8643) című kiadványban megadottak szerint.

Megjegyzés: A kiadvány szerint a vitorlázógépekre a „GLID”, a ballonokra a „BALL”, a léghajóra a „SHIP” és az ultrakönnyű légijárművekre az „ULAC” jelöléseket kell használni.

Ha a légijármű típus részére ilyen jelölést nem osztottak ki, írjon be ZZZZ-t és a 18. rovatban TYP/-t követően nyílt szöveggel adja meg a légijármű típusát.

Kötelékrepülés esetén a légijármű azonosító jele rovatban megadott légijármű típusjelölését tüntesse fel, és ha a kötelék különböző típusokból áll, a 18. rovatban TYP/jelölés után adja meg a kötelékben részt vevő egyéb légijárművek típusjelöléseit, illetve típusait olyan sorrendben, ahogy azok azonosító jeleit REG/-t követően megadta.

Turbulencia kategória (1 karakter):

Írja be a törtvonás után a következő betűk valamelyikét a légijármű turbulencia kategóriájának jelzésére:

H ha az engedélyezett maximális felszállósúly (MTOW) 136 000 kg vagy több,

M ha az MTOW kisebb mint 136 000 kg, de több mint 7000 kg,

L ha az MTOW 7000 kg, vagy kisebb.

10. rovat: **BERENDEZÉSEK** (kommunikációs, navigációs és megközelítési)

A mező első részébe (max. 10 karakter) írjon be egy karaktert az alábbiak szerint:

S ha az útvonal lerepüléséhez és a megközelítés végrehajtásához szükséges alapvető kommunikációs és navigációs berendezések rendelkezésre állnak és működőképesek, vagy

N ha az útvonal lerepüléséhez és a megközelítés végrehajtásához a szükséges kommunikációs és navigációs berendezések nem állnak rendelkezésre, vagy üzemképtelenek, vagy a légijármű vezetője nincs feljogosítva a légijárműbe szerelt alapvető navigációs berendezések használatára,
és/vagy írjon be az alábbi betűkből egyet vagy többet a rendelkezésre álló és működő berendezések jelzésére:

1. Megjegyzés: Budapest FIR-ben alapvető kommunikációs és navigációs berendezésen a VHF rádióberendezés, rádióiránytű, VOR és ILS vevő értendő.

2. Megjegyzés: Nemzetközi repülés esetén az S betű csak fedélzeti RNAV berendezés megléte esetén használható.

C LORAN C

D DME

F Rádióiránytű

G GNSS R

H HF rádióberendezés

I Inerciális berendezés

J Adatkapcsolat (data link)

K MLS

L ILS

M Omega

O VOR

R RNP képesség

T TACAN

U UHF rádióberendezés

V VHF rádióberendezés

W RVSM képesség

Y 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltség

Z Egyéb berendezések

Megjegyzések:

– a „J” használata esetén a 18. rovatban DAT/jelölést használva egy vagy több karakterrel adja meg a rendelkezésre álló berendezést,

– az „R” jelölés a területi navigációs (RNAV) repülési képesség (RNP5) jelzésére használandó,

– RNAV képességgel nem rendelkező állami légijárművek EUR(opa) körzetén belül történő repülés során az „S” és „R” jelöléseket nem használhatják. RNAV képességgel nem rendelkező, és ez alól felmentést kapott állami légijárműveknek a felmentést a 18. rovatban STS/-t követően kell jelezni,

– az RVSM képességet a kért repülési szinttől függetlenül „W” beírásával jelezni kell a 10. rovatban. Kötelekreplést végrehajtó állami légijárműveknek azonban – függetlenül RVSM engedélyezési státusuktól – nem szabad beírniuk a „W” betűt,

– a „Z” használata esetén a 18. rovatban COM/ és/vagy NAV/ jelölést használva fel kell tüntetni az egyéb berendezéseket.

A 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel történő felszereltséget külön jelezni kell.

– „S” használata esetén is; és

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

Ha a légijármű ilyen rádiókészülékkel nincs felszerelve, az „Y”-t értelemszerűen nem kell beírni.

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

A mező végén található törtvonalat követően:

a fedélzeti válaszadóra (transzponder) vonatkozó információt kell megadni, az alábbi egykarakteres jelölések valamelyikének feltüntetésével:

N nincs transzponder, vagy üzemképtelen,

A „A” mód 4096 kód beállítási lehetőségű transzponder,

C „A” és „C” mód 4096 kód beállítási lehetőségű transzponder,

S „S” módú transzponder légijármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbítással,

I „S” módú transzponder légijármű azonosító jel továbbítással, de nyomásmagasság továbbítás nélkül,

P „S” módú transzponder nyomásmagasság továbbítással, de légijármű azonosító jel továbbítása nélkül,

X „S” módú transzponder légijármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbítás nélkül.

A transzponderre utaló jelölés után közvetlenül egy karakterrel jelezhető, hogy a légijármű fel van szerelve fedélzeti navigációs berendezésektől származó adatok automatikus továbbítását végző berendezéssel (ADS).

D ADS berendezéssel felszerelt.

13. rovat: **INDULÁSI REPÜLŐTÉR ÉS IDŐ**

Indulási repülőtér (4 karakter):

Írja be az indulási repülőtér 4-betűs ICAO helységjelölését, pl.: **LHSK, EGKK**.

Ha az indulási repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést, vagy a légijármű terepről hajtja végre a felszállást, írjon be **ZZZZ**-t, és a 18. rovatban DEP/jelölést használva adja meg az indulás helyét.

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 Légiforgalmi Térképen feltüntetett – település nevével kell megadni.

Megjegyzés: A belföldi repülőterek jelölésére alkalmazható 4 betűs jelöléseket jelen melléklet „I” Függeléké tartalmazza.

Idő (4 karakter):

Írja be a számított fékoldási időt (EOBT), azaz azt az időpontot, amikor a forgalmi előtérrel a felszálláshoz történő elgurulást tervezik.

Megjegyzés: A levegőből benyújtott repülési tervek vétele során a földi ATS egységek szükség szerint ugyancsak ezt a formanyomtatványt használják. Kitöltéskor az indulási repülőtér mezőt az AFIL betűkkel töltik ki és a 18. rovatban DEP/jelölést használva tüntetik fel az indulási repülőtér helységjelölését, vagy nevét, ahonnan a kiegészítő tájékoztatások beszerezhetők. Az időmezőbe pedig a repülési útvonal első pontjának várható, vagy tényleges átrepülésének időpontját írják.

15. rovat: **ÚTVONAL**

Utazósebesség (max. 5 karakter):

Írja be a tényleges önsebességet (TAS) a repülés első, vagy teljes szakaszára az alábbi mértékegységek és módok alkalmazásával:

– csomókban történő megadás esetén N és négy számjegy, pl.: N0355

– kilométer/órában történő megadás esetén K és négy számjegy, pl.: K0830

– tényleges Mach-ban történő megadás esetén M és három számjegy, pl.: 0,82 Mach = M082

Megjegyzés: Mach-ban történő sebesség megadás csak abban az esetben lehetséges, ha az érintett ország légügyi hatósága ezt külön engedélyezi.

Utazómagasság (max. 5 karakter):

Írja be a tervezett utazómagasságot a repülés első, vagy teljes szakaszára az alábbi mértékegységek alkalmazásával:

- repülési szintben történő megadás esetén F és három számjegy, pl.: F330,
- lábban kifejezett tengerszint feletti magasság szerinti megadás esetén A és három számjegy (100 lábas egységek), pl.: A045 (4500 láb QNH magasság),
- méter standard-ben történő megadás esetén S és négy számjegy (10 méteres egységek), pl.: S 1130 (11300 méter standard),
- méterben kifejezett tengerszint feletti magasság szerinti megadás esetén M és négy számjegy (10 méteres egységek), pl.: M0060 (600 méter QNH magasság),
- ellenőrzött légtéren kívül végrehajtott VFR repülések esetén ebbe a mezőbe VFR betűket is lehet írni.

Ha nemzetközi repülés során olyan FIR határt terveznek keresztezni, ahonnan a korábbtól 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).

Budapest FIR-ben az utazómagasságokat:

- az átváltási szinten, vagy felette tervezett repülések esetén: repülési szintek szerint, pl.: **F110**
- az átváltási magasságon, vagy alatta tervezett repülések esetén: pedig lábban, vagy méterben kifejezett tengerszint feletti magasságban, pl.: **A025**, vagy M0075 kell megadni.

Útvonalmező (karakterszám nem meghatározott)

Útvonal elemek

Az útvonalmező csak meghatározott elemeket tartalmazhat. Az útvonal leírás egyes elemeit szóközzel kell elválasztani.

Az egyes elemek a következők lehetnek:

1. útvonal kódjelölés (2-7 karakter): az útvonalra, vagy útvonalszakaszra kiosztott kód jelölés, beleértve az ATS útvonalak kódjelölését, a szabvány műszeres indulási eljárásokat (SID) és szabvány érkezési eljárásokat (STAR) ahol ezek alkalmazhatók (pl.: A4, UW42, H26, SPI1A), és egyéb egyeztetett kódjelöléseket, (pl. OAT repülési útvonal kódjelölése).

Megjegyzés: Európai repülőterek esetén, ha a helyi előírások másképp nem rendelkeznek, SID-eket és STAR-okat ne foglaljanak bele az útvonalleírásba.

2. fontos pont jelölése, ami lehet:

- a pont számára kiosztott kódjelölés (2-5 karakter), pl.: MN, TPS, BALVA,
 - csak fokokat tartalmazó földrajzi koordináta (7 karakter), pl.: 47N021E, 23S037W,
 - fokokat és percek tartalmazó földrajzi koordináta (11 karakter) pl.: 4712N02135E, 3612S04512W,
 - irányszög és távolság valamely navigációs berendezéstől (8 vagy 9 karakter).
- Az első két vagy három karakter a VOR vagy NDB jele, melyet szóköz nélkül, a mágneses irányt és a tengeri-mérőföldben mért távolságot jelző 3-3 számjegy követ, pl.: BUG-tól 90 fokra és 30 NM-re lévő pont jelölése: BUG090030,
- az ICAO 1:500 000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett település neve (csak ellenőrzött légtéren kívül tervezett VFR repülési szakasz leírásához).

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

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

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 szóközlés és az új repülési jelleg megadása követ.

Pl.: BUG OAT, NORAH/N0350F110 GAT

5. repülési szabályok megváltoztatása (3 karakter):

a pont nevének, illetve helyének megadását követően egy szóközlés után:

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

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

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

6. utazóemelkedés jelzése (max. 28 karakter):

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. Szóközlést használni nem lehet.

Pl.: C/48N050W/M082F290F350, C/48N050W/M082F290PLUS

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

7. útvonalon várakozás jelzése (STAY karaktersorozat, körzet és várakozási idő):

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

A légtérbe történő belépés pontja után szóközléssel be kell írni STAY karaktersorozatot és szóközlés 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 szóközléssel 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...

Az egyéb tájékoztatások rovatban ezen túlmenően meg kell adni az egyes légtérekben tervezett feladatokat.

A repülési útvonal leírásának általános szabályai

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

Kijelölt ATS útvonalakon történő repülések:

Az útvonal kezdetének megadásához írja be:

– annak a fontos pontnak a kódjelölését, ahol a SID befejeződik és az azt követő ATS útvonal jelölését,

pl. TORNO UY52..., SUI UR232..., vagy

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

Ezt követően be kell írni minden olyan pontot, ahol:

– az útvonal,

– az utazósebesség vagy utazómagasság,

– a repülési szabályok, vagy

– a repülés jellegének megváltoztatását

tervezik.

Az ATS útvonal alacsonylégtéri és magaslégtéri átmenetének pontját nem kell külön jelezni. Ügyelni kell azonban arra, hogy a megadott utazómagasságnak megfelelően az ATS útvonal alacsony-, illetve magaslégtéri kódjelölését tüntessék fel.

Megjegyzések:

Utazósebességnek, illetve utazómagasságnak a repülés jelentős szakaszán tartott sebesség, illetve magasság minősül. Az utazósebességre történő gyorsítás, illetve a leszálláshoz történő lassítás, valamint az utazómagasságra történő emelkedés, illetve süllyedésváltozásokat nem kell feltüntetni.

Utazósebesség változtatásnak az 5%-ot elérő sebesség változtatás minősül.

Ezután minden esetben be kell írni:

- a következő ATS útvonalszakasz jelölését, még akkor is, ha ez megegyezik az előzővel, vagy
 - a DCT betűket, ha a következő pontra történő repülés nem kijelölt ATS útvonalon történik.
- Ugyancsak DCT betűket kell használni az azonosító jelölés nélküli ún. „ATS” útvonalat kijelölő két pont között. Földrajzi koordinátákkal vagy irányszöggel és távolsággal megadott pontok között DCT-t nem kell használni.

Az útvonal befejezésének megadásához írja be az indulásnál leírtakhoz hasonlóan:

- annak a fontos pontnak a kódjelölését, ahonnan a rendeltetési repülőtérre vezető STAR kezdődik, pl. ... UG104 ALB, UG18 LARKI, vagy
- ha a rendeltetési repülőtérre STAR-ok nincsenek kijelölve, az utolsó ATS útvonal jelölése után az útvonal elhagyásának pontját és a DCT betűket. Az elhagyás pontjaként:
- a TMA belépőpontot, pl.: ... M986 PUSTA DCT, vagy
- a rendeltetési repülőtérre kiszolgáló rádiónavigációs berendezést egyaránt fel lehet tüntetni, pl.: ... M986 TPS DCT

Megjegyzés: Budapest-Ferihegy repülőtérre STAR-ok nem kerültek kijelölésre.

Példák az ATS útvonalon végrehajtott repülések útvonalának leírására:

DCT SUMIR UM985 MALUG UP978 VIW UP976 GRZ UY570 GOTAR Y58 VEBOS DCT
TLL UM857 PODAN UZ200 DEMOP Z201 AGMAS DCT
DCT JAN G376 TABIN/N0270F210 G376 ABANEXA DCT
GERGA UM725 HDO UM748 KOPIT UL620 ROMIS UL601 PITOK UL867 NEPOT UN127 BLO
DCT NORAH M986 SAG VFR DCT NCS DCT

Kijelölt ATS útvonalakon kívül végrehajtott repülések

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

Megjegyzés: Bizonyos területeken, pl. óceánok feletti repülésekre, az illetékes ATS hatóságok egyéb pontok feltüntetését is előírhatják.

Budapest FIR-re vonatkozó egyedi előírások

Valamennyi Budapest FIR határát keresztező repülés esetén a repülési tervben fel kell tüntetni a FIR határra vonatkozó teljes számított repülési időt (EET).

A nem ellenőrzött légtérből ellenőrzött légtérbe történő belépés pontját az útvonal leírása során fel kell tüntetni. Az államhatár menti korlátozott légtérben tervezett repülésekre benyújtott FPL-ken a 18. rovatban RMK/ADIZFLIGHT jelölést kell használni, kiegészítve a Katonai Légügyi Hivatal engedélyező határozatának számával.

Egyéb előírások VFR repülések számára

Ha a VFR jelentőpont név-kódja az 5 karaktert meghaladja, csak az első 5 karaktert kell feltüntetni, pl. VELENCE helyett VELEN. A rádióösszeköttetés során azonban a teljes név-kód használandó!
Belföldi VFR repülések esetén, illetve belföldi VFR repülési szakaszokra a DCT betűk elhagyhatók.

OAT repülések útvonal leírása

Az OAT repülések útvonalának, vagy az OAT útvonalszakasz leírását az alábbiak szerint lehet végrehajtani:

- a katonai és polgári szervek között egyeztetett kódjelölés használatával,

Megjegyzés: OAT repülésekre egyeztetett kódjelölések egyelőre nincsenek.

- földrajzi koordináták segítségével.

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

Speciális repülési feladatok útvonalleírása

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

Megjegyzések:

Navigációs berendezés berepülése, repülés közben üzemanyag felvétel, légifotó, stb. jelzéséről lásd a fent leírt szabályokat.

Gyakorló és kalibráló repülések esetén repülés típus jelző karakterként az „X”-t kell használni.

A rendőrségi helikopterek közúti 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.

Példák az ATS útvonalakon kívül végrehajtott belföldi repülések útvonalának leírására:

Dunakeszi–Gödöllő:	DCT	(VFR vagy IFR repülés)
Budapest Ferihegy–Nyíregyháza:	JBR NCS	(VFR repülés)
Szeged–Budaörs:	BUG OTSA MOLNA	(VFR repülés)
Budaörs–Siófok:	DCT PUSTA DCT SVR DCT	(IFR repülés)
Budapest Ferihegyi gyakorló repülés (IFR):	DCT TPS DCT	

Az RVSM engedélyezett légijármű és a nem RVSM engedélyezett állami légijármű repülési útvonalának tervezése

A 2.6.1.10. pontban részletezett EUR RVSM légtérben működni szándékozó RVSM engedélyezett légijárművek és a nem RVSM engedélyezett állami légijárművek üzemben tartóinak az alábbiakat kell beírniuk az ICAO Repülési Terv 15. rovatába:

- az EUR RVSM légtér oldalhatárán található belépő pontot és közvetlenül a belépő pont utáni útvonal szakaszra kért repülési szintet; és
- az EUR RVSM légtér oldalhatárán található kilépő pontot és közvetlenül a kilépő pont utáni útvonal szakaszra kért repülési szintet.

Nem RVSM engedélyezett légijármű repülési útvonalának tervezése

Megjegyzés: – Az EUR RVSM légtérben kiadandó ATC engedély tekintetében lásd a 2.6.1.10. pontot.

A 2.6.1.10. pontban részletezett EUR RVSM átváltási légtereket, valamint az ICAO Doc. 7030/4 10.2.1. pontban részletezett légtereket kivéve, a nem RVSM engedélyezett légijárművek üzemben tartóinak üzemeltetésüket az EUR RVSM légtéren kívül kell tervezniük.

RVSM légtérből történő indulás

A Budapest FIR-ből, vagy az EUR RVSM légtér oldalhatárain belüli repülőtérrel induló, nem RVSM engedélyezett légijármű üzemben tartóknak ha, akár az EUR RVSM légtér oldalhatárain belül, akár azon kívül található rendeltetési repülőtérre szándékoznak üzemelni, az alábbiakat kell beírniuk az utazómagasság jelölésére:

- valamennyi az EUR RVSM légtér oldalhatárán belüli útvonal szakaszra FL290 alatti kért repülési szintet; és
- az EUR RVSM légtér oldalhatárán kívüli repülésre az oldalhatáron található kilépő pontot és közvetlenül a kilépő pont utáni útvonalszakaszra kért repülési szintet.

RVSM légtéren kívülről történő indulás

A nem RVSM engedélyezett légijármű üzemben tartóknak, amennyiben az EUR RVSM légtér oldalhatárain kívüli indulási repülőtérrel szándékoznak üzemelni valamely az EUR RVSM légtér oldalhatárain belül található rendeltetési repülőtérre, az alábbiakat kell beírniuk az ICAO Repülési Terv 15. rovatába:

- a) az EUR RVSM légtér oldalhatárain található belépő pontot; és
- b) közvetlenül a belépő pont utáni útvonal szakaszra FL290 alatti kért repülési szintet.

A nem RVSM engedélyezett légijárművek üzemben tartói, amennyiben olyan indulási repülőtérrel – az RVSM légtérre átrepülve –, olyan rendeltetési repülőtérre szándékoznak üzemelni, melyek az EUR RVSM légtér oldalhatárain kívül találhatók, a repülés EUR RVSM légtér oldalhatárain belüli útvonal szakaszára vonatkozóan az alábbiakat kell beírniuk az ICAO Repülési Terv 15. rovatába:

- a) az EUR RVSM légtér oldalhatárain található belépő pontot és közvetlenül a belépő pont utáni útvonalszakaszra FL290 alatti, vagy FL410 feletti kért repülési szintet; és
- b) az EUR RVSM légtér oldalhatárain található kilépő pontot és közvetlenül a kilépő pont utáni útvonalszakaszra kért repülési szintet.

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

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

*Például: DCT NORAH/N0160A085
DCT 4702N02120E/N0140F240
DCTNORAH/N0170A035 (RMK/Ejtőernyős ugrás 4602N02135E R5NM).*

16. rovat: RENDELTETÉSI REPÜLŐTÉR ÉS TELJES SZÁMÍTOTT REPÜLÉSI IDŐ, KITÉRŐ REPÜLŐTÉR(EK)

Rendeltetési repülőtér (4 karakter):

Írja be a rendeltetési repülőtér négybetűs ICAO helységjelölését, pl.: EDDF, LHBP.

Ha a rendeltetési repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést, vagy a légijármű terepre tervezi a leszállás végrehajtását, írjon be ZZZZ-t, és a 18. rovatban DEST/jelölést használva adja meg a rendeltetési repülőtér/leszállás helyét.

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

Teljes számított repülési idő (4 karakter)

Írja be:

– 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.

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

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

AFIL esetén a teljes számított repülési időt a belépő ponttól kell számítani.

Kitérő repülőtér/repülőterek (4-4 karakter)

Írja be a kitérő repülőtér vagy repülőterek négy-betűs ICAO helységjelölését. Legfeljebb két kitérő repülőtér adható meg, de egy kitérő repülőteret meg kell adni.

Ha a kitérő repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést, írjon be ZZZZ-t, és a 18. rovatban ALTN/jelölést használva adja meg a kitérő repülőtér nevét.

18. rovat: **EGYÉB TÁJÉKOZTATÁSOK**

0-t (nullát) írjon be, ha semmilyen egyéb tájékoztatást nem tüntet fel ebben a rovatban.

A szükséges, vagy szükségesnek ítélt egyéb tájékoztatásokat az alább javasolt elsőbbségi sorrendben, az alábbi rövidítések használatával, törtvonalat követően kell megadni:

RFP/Qn Alternatív repülési terv jelzése, ahol „n” helyére az alternatív FPL sorszámát kell írni, pl.: RFP/Q1

EET/ Fontos pontok és/vagy FIR határ jelölések és az ezekre számolt teljes repülési idők, ha az ATS hatóságok ezek megadását előírják, pl.: EET/LITKU0220 vagy EET/LYBA0040 LHCC0150 LOVV0215

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

REG/ A légijármű lajstromjele, ha az eltér a 7. rovatban feltüntetett légijármű azonosító jeltől, pl.: REG/HALCB, vagy kötelékrepülés esetén a kísérő légijárművek lajstromjelei

SEL/ SELCAL kód

OPR/ Az üzemben tartó neve, ha az a 7. rovatban megadott légijármű azonosító jelből nem egyértelműen nyilvánvaló, pl.: OPR/AIR SERVICE

STS/ Speciális kezelés igénylése az ATS-től és ennek oka,

– humanitárius célú repülések: STS/HUM

– mentőrepülések: STS/HOSP

– kutató-mentő repülések: STS/SAR

– államfőt, miniszterelnököt szállító repülések: STS/HEAD

– egyéb, állami hatóságok által kért különleges kezelés: STS/STATE

– a repülési tervhez csak az érintettek jussanak hozzá: STS/PROTECTED

– kényszerhelyzetben lévő repülések (pl.: AFIL esetén): STS/EMER

– RVSM képesség hiánya: STS/NON RVSM

Többszörös jelölés ugyancsak alkalmazható. Ilyen esetben az egyes jelöléseket, különálló STS után kell feltüntetni, pl.: STS/HEAD STS/PROTECTED.

STS után szükség szerint nyílt szöveg ugyancsak használható.

A speciális kezelés igénylésére vonatkozó előírásokat lásd az I. részben.

A teljes egészében OAT repülést „STS/OAT” feltüntetésével kell jelezni.

Ha a légijármű felmentést kapott a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltség alól, ezt „STS/EXM833”-el kell jelezni.

Az RNAV képesség alól felmentett állami légijárműveknek a felmentést „STS/NONRNAV” feltüntetésével kell jelezni.

TYP/ A légijármű(vek) típusa(i), amelyet szükség esetén a légijárművek száma előz meg, ha a 9. rovatban ZZZZ-t használtak, vagy kötelékrepülés esetén a kísérő légijárművek típusai

PER/ A légijármű teljesítményadatai, ha ennek közlését az érintett ATS hatóság külön előírta

COM/ Kommunikációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak

DAT/ Adatkapcsolatra vonatkozó lényeges adatok, az S, H, V és M betűk egyikének, vagy több betű használatával. Pl.: DAT/S műholdas adatkapcsolat, DAT/H rövidhullámú adatkapcsolat, DAT/V URH adatkapcsolat, DAT/M S-módú adatkapcsolat

NAV/ Navigációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak

DEP/ Az indulási repülőtér megjelölése, ha a 13. rovatban ZZZZ-t használtak, pl.: DEP/4657N02053E vagy DEP/GYOMA, illetve AFIL esetén azon ATS egység helyének ICAO kód jelölése, ahonnan a kiegészítő repülési tervadatok beszerezhetők

DEST/ A rendeltetési repülőtér megjelölése, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak, pl.: DEST/4640N01857E vagy DEST/MADOCSA

ALTN/ Rendeltetési kitérő repülőtér/repülőterek neve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak

RALT/ Útvonali kitérő repülőtér/repülőterek neve(i)

CODE/ A légijármű adatszáma (hat hexadecimális karakterrel kifejezve), ha ennek feltüntetését valamely érintett FIR ATS hatósága külön előírta

RMK/ Egyéb nyílt-szövegű megjegyzés. Itt kell feltüntetni esetlegesen:

- a repülés célját, pl.: gyakorló repülés, műszaki berepülés, ejtőernyős ugratás, fotózás, földi navigációs berendezések kalibrálása, transzparensvontatás;
- a diplomáciai és speciális engedélyek meglétét,
- az államhatár menti korlátozott légtérben tervezett repülések esetén az erre való utalást, valamint az engedélyező határozat számát,
- a repülés végrehajtásával kapcsolatban kért speciális tájékoztatásokat, pl.: leszállási közlemény továbbításának kérése megadott címre,
- az illetékes ATS hatóság által kért egyéb kiegészítő tájékoztatásokat, valamint
- a légijármű vezetője által hasznosnak ítélt bármely egyéb tájékoztatást.

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

RVR/nnn Minimálisan szükséges futópálya menti látástávolság a leszálláshoz. Ezt a tájékoztatást ATFM célokra felhasználhatják.

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

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

Megjegyzés: Az ATS egységek által kezelt repülési tervek 18. rovata az IFPS-től származó alábbi kiegészítő tájékoztatásokat is tartalmazhatja:

IFP/ERROURAD A kért útvonal nem egyezik meg a szabványos útvonal tervvel (SRS).

IFP/ERROUTWE A kért útvonal nem egyezik meg a hétvégi útvonal felhasználási szabályokkal.

IFP/ERRROUTE A kért útvonalleírás valamilyen egyéb okból nem megfelelő, pl. valamely útvonalszakasz a kért repülési iránnyal ellentétes.

IFP/ERRTYPE A légijármű típus valószínűleg hibásan van megadva.

IFP/ERRLEVEL A kért magasság nem megfelelő, pl. alacsonylégtéri útvonalra a légijármű nagy magasságot töltött.

IFP/NON833 A légijármű nem rendelkezik 8,33 kHz csatornaosztású képességgel, de az FPL-t nem lehetett visszautasítani, mert az indulási repülőtér kívül esik az IFPS zónán.

IFP/833UNKNOWN Ismeretlen 8,33 kHz csatornaosztású képesség, mivel az IFPS a repülési adatokat a légijármű felszállása után kapta.

IFP/NONRVSM A légijármű nem rendelkezik RVSM képességgel.

IFP/RVSMVIOLATION A repülési terv nem felel meg az RVSM előírásoknak.

IFP/RVSMUNKNOWN Ismeretlen RVSM képesség (általában AFIL-ok esetén).

IFP/MODESASP A légijármű Mode S felszereltségű és Mode S légtérben maradva repül a rendeltetési repülőtérig.

SRC/RQP A repülési tervet az IFPS RQP közleményre válaszolva küldte.

AWR/Rn A repülési terv a légijármű üzemben tartónak a CFMU terminálon keresztül módosított útvonalát tartalmazza.

ORGN/ Az IFPS-től kapott közlemény eredeti feladója.

19. rovat: **KIEGÉSZÍTŐ TÁJÉKOZTATÁSOK**

Üzemanyag

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

Személyek száma a fedélzeten

P/ után írja be a fedélzeten lévő személyek összlétszámát (utasok plusz személyzet). Írja be a TBN betűket („to be notified” – később közzendő), ha a benyújtás időpontjában a személyek száma nem ismert.

Vész- és mentőfelszerelések

R/ kényszerhelyzeti rádió:

X-elje (törölje) ki:

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

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

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

S/ mentőfelszerelések:

X-elje ki azokat, amelyek nem állnak rendelkezésre az alábbi mentőfelszerelések közül:

P – sarki

D – sivatagi

M – tengeri

J – dzsungel

J/ mentőmellények:

X-elje ki valamennyit, ha mentőmellények nincsenek a fedélzeten.

Ha mentőmellények vannak:

X-elje ki azokat a jellemzőket, amelyekkel a mentőmellények nem rendelkeznek:

L – jelzőfény

F – fluoreszkáló anyag

U – UHF rádió

V – VHF rádió

D/ csónakok:

X-elje ki a **D** és **C** jelöléseket, ha mentőcsónakok nincsenek a fedélzeten.

Ha vannak, írja be a mentőcsónakok számát, és

– írja be a befogadóképesség mezőbe a mentőcsónakokban összesen szállítható személyek számát,

– X-elje ki a **C** jelölést, ha a mentőcsónakok nem fedettek,

– írja be a mentőcsónakok színét.

Légijármű színe és jelzései

A/ Írja be a légijármű színét és feltűnő jelöléseit (ha vannak ilyenek).

Megjegyzések

N/ X-elje ki az **N** jelölést, ha a mentőfelszerelésekre vonatkozóan egyéb megjegyzése nincs, illetve írja be a mentőfelszerelésre vonatkozó egyéb megjegyzéseit.

Légijármű parancsnoka

C/ Írja be a légijármű parancsnokának nevét.

Benyújtotta

Írja be a repülési tervet kitöltő szerv, vagy személy nevét (szükség szerint elérhetőségi telefonszámát).

3. Az FPL űrlap képe

FLIGHT PLAN PLAN DE VOL			
PRIORITY Priorité FF		ADDRESSEE(S) Destinataire(s)	
FILING TIME Heure de dépôt		ORIGINATOR Expéditeur	
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identification précise du/des destinataire(s) et/ou de l'expéditeur			
1 MESSAGE TYPE Type de message (FPL)	2 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identification de l'aéronef	3 FLIGHT RULES Règles de vol	4 TYPE OF FLIGHT Type de vol
5 NUMBER Numéro	6 TYPE OF AIRCRAFT Type d'aéronef	7 WAKE TURBULENCE CAT. Cat. de turbulence de sillage	8 EQUIPMENT Équipement
9 DEPARTURE AERODROME Aérodrome de départ	10 TIME Heure		
11 CRUISING SPEED Vitesse croisière	12 LEVEL Niveau	13 ROUTE Route	
14 DESTINATION AERODROME Aérodrome de destination		TOTAL EST Durée totale estimée H: MIN	15 ALTN AERODROME Aérodrome de déviation
16 OTHER INFORMATION Renseignements divers		17 2nd ALTN AERODROME 2 ^e aérodrome de déviation	
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Renseignements complémentaires (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)			
18 ENDURANCE Autonomie H: MIN	19 PERSONS ON BOARD Personnes à bord	EMERGENCY RADIO Radio de secours UHF VHF ELT R/U/V/E	
20 SURVIVAL EQUIPMENT Équipement de survie POLAR / DESERT / MARITIME / JUVILE S / P / D / M / J	JACKETS/COATS de survie LIGHT / FLUORESC / UHF / VHF J / L / F / U / V		
21 NUMBER Nombre	22 CAPACITY Capacité	23 COVER Couverture	24 COLOUR Couleur
25 AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marquages de l'aéronef			
26 REMARKS Remarques			
27 PILOT-IN-COMMAND Pilote commandant de bord			
28 FILED BY / Déposé par			
		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espace réservé à des fins supplémentaires	

III. RÉSZ

AZ ISMÉTLŐDŐ REPÜLÉSI TERV FORMANYOMTATVÁNY KITÖLTÉSE

1. RPL kitöltési szabályok

1.1. Általános előírások

Kizárólag az IFR szerint működő repülések tervei vehetők fel a listára (a Repülési Terv – FPL – formátumban a repülési szabályok I-vel vannak jelölve).

Alapértelmezés szerint valamennyi légi jármű menetrendszerű járatként üzemel (a repülés típusa S-el jelölve az FPL formátumban), az ettől eltérő repülés típust a Q (megjegyzés) rovatban fel kell tüntetni.

Az RVSM működésre engedélyezett légi járművek üzemben tartóinak, a kért repülési szint figyelembevétele nélkül, ugyancsak „W” betűt kell beírniuk az ismétlődő repülési tervük (RPL) Q rovatába.

A légi jármű üzemben tartónak módosító közleményt (CHG) kell benyújtania amennyiben az ismétlődő repülési terv szerint működő légi jármű cseréje, a Q rovatban jelzett RVSM engedélyezési státusz módosulását eredményezi.

Alapértelmezés szerint az RPL szerint működő valamennyi légi jármű A és C módú 4096 kódbeállítási lehetőséggel rendelkező transzponderrel van felszerelve. Az ettől való eltérést a Q (megjegyzés) rovatban fel kell tüntetni.

A repülési terveket az indulási repülőterek ICAO helységjelöléseinek ABC sorrendje szerint, az egyes indulási repülőterek vonatkozásában pedig a számított fékoldási idők sorrendjében kell feltüntetni.

Szigorúan be kell tartani az FPL űrlapra megállapított adatszabályokat kivéve, ha a jelen rész 1.4. pontja ettől eltérően rendelkezik.

Valamennyi óraidő adatot UTC-ben, négy számjeggyel kell megadni.

Valamennyi számított repülési időadatot négy számjeggyel kell megadni (órák és percek).

Az egy vagy több közbelső leszállással járó repülések egyes szakaszaira vonatkozó adatokat külön sorba kell beírni, azaz az egyik indulási repülőteremtől a következő rendeltetési repülőtérig terjedően még akkor is, ha a légi jármű rádió hívójele vagy járatszáma a repülés valamennyi szakaszán változatlan marad.

Pontosan meg kell jelölni az új bejegyzéseket és törléseket a H rovatra megadottak szerint. A későbbi listák a javított és hozzáadott adatokat fogják tartalmazni, a törölt repülési tervek nem fognak bennük szerepelni.

Az oldalakat oly módon kell számozni, hogy jelölni kell az oldalszámot és az összes oldalak számát is.

Több sort kell használni az ismétlődő repülési terv leírásához, ha az O és a Q rovatok számára egy sorban rendelkezésre álló hely kevésnek bizonyul.

1.2. Egy repülést a következőképpen kell törölni:

1. Írjon a H rovatba mínusz (-) jelet, és ezután írja be a törölt járat adatait;

2. Végezzen el új bejegyzést a H rovatban + jellel megjelölve, a J rovatban tüntesse fel az utolsó járat dátumát és a törölt járat többi adatait változatlan formában írja be.

1.3. Egy repülés módosítását a következőképpen kell elvégezni:

1. Hajtsa végre a járat törlését az 1.2. pontban leírtaknak megfelelően; és

2. A harmadik sorban adja meg az új repülési tervet az egyes rovatokat szükség szerint módosítva, és jelezze az érvényességi időt az I és J rovatokban.

Megjegyzés: – Az ugyanarra a repülésre vonatkozó valamennyi bejegyzést a fent meghatározott sorrendben kell megtenni.

1.4. Utasítások az ismétlődő repülési tervadatok beírásához

Az A-tól Q-ig terjedő rovatokat az alábbiak szerint töltsé ki.

A ROVAT: LÉGIJÁRMŰ ÜZEMBEN TARTÓ

ÍRJA BE: a légijármű üzemben tartó nevét

B ROVAT: CÍMZETT (EK)

ÍRJA BE: azoknak az államok által kijelölt szervezeteknek a nevét, amelyek a repülés útvonalán lévő FIR-ekre vagy illetékességű területekre vonatkozó ismétlődő repülési terveket kezelik.

C ROVAT: INDULÁSI REPÜLŐTÉR (EK)

ÍRJA BE: az indulási repülőter(ek) helység jelölésé(i)t.

D ROVAT: DÁTUM

ÍRJA BE: mindegyik oldalra azt a dátumot (év, hó, nap) 6 számjegyből álló csoporttal, amikor a listát benyújtják.

E ROVAT: SOROZATSZÁM

ÍRJON BE: két számból álló sorozatszámot, amelynek első száma az év utolsó két számjegyét jelenti, ezután kötőjellel a jelzett évben történt benyújtás sorszámát (minden új évet 1-es sorszámmal kezdjen).

F ROVAT: OLDALSZÁM

TÜNTESSE FEL: az oldalszámot és a benyújtott összes oldal számát.

G ROVAT: KIEGÉSZÍTŐ ADATOK BESZERZÉSI HELYE

ÍRJA BE: annak az egységnek a nevét, ahol a repülési terv (FPL) 19. rovatának tartalma rendelkezésre áll, és ahonnan az késedelem nélkül beszerezhető.

H ROVAT: A BEJEGYZÉS TÍPUSA

ÍRJON BE: mínusz (-) jelet arra a repülési tervre, amelyet a listából törölni kíván,

ÍRJON BE: plusz (+) jelet minden olyan repülési terv elé, amelyet első ízben szerepeltet a listán, és későbbi benyújtások esetében azon repülési tervek elé, amelyek a korábbi beterjesztésen nem szerepeltek.

Megjegyzés: Jelen rovatban nem kell megjelölni azokat a repülési terveket, amelyek az előző benyújtáshoz képest változatlanok.

I ROVAT: ÉRVÉNYES ...-TÓL

ÍRJA BE: az első dátumot (év, hó, nap), amelyen a repülést megkezdeni tervezik.

J ROVAT: ÉRVÉNYES ...-IG

ÍRJA BE: az első dátumot, (év, hó, nap), amelyen a repülést a megadott adatok szerint befejezni tervezik, vagy

ÍRJON BE: UFN-t, ha a befejezés dátuma nem ismert.

K ROVAT: A KÖZLEKEDÉS NAPJAI

ÍRJA BE: a hét napjának megfelelő számot a megfelelő oszlopba;

hétfő = 1-től vasárnap = 7-ig,

ÍRJON BE: 0-t azokba az oszlopokba, amely napokon a járat nem közlekedik.

L ROVAT: LÉGIJÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELE

(az ICAO repülési terv 7. rovata)

ÍRJA BE: a légijármű azonosító jelét, amelyet a repülés során használni fognak (lásd jelen Függelék II. rész 2 pontját a kitöltési szabályra vonatkozóan).

M ROVAT: A LÉGIJÁRMŰ TÍPUSA ÉS TURBULENCIA KATEGÓRIÁJA

(az ICAO repülési terv 9. rovata)

ÍRJA BE: az ICAO Doc8643 Légijármű típus jelölésekben megadott megfelelő ICAO jelölést;

ÍRJON BE: H, M vagy L jelölést az alábbiak szerint:

H – HEAVY (NEHÉZ), olyan légi jármű típus jelzésére, amelynek engedélyezett legnagyobb felszálló súlya 136 000 kg, vagy több;

M – MEDIUM (KÖZEPES), olyan légi jármű típus jelzésére, amelynek engedélyezett legnagyobb felszálló súlya 136 000 kg-nál kevesebb, azonban több, mint 7000 kg;

L – LIGHT (KÖNNYŰ), olyan légi jármű típus jelzésére, amelynek engedélyezett legnagyobb felszálló súlya 7000 kg, vagy kevesebb.

N ROVAT: INDULÁSI REPÜLŐTÉR ÉS IDŐ

(az ICAO repülési terv 13. rovata)

IRJA BE: az indulási repülőtér helység jelölését;

IRJA BE: a fékoldási időt, azaz azt a számított időpontot, amikor a légi jármű az induláshoz történő gurulást megkezd.

O ROVAT: ÚTVONAL

(az ICAO repülési terv 15. rovata)

a) UTAZÓSEBESSÉG

IRJA BE: a tényleges önsebességet (TAS) a repülés első vagy teljes szakaszára az ICAO repülési terv 15 (a) rovatának megfelelően.

b) UTAZÓMAGASSÁG

IRJA BE: a tervezett utazómagasságot az útvonal első szakaszára vagy a teljes útvonalra az ICAO repülési terv 15 (b) rovatának megfelelően.

c) ÚTVONAL

IRJA BE: a teljes útvonalat az ICAO repülési terv 15 (c) rovatának megfelelően.

P ROVAT: RENDELTETÉSI REPÜLŐTÉR ÉS TELJES SZÁMÍTOTT REPÜLÉSI IDŐ

(az ICAO repülési terv 16. rovata)

IRJA BE: a rendeltetési helység jelölését,

IRJA BE: a teljes számított repülési időt.

Q ROVAT: MEGJEGYZÉSEK

IRJA BE: az illetékes ATS hatóság által megkívánt információelemeket és azokat az információkat, amelyeket az ICAO repülési terv 18. rovatában feltüntetnek, valamint mindazt, amely a repülésre vonatkozóan jelentőséggel bír a légiforgalmi szolgálatok számára.

2. Példa kitöltött RPL formanyomtatványra

REPETITIVE FLIGHT PLAN LISTING

A OPERATOR BRITISH AIRWAYS										B ADRESSEE(S) UK STORED FLIGHT PLAN OFFICE EGTXZBZX 9 rue de Champagne 91205 Athismons France					C DEPARTURE AERODROME(S) EGLL				D DATE 800305	E SERIAL NO. 80-12	F PAGE OF 3/3
+ -	I VALID FROM yyymmdd	J VALID UNTIL yyymmdd	K							L AIRCRAFT IDENTIFI- CATION (Item 7)	M TYPE OF AIRCRAFT AND WAKE TURBU- LENCE CATEGORY (Item 9)	N DEPARTURE AERODROME AND TIME (Item 13)		O			P DESTINATION AERODROME AND TOTAL ESTIMATED ELAPSED TIME (Item 16)		Q REMARKS		
			1	2	3	4	5	6	7					CRUISING SPEED LEVEL ROUTE	LEVEL	ROUTE					
+	800401	811031	1	2	3	4	5	6	7	BAW004	HS21	M	EGLL	0700	N0440	F210	A1E UA1E DPE UA 16 MAN	LFPG	0045		
+	800401	800731	1	2	3	4	5	6	7	BAW032	HS21	M	EGLL	1800	N0440	F210	A1E UA1E DPE UA 16 MAN	LFPG	0045		
+	800801	811031	1	0	3	0	5	0	7	BAW032	HS21	M	EGLL	1800	N0440	F210	A1E UA1E DPE UA 16 MAN	LFPG	0045		
+	800601	800930	0	0	0	0	0	0	7	BAW082	HS21	M	EGLL	1805	N0450	F270	A1S UA2S RBT UA3 MTL				
																	UA3 W STP PCT GL	LLFMN	0130		
-	800103	800930	0	0	0	0	0	6	7	BAW092	B737	M	EGLL	1810	N0430	F190	A1E UA1E DPE UA 16 MAN	LFPG	0400	CHARTERED ACFT	
-	800103	800315	0	0	0	0	0	6	7	BAW092	B737	M	EGLL	1810	N0430	F190	A1E UA1E DPE UA 16 MAN	LFPG	0400	CHARTERED ACFT	

„F” Függelék

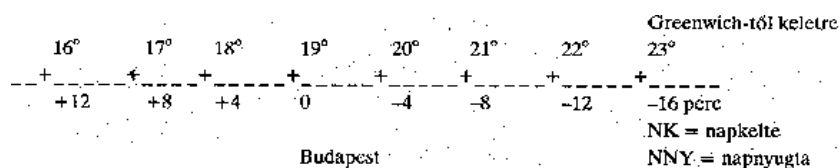
NAPKELTE-NAPNYUGTA TÁBLÁZAT

	JANUÁR		FEBRUÁR		MÁRCIUS		ÁPRILIS		MÁJUS		JÚNIUS	
	NK	NNY	NK	NNY	NK	NNY	NK	NNY	NK	NNY	NK	NNY
01	06.32	15.03	06.12	15.43	05.25	16.28	04.23	17.13	03.28	17.55	02.51	18.33
05	06.32	15.07	06.07	15.50	05.17	16.34	04.15	17.19	03.21	18.01	02.49	18.37
10	06.31	15.12	06.00	15.58	05.08	16.42	04.05	17.26	03.14	18.08	02.47	18.40
15	06.28	15.19	05.52	16.05	04.58	16.49	03.56	17.33	03.07	18.14	02.46	18.43
20	06.25	15.25	05.43	16.13	04.48	16.56	03.47	17.40	03.01	18.20	02.47	18.45
25	06.20	15.33	05.34	16.21	04.37	17.03	03.38	17.47	02.56	18.26	02.48	18.46
	JÚLIUS		AUGUSZTUS		SZEPTEMBER		OKTÓBER		NOVEMBER		DECEMBER	
	NK	NNY	NK	NNY	NK	NNY	NK	NNY	NK	NNY	NK	NNY
01	02.51	18.45	03.22	18.19	04.03	17.26	04.43	16.25	05.28	15.28	06.11	14.56
05	02.53	18.44	03.27	18.14	04.08	17.18	04.48	16.17	05.34	15.22	06.16	14.54
10	02.57	18.42	03.33	18.06	04.15	17.08	04.55	16.07	05.41	15.15	06.21	14.53
15	03.02	18.38	03.40	17.58	04.21	16.58	05.03	15.58	05.09	15.09	06.25	14.54
20	03.07	18.34	03.47	17.49	04.28	16.48	05.10	15.48	05.56	15.04	06.29	14.55
25	03.13	18.28	03.53	17.40	04.35	16.37	05.17	15.40	06.03	14.59	06.31	14.58

A fenti időértékek Budapestre (472600 É 0191400 K) vonatkoznak.

Az ország északi és déli területei közötti különbséget nem kell figyelembe venni.

A keleti és nyugati területek között az időkülönbségek az alábbi ábra alapján határozhatók meg:



„G” Függelék

MÉRTÉKEGYSÉGEK

Megnevezés	Mértékegység	
	nemzetközi	megengedett
Navigációs távolságban, helyzetjelentésben használt nagyobb távolság	tengeri mérföld és tized	kilométer és tized
Rövidebb távolság (pl. futópálya hosszúság)	méter	méter
Magasság	láb	méter
Vízszintes irányú sebesség	csomó, Mach-szám	kilométer/óra, Mach-szám
Függőleges irányú sebesség	láb/perc	méter/s
Szélesebesség	csomó	kilométer/óra
Szélirány (le- és felszálláshoz)	fok (mágneses É-től)	fok (mágneses É-től)
Szélirány (általános)	fok (földrajzi É-től)	fok (földrajzi É-től)
Vízszintes látástávolság (beleértve a futópálya menti látástávolságot)	kilométer, méter	kilométer, méter
Magasságmérő beállítás	hektó Pascal	Hgmm
Hőmérséklet	fok (Celsius)	fok (Celsius)
Tömeg	tonna, kilogramm	tonna, kilogramm

„H” Függelék

FEDÉLZETI VÁLASZJELADÓK (TRANSPONDER) ÜZEMELTETÉSÉNEK SZABÁLYAI

1. A „C” mód beállítási lehetőséggel rendelkező transzpondert minden esetben ilyen módon kell üzemeltetni, ha az ATS egységek kifejezetten más utasítást nem adnak.

Megjegyzés: Budapest FIR ellenőrzött légtereiben az ATS egységek számára megjelenített „C” módból származó magassági információ tűrése ± 200 láb (± 60 m). Egyéb légterekben ± 300 láb. (± 90 m). Ezen értékek elérésekor, vagy ezeket meghaladó eltérés esetén az ATS egységek kérhetik a „C” módú információ adásának megszüntetését. Amennyiben a transzponder műszaki sajátosságai következtében a „C” mód kikapcsolása az „A” módú üzemet is megszakítja, erre a légijármű vezetőjének figyelmeztetnie kell az érintett ATS egységet.

2. Ha az érintett repülőtérre vonatkozóan másképp nem írják elő, felszállás előtt a mód/kód beállítása után a transzpondert bekapcsolt állapotba helyezni csak közvetlenül a felszállás előtt szabad. A készüléket külön felszólítás nélkül ki kell kapcsolni, vagy készenléti helyzetbe kell kapcsolni a leszállás végrehajtása után. Budapest-Ferihegy repülőtérrel/re történő üzemelés esetén az induló légijárművek transzponderüket a forgalmi előtérrel történő elguruláskor kell bekapcsolniuk és leszállás után az állóhelyre történő begurulásig bekapcsolva kell tartaniuk!

3. GAT repülés végrehajtása közben a transzpondert folyamatosan üzemeltetni kell.

4. Amennyiben a légijármű vezetőjének az ATS nem adott egyedi kód beállítására utasítást, az alábbi kódokat kell beállítani:

Ellenőrzött légtérben történő működés esetén: A/C 2000.

Ellenőrzött légtérén kívüli repülés esetén a légijármű osztályba sorolásának megfelelően:

Légijármű osztály	SSR kód
repülőgépek	A/C 7000
helikopterek	A/C 7001
vitórlázógépek	A/C 7002
levegőnél könnyebb légijárművek	A/C 7003

5. Speciális kódok használata

a) jogellenes beavatkozás esetén állítson 7500-at, vagy a körülményektől függően 7700-as kényszerhelyzeti kódot,

Megjegyzés: A 7500 beállítását követően az ATC a kód megerősítését kéri. A válasz elmaradását az ATC úgy értelmezi, hogy nem véletlen téves kódbeállításról van szó.

b) rádióhiba esetén állítson 7600-at,

c) kényszerhelyzet esetén, ha a légijármű számára egyedi kódot jelöltek ki, tartsa meg a kiosztott kódot mindaddig, míg az ATC egyéb utasítást nem ad. Ennek ellenére a légijármű vezetője a kényszerhelyzet jellegétől függően transzponderét a 7700-s kódra bármikor átállíthatja, ha ez tűnik a legmegfelelőbb eljárásnak.

Megjegyzés: Bekapcsolt állapotban a 75, 76 vagy 77-tel kezdődő kódokra történő átállítások a földi egységeknél riasztást okozhatnak.

6. SPI-t (speciális helyzetazonosítás) csak az ATS egységek utasítására szabad kapcsolni.

7. Fedélzeti válaszjeladó repülés közbeni meghibásodása

A légijárművezető tájékoztassa a vele rádióösszeköttetésben lévő ATS egységet a meghibásodásról.

Ha a repülést ellenőrzött légtérén kívül, 4000'-on vagy felette hajtja végre, süllyedjen 4000' alá (kivéve, ha TIZ-ben végez helyi repülést).

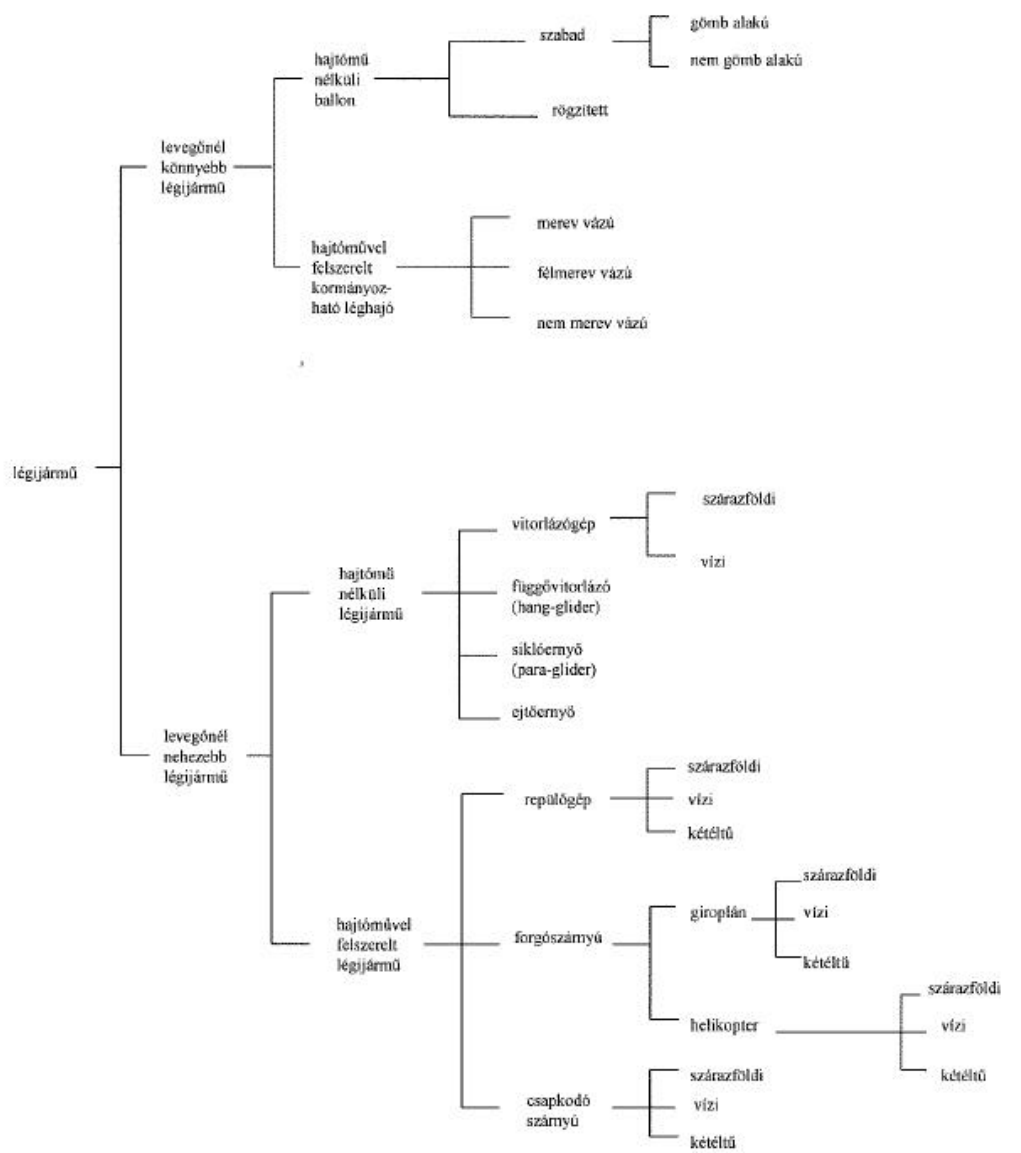
A légijármű-parancsnok leszállás után intézkedjen a transzponder mielőbbi megjavításáról.

„I” Függelék**REPÜLŐTEREK ADATAI**

A repülőterek adatai az AIP-ben kerülnek közzétételre.

„J” Függelék

LÉGIJÁRMŰVEK OSZTÁLYOZÁSA



Megjegyzés: A motoros vitorlázó, motoros függővitorlázó, motoros siklóernyő, valamint az ultrakönnyű légijármű a levegőnél nehezebb, hajtóművel felszerelt repülőgépeknek minősül.

„K” Függelék**AFIS EGYSEGGEEL RENDELKEZŐ REPÜLŐTEREKEN TÖRTÉNŐ MŰKÖDÉS SZABÁLYAI****1. AFIS**

1.1. A Magyar Köztársaság egyes nem ellenőrzött repülőterein repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot (Aerodrome Flight Information Service – AFIS) nyújtanak. A szolgálatot ún. AFIS egységek nyújtják.

1.2. Az AFIS egységek a légi járművek számára ismert forgalomra, meteorológiai viszonyokra és repülőtéri állapotokra vonatkozó tájékoztatásokat adnak. Légiforgalmi irányítói engedélyeket nem adnak.

1.3. Az AFIS egységek rádiótávbeszélő hívójele a repülőtér nevéből és az ezt követő „INFO” szóból áll.

1.4. A repülések biztonságos és hatékony végrehajtása érdekében, az AFIS egységek tájékoztatásokat és javaslatokat adnak:

- a repülőtéri forgalom és a repülőtér kijelölt légterében működő légi járművek számára;
- műszer szerinti megközelítést végrehajtó légi járművek számára (azokon a repülőtereken, ahol műszer szerinti megközelítési eljárásokat kidolgoztak).

1.5. Az AFIS egységek a fenti légi járművek számára riasztószolgálatot is nyújtanak.

1.6. Az AFIS egységeknek ugyancsak feladatuk az ATC engedélyek beszerzése, és ezek továbbítása az érintett légi járművek számára, ha az induló légi jármű felszállás után a repülőteret elhagyva, ellenőrzött légterben tervezi repülését folytatni.

1.7. Azokon a repülőtereken, ahol műszer szerinti megközelítési eljárások végrehajtása is lehetséges, az AFIS egység a VFR légi járművet a TIZ határánál várakoztathatja, ha ez egy műszer szerinti megközelítést végrehajtó IFR légi jármű biztonsága érdekében szükséges.

2. Javasolt futópálya

Az AFIS egységek a felszállni, vagy leszállni készülő légi járművek számára meghatározott futópályát javasolnak.

A „JAVASOLT FUTÓPÁLYA” (SUGGESTED RUNWAY) kifejezés azt a futópályát jelöli, amelyet az AFIS egység a legmegfelelőbbnek tart az érintett légi jármű számára, figyelembe véve a talajszélet, a futópálya hosszát, a megközelítési navigációs berendezéseket, valamint a forgalmi helyzetet. Általában azt a futópályát javasolják, amely a széliránynak a legjobban megfelel. Előfordulhat azonban, hogy a forgalmi helyzetet és a rendelkezésre álló megközelítési berendezéseket figyelembe véve, ettől eltérő pálya használatát javasolják. A légi jármű vezetője azonban nem mentesül azon felelőssége alól, hogy eldöntse, a javasolt futópálya minden vonatkozásban megfelel-e a biztonságos üzemelés követelményeinek, figyelembe véve légi járművének technikai jellemzőit. Ha az érintett légi jármű vezetője a légi jármű jellemzői miatt a javasolt futópályát elfogadni nem tudja, erről amilyen hamar csak lehetséges – tájékoztassa az AFIS egységet.

3. Induló légi járművek számára adott tájékoztatások

Az előtéren: javasolt futópálya, talajszél, légnyomás, és lényeges helyi forgalomra vonatkozó tájékoztatást adnak.

A futópálya váróhelyén: a légi jármű „felszállásra kész” bejelentését követően a légi jármű „ISMERT FORGALOM NINCS” (NO REPORTED TRAFFIC) tájékoztatást, vagy ismert forgalomra vonatkozó tájékoztatást kap. 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...” (ATC CLEARS YOU TO...) kifejezést használják.

A futópályára történő kiguruláskor: a „PÁLYA SZABAD” (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.

Felszállás után: frekvenciaváltásra történő felszólítás, ha ez szükséges.

4. Leszálló légi járművek számára adott tájékoztatások

A rádióösszeköttetés első ízben történő felvételekor: javasolt futópálya, forgalmi tájékoztatás, meteorológiai tájékoztatás és futópálya állapotok (az AFIS egység javasolhatja az érkező VFR légi járműnek, hogy kijelölt pont felett várakozzon).

A hosszúfalon, alapfalon vagy végső egyenesen: „PÁLYA SZABAD” (RUNWAY FREE), vagy a futópályán, vagy annak közelében mozgó egyéb légi járművekről, akadályokról stb. szóló tájékoztatás.

Leszállás után a futópályán: ha szükséges, gurulással kapcsolatos információk megadása.

Begurulás közben: parkolásra vonatkozó információk, ha szükséges.

5. Induló, illetve érkező légi járművektől megkívánt jelentések

Annak érdekében, hogy az AFIS egység folyamatosan ismerje a forgalmi helyzetet és, hogy korrekt és folyamatos tájékoztatást tudjon adni valamennyi légi jármű számára, szükséges, hogy minden légi jármű a szükséges mértékben jelentse be szándékait és repülési manővereit, pl.:

Induló légi járművek:

- felszálláshoz történő gurulási szándék;
- használandó futópálya;
- felszállás utáni útvonal;
- felszállásra kész jelentés;
- kigurulás a futópályára;
- bármely egyéb szándék vagy manőver, amely egyéb légi járművek forgalmát befolyásolhatja.

Érkező légi járművek:

- helyzete, magassága és érkezésének számított időpontja a kijelölt belépő pontra, vagy a repülőtérre;
- IFR repülés esetén a kért futópálya és a megközelítési eljárás;
- jobb forgalmi körbe történő belépési szándék, ha a repülési szabályok szerint bal iskolakörrel kellene a megközelítést és leszállást végrehajtani;
- várakozás megkezdése vagy befejezése;
- műszer szerinti megközelítési eljárás megkezdése, vagy belépés a forgalmi körbe;
- fontos pontok keresztezése, pl. a távoli irányadó átrepülése a műszer szerinti megközelítés során;
- alapfalra, vagy végső egyenesre történő fordulás;
- gurulás az előtérre, vagy a parkolóhelyre leszállás után;
- megszakított megközelítés;
- egyéb, más szándék vagy manőver, amely más légi járművek működését befolyásolhatja.

6. A repülőtér légterét átrepülő légi járművek

Annak a légi járműnek, amely egy forgalmi tájékoztató körzetet (TIZ), leszállási szándék nélkül kíván átrepülni, az alábbiakról kell tájékoztatnia a repülőtéri AFIS egységet a légtér határának átrepülése előtt:

- helyzet és magasság;
- útvonal, illetve a légtér átrepülésének szándéka;
- számított belépési idő, illetve a repülőtér vagy kijelölt navigációs berendezés feletti átrepülés tényleges időpontja.

Az érintett légtér átrepülése során a bejelentett magasságot, vagy útvonalat megváltoztatni csak az AFIS egység előzetes tájékoztatása és annak nyugtázása után szabad.

Az átrepülő légi jármű számára az AFIS egység következő tájékoztatásokat nyújtja:

- forgalmi tájékoztatás, lényeges helyi forgalom;
- bármely egyéb, a légi jármű számára fontosnak ítélt tájékoztatás.

Az átrepülés bejelentésével továbbított repülési tervadatokról nem következik, hogy a légi jármű számára ezt követően a rendeltetési repülőtéren történő leszállásig automatikusan riasztószolgálatot biztosítanak.

7. A „PÁLYA SZABAD” kifejezés használata

A „PÁLYA SZABAD” kifejezést akkor továbbítják az induló vagy leszálló légi jármű számára, ha más légi jármű nem tartózkodik a futópályán, vagy nem várakozik, vagy gurul a futópálya szélétől számított 50 m távolságon belül (illetve 30 m távolságon belül, ha a futópálya hossza a 900 m-t nem haladja meg).

8. Légi járművek gurulása

Ha egy légi jármű a repülőter területén felszállással vagy leszállással kapcsolatban nem álló gurulást kíván végrehajtani, szándékát jelentse be az AFIS egységnek, amely szükség szerint lényeges forgalomról szóló tájékoztatást ad.

9. Várakozás kigurulás előtt

A felszálláshoz 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.

10. Légi járművezetők közötti közleményváltások

Ha az AFIS egység előnyösnek ítéli, felkérheti az érintett légi járművek vezetőit, hogy közvetlenül tájékoztassák egymást, illetve egymás között koordinálják repülési műveleteiket az összeütközések megelőzése érdekében. Ilyen közvetlen rádióösszeköttetést a légi járművek vezetői is kezdeményezhetnek.

11. Fény- és pirotechnikai jelzések

Az AFIS egység, ha egyéb módon nem lehetséges, egy légi jármű számára fény- vagy pirotechnikai eszközök segítségével is adhat tájékoztatást.

A szaggatott vörös fényjelek, vagy vörös rakéta valamilyen veszélyről történő figyelmeztetésül szolgálnak a légi jármű vezetője számára.

Az ilyen jelzések egyike sem jelent irányítói engedélyt vagy utasítást.

„L” Függelék**VFR ELJÁRÁSOK BUDAPEST-FERIHEGY REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ
KÖRZETBEN ÉS BUDAPEST TMA-BAN**

Megjegyzés: A Budapest-Ferihegy repülőtéri irányító körzet (CTR) és Budapest TMA leírását a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM–HM–KTM együttes rendelet 2. sz. melléklete, és az 1 : 500 000 léptékű légiforgalmi térkép tartalmazza.

1. VFR eljárások Budapest-Ferihegy CTR-ben**1.1. Általános előírások****1.1.1. Időjárási minimum:**

- látástávolság 5 km;
- felhőalap 1500 láb (450 m).

1.1.1.1. Különleges VFR repülések

a) A CTR-ben a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. Melléklet 7. Fejezet 7.13 pontja alapján különleges VFR repülések engedélyezhetők, amennyiben a földi látástávolság legalább 1500 m.

Ha a földi látástávolság kisebb, mint 1500 m, csak az állami légijárművel különleges feladatot végrehajtó repülések, valamint a betegszállítással és életmentéssel kapcsolatos helikopterrepülések részére engedélyezhető különleges VFR repülés végrehajtása. Az ilyen repülések végrehajtására vonatkozó eljárásokat az illetékes ATC egység és az érintett légijárművek üzemeltetői között együttműködési eljárásban kell rögzíteni.

Megjegyzés: Lásd a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. Mellékletének 7.13.1.4 pontját.

b) A különleges VFR repüléseket felhőalap megkötés nélkül, de folyamatos földlátással kell végrehajtani.

Megjegyzés: A légijárműveknek olyan navigációs képességgel kell rendelkezniük, és olyan sebességgel kell repülniük, amely lehetővé teszi, hogy az akadályokat kellő időben észleljék, az összeütközés elkerülése érdekében.

c) Az állami légijárművel különleges feladatot végrehajtó repülések, valamint a betegszállítással és életmentéssel kapcsolatos repülések kivételével a különleges VFR repüléseket a 3. Fejezet Látvarepülési szabályok 3.4 pontjában előírt minimális magasságok betartásával kell végrehajtani.

1.1.2. A CTR-ben hajtómű nélküli légijárművek repülése tilos.

1.1.3. A CTR-ben kijelölt végső megközelítési területre csak a Budapest-Ferihegyi repülőtérre történő leszállás, vagy speciális repülő feladat végrehajtása esetén lehet berepülni. A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény végrehajtására kiadott 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelet 22. §-ának (4) bekezdése alapján a repülőtér közvetlen környezetében (végső megközelítési területén belül) légijármű rendszeres használatára nem nyilvános fel- és leszállóhely nem létesíthető.

A végső megközelítési területet a földfelszíntől 2000' (600 m) 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 – 472924 É 0190309 K
473358 É 0191018 K

Speciális repülő feladatnak minősül: az állami légijárművel különleges feladatot végrehajtó repülések, valamint a betegszállítással és életmentéssel kapcsolatos repülés, továbbá a mező- és erdőgazdasági légi munkavégzés, közegészségügyi légi beavatkozás, teher-beemelés, légi fényképezési és légi megfigyelési feladatokat végző repülés.

1.2. A repülések végrehajtása

1.2.1. A nem ellenőrzött légtérből belépni szándékozó légijárműveknek fel kell venniük a rádióösszeköttetést a TWR-rel (118,1 MHz) a CTR határ átrepülése előtt, és engedélyt kell kérniük a belépésre.

1.2.1.1. A belépést kijelölt belépő pontokon kell végrehajtani, kivéve, ha a Budapest-Ferihegyi TWR másként nem rendelkezik.

Megjegyzés: A be- és kilépést a kijelölt jelentőpontokon kell tervezni.

1.3. Megközelítési eljárás a Budapest-Ferihegyi repülőtéren

1.3.1. A belépő pont engedélyezett átrepülése után közeledjen és a TWR utasítása szerint:

– lépjen be a kijelölt várakozási légtérbe; vagy

– hajtsa végre a megközelítést és leszállást.

Várakozás: Maximum 1500 láb (450 m) tengerszint feletti magasságon.

1.3.2. Leszállás

1.3.2.1. A leszállást a futópályákra, valamint 7000 kg-nál könnyebb repülőgépek esetében az A3-A4-A5 és B2 gurulót szakszokra is végre lehet hajtani.

1.3.2.2. A leszállás helyét a repülőtéri irányító torony a rádióösszeköttetés felvételekor közli. A leszállás helyének kijelölésekor a TWR figyelembe veszi a futópályák kijelölésére vonatkozó előírásokat.

Megjegyzés: A helikopter leszállóhely a 13R/31L futópályától DNy-ra, az „A1” és „B1” gurulóutak között található.

1.3.3. Rádióösszeköttetés megszakadásakor követendő eljárás

Közeledjen az engedély szerint, és ha nem kapott leszállási engedélyt, a kijelölt várakozási légtérben várakozzon 5 percet és hajtsa végre a leszállást a használatos futópályára.

Rádióösszeköttetés megszakadása esetén a TWR meg fogja kísérelni az engedélyek, illetve utasítások továbbítását az „A” Függelékben szereplő fényjelek segítségével.

1.3.4. Földi mozgás

Ha a TWR más utasítást nem ad, a gurulást a „FOLLOW ME” beállító gépkocsi utasítása szerint kell végrehajtani.

1.4. Induló légijárművek

1.4.1. Induló légijárművek a felszállást az 1.3.2. pontban megadott leszállóhelyekről hajthatják végre.

1.4.2. Indulási eljárások

Hagyja el a CTR-t a TWR által adott útvonalengedély szerint.

1.4.3. Rádióösszeköttetés megszakadásakor követendő eljárás

a) ha a felszállás előtt szakad meg a rádióösszeköttetés, felszállni tilos;

b) ha felszállás után szakad meg a rádióösszeköttetés, folytassa a repülést és járjon el jelen szabályzat

2. Fejezetében leírt, a rádióösszeköttetés elvesztése esetén követendő szabványeljárások szerint.

2. VFR eljárások Budapest TMA-ban

2.1. Belépési eljárás

2.1.1. Budapest TMA alatt lévő repülőterekről történő felszállás esetén az indulási repülőtér forgalmi körének elhagyásakor a légi járműnek fel kell vennie a rádióösszeköttetést Budapest ATS Központ APP szektorával.

2.2. Repülési magasságok

A légi járművek repülési magasságának ellenőrzése az átváltási magasságon, vagy az alatt végrehajtott repülések esetén lábban kifejezett tengerszint feletti magasságok szerint, a legalacsonyabb használható repülési szinten, vagy a fölött végrehajtott repülések esetében pedig repülési szintek szerint történik.

Az átváltási rétegben utazómagasságot nem jelölnék ki.

A magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM–HM–KTM együttes rendeletben a vitorlázó légterekben használható magasságok szigorú betartása rendkívül fontos, tekintettel arra, hogy az ATC a vitorlázó légterek és az általa kezelt IFR légi járművek között 500 láb (150 m) függőlegesen elkülönítést biztosít.

„M” Függelék**RÁDIÓÖSSZEKÖTTETÉS ELVESZTÉSE****1. Általános eljárások**

Ha egy légi jármű nem képes összeköttetést létesíteni valamely ATS szektorral a kijelölt frekvencián, a beállított frekvencia ellenőrzése után ellenőrizze, hogy rádióberendezése megfelelően működik-e.

Megjegyzés: A vevőkészülék működése az egyéb rádió-közleményváltások vagy folyamatos rádióadások (VOLMET, ATIS) figyelésével ellenőrizhető.

Ha a rádiókészülék adó és vevő egységei megfelelően működnek, az érintett ATS frekvencián működő egyéb légi járműveket fel kell kérni, hogy közvetítsenek a légi jármű és az érintett ATS egység között, ha pl.: a földrajzi viszonyok akadályozzák az összeköttetés felvételét.

Ha ez az eljárás sikertelen, a légi jármű próbáljon meg összeköttetést létesíteni az érintett ATS egység egyéb szektorai által használt frekvenciákon, és kérje fel azokat a közlemény továbbítására. Ha a kísérlet eredménytelen, próbálja meg a rádióösszeköttetés felvételét egyéb ATS egységgel.

Ha az érintett ATS szektor másodlagos frekvenciával is rendelkezik, a légi jármű először próbáljon meg összeköttetést létesíteni az érintett szektorral a másodlagos frekvencián.

Ha a fedélzeti rádióvevő és/vagy adóberendezés meghibásodott, és a légi jármű transzponderrel rendelkezik, megfelelő kód beállításával jelezze a rádióhibát.

Megjegyzés: Lásd a 2. Fejezet 2.6.6.2 pontját is!

2. Vevőkészülék meghibásodása

Ha egy légi jármű állomás vevőkészülék hiba miatt nem tud összeköttetést létesíteni, a „TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE” (VAKADÁS VEVŐKÉSZÜLÉK HIBA MIATT) kifejezést követően továbbítson jelentéseket a használatos frekvencián a tervezett időpontokban, illetve földrajzi helyeken. A közlemény leadása után azt teljes terjedelmében meg kell ismételni, és közölni kell a következő adás tervezett időpontját.

„N” Függelék

VULKÁNI TEVÉKENYSÉGRŐL SZÓLÓ KÜLÖNLEGES LÉGIJELENTÉS (VAR) ŰRLAP

MODEL VAR: to be used for post-flight reporting

Operator:		Aircraft identification (as per item 7 of flight plan):		Pilot-in-command:		Dep. time:		Date:		Time: UTC	
.....						Arr. at:		Date:		Time: UTC	

Addressee											
		AIREP SPECIAL									

Section 1	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 including vertical and lateral extent of ash cloud, horizontal movement, rate of growth, etc. as available)										

The following information is not for transmission by RTF												
Section 2	TICK ☒ THE APPROPRIATE BOX											
	9	Density of ash cloud	(a) wispy	☐	(b) moderate dense	☐	(c) very dense	☐				
	10	Colour of ash cloud	(a) white	☐	(b) light grey	☐	(c) dark grey	☐				
			(d) black	☐								
	11	Eruption	(a) continuous	☐	(b) intermittent	☐	(c) not visible	☐				
	12	Position of activity	(a) summit	☐	(b) side	☐	(c) single	☐				
			(d) multiple	☐	(e) not observed	☐						
	13	Other observed features of eruption	(a) lightning	☐	(b) glow	☐	(c) large rocks	☐				
		(d) ash fall out	☐	(e) mushrooming cloud	☐	(f) nil	☐					
14	Effect on aircraft	(a) communications	☐	(b) nav systems	☐	(c) engines	☐					
		(d) pilot static	☐	(e) windscreen	☐	(f) windows	☐					
		(g) nil	☐									
15	Other effects	(a) turbulence	☐	(b) St Elmos Fire	☐	(c) fumes	☐					
		(d) ash deposits	☐									
16	Other information	(Add any information considered useful.)										

„O” Függelék

LÉGIFORGALMI ESEMÉNY JELENTÉS ŰRLAP

1. Az űrlap képe

4. Distance a) Closest horizontal distance _____ b) Closest vertical distance _____	
5. Flight weather conditions 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*	
6. Any other information considered important by the pilot-in-command _____ _____ _____ _____ _____	
D — MISCELLANEOUS	
1. Information regarding reporting aircraft 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 _____	
2. Function, address and signature of person submitting report a) Function _____ b) Address _____ c) Signature _____ d) Telephone number _____	
3. Function and signature of person receiving report a) Function _____ b) Signature _____	

* Delete as appropriate

2. A Légitforgalmi Esemény Jelentés Űrlap kitöltése

Megjegyzés: Az előzetesen rádión leadott jelentések tartalmazzák a formanyomtatvány satírozott részeiben feltüntetett elemeket!

2.1. Rovatok

A – A jelentést tevő légi jármű azonosító jele.

B – Az esemény típusa.

Megjegyzés: Az AIRPROX jelentést azonnal adják le rádión.

C – Az esemény leírása.

C1 – Dátum/idej pont (UTC-ben), és

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

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: ().

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

C4 – A légi járművek közötti legkisebb vízszintes/függőleges távolság.

C5 – A repülés meteorológiai körülményei.

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

D – Minden egyéb más tájékoztatás.

D1 – A jelentő légi járműre vonatkozó egyéb tájékoztatások pl.: D1 f)-nél, az ATS egység állami hovatartozása, a dátum és az idej pont UTC-ben. D1 g)-nél, a jelentés kitöltési dátuma és idej pontja UTC-ben.

D2 – A jelentést tevő személy beosztása, címe és aláírása.

D3 – A jelentést vevő személy beosztása és aláírása.

E – Az érintett ATS egység kiegészítő tájékoztatásai.

E1 – A jelentés vételének módja.

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

Használja a mellékelt ábrát a légi járművek helyzetének jelzésére és szükség szerint csatoljon további lapokat az esemény leírásához.

„P” Függelék

ACAS IMPLEMENTATION MONITORING PILOT REPORT FORM

(Fill in blanks/Circle correct answers)

Aircraft operator: _____			
Name: _____ (Information requested on this line is optional)		Telephone: _____	
Aircraft Call Sign: _____		Registration: _____	Type: _____
Aerodrome of departure: _____		Destination: _____	
Date of event: _____		Time (UTC): _____	
Own altitude: _____ ft/FL		Cleared altitude: _____ ft/FL	
Own aircraft position	FIR: _____	VOR: _____	Radial: _____ DME: _____
	or:		
	LAT: _____		LONG: _____
	or:		
	TMA		SID/STAR Procedure
Radar vectoring?: YES / NO			
ATC unit: _____		Frequency: _____	SSR Code: _____
Phase of flight: Take-off/Climb/Cruise/Initial Descent/Hold/Approach/Final/Missed approach			
TA information (before RA) TA issued?: YES / NO Visual contact as a result of TA?: YES / NO			
RA information			
Intruder information		bearing: _____ o'clock	Range: _____ NM
Relative altitude: _____ ft above/below Climbing/Level/Descending			
Original RA:		Climb/Crossing Climb/Descend/ Crossing Descend Reduce Climb/Reduce Descent/Monitor Vertical Speed If Reduce/Monitor Vertical Speed, limits: _____ fpm to _____ fpm	
Subsequent advisory(ies):		Climb Now/Descend Now/Increase Climb/Increase Descent/ Monitor Vertical Speed	
Did you follow the RA?: YES/NO		If appropriate, estimated deviation from clearance: _____ ft	
RA was: Necessary/Useful/Nuisance			
ATC Information		ATC traffic information issued?: YES/NO	
ATC avoiding action issued?: YES/NO		If YES, consistent with RA?: YES/NO	
Flight conditions	IMC/VMC	Day/night	Visibility: _____ NM
Remarks (if necessary, continue overleaf:)			

„Q” Függelék**KIJELÖLT KÖRZETI FREKVENCIÁK**

A kijelölt körzeti frekvenciákat az AIP tartalmazza.

„R” Függelék**MEGHATÁROZÁSOK**

Megjegyzés: Jelen melléklet szövegében a „szolgálat” kifejezés mindvégig funkciók, vagy nyújtott szolgáltatás megjelölésére vonatkozó elvont fogalmat, míg az „egység” kifejezés egy szolgálatot ellátó kollektív testületet jelent.

A jelen melléklet szövegében használt kifejezések jelentése a következő:

1. ACK közlemény – ACK message

Közlemény elfogadását jelző válaszközlemény, amelyet az EUROCONTROL IFPS egysége továbbít a számára eljuttatott közlemény feladójának.

2. ADS

Automatikus adattovábbításon alapuló felderítés jelölésére használt rövidítés.

3. ADS megállapodás – ADS agreement

Az ADS jelentések tartalmát és feltételeit rögzítő terv (azaz, az ATS egység által megkívánt adatok, és az ADS jelentések gyakoriságának vonatkozásában az ADS szolgálat nyújtását megelőzően megállapodásra kell jutni).

Megjegyzés: A megállapodás feltételei a földi rendszer és a légijárművek közötti címzett ADS kapcsolat, vagy címzett ADS kapcsolatok sorozata útján valósulnak meg.

4. Adatkapcsolat összeköttetések – Data link communications

Távközlési összeköttetés, amelynek során a közleményeket adatkapcsolaton keresztül továbbítják.

5. AFIL

Levegőből benyújtott repülési terv (Air Filed Flight Plan) jelölésére használt rövidítés.

6. AIP

Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány (Aeronautical Information Publication) jelölésére használt rövidítés.

7. AIS

Légiforgalmi tájékoztató szolgálat (Aeronautical Information Services) jelölésére használt rövidítés.

8. AIS egység – AIS unit

Meghatározását lásd a „Légiforgalmi tájékoztató szolgálati egység” alatt.

9. AMC

A Légtérigazdálkodó Csoport (Airspace Management Cell) jelölésére használt rövidítés.

10. AMSL

Közepes tengerszint feletti magasság (Above Mean Sea Level) jelölésére használatos rövidítés.

11. ATS egység – ATS unit

Meghatározását lásd a „Légiforgalmi szolgálati egység” alatt.

12. ATS útvonal – ATS route

A forgalom lebonyolítására kijelölt útvonal, amelyet a légiforgalmi szolgálatok ellátása érdekében határoztak meg.

1. Megjegyzés: Az ATS útvonal kifejezést a tanácsadói útvonal, az ellenőrzött vagy nem-ellenőrzött útvonal, érkezési vagy indulási útvonal stb. jelzésére felváltva használják.

2. Megjegyzés: Egy ATS útvonalat az ATS útvonal nevével, a fontos pontoktól (út-pontok), illetve ezekre tartó útiránnyal, a fontos pontok közötti távolsággal, jelentési kötelezettséggel és a légiközlekedési hatóság által megállapított legkisebb biztonságos repülési magassággal határoznak meg.

13. Államhatár menti korlátozott légtér

A Magyar Köztársaság határa mentén a magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I. 16.) Korm. rendeletben meghatározott 10 km-es mélységben kijelölt sáv. A benne folyó repülésekre külön előírások vonatkoznak.

14. Állami légijármű – State aircraft

Honvédelmi, vagy rendvédelmi célokat szolgáló légijármű.

15. Általános célú repülés – General aviation

Gazdasági célú légiközlekedés és munkarepülések körébe nem tartozó valamennyi, polgári légijárművel végzett repülés.

16. Általános légiforgalom (GAT) – General air traffic (GAT)

A polgári légijárművek, valamint az állami légijárművek (beleértve a katonai, vám- és rendőrségi légijárműveket), mozgásának összessége, amelyeket az ICAO eljárásainak megfelelően hajtanak végre.

17. Átkapcsolási pont – Changeover point

Az a pont, ahol a VOR berendezéssel kijelölt ATS útvonalszakaszon üzemelő légijárműtől elvárják, hogy a már átrepült berendezés — mint elsődleges navigációs referencia hely — követéséről átáll az előtte levő berendezés követésére.

Megjegyzés: Az átkapcsolási pontokat azért jelölik ki, hogy a jelek erőssége és minősége a legmegfelelőbb egyensúlyban legyen a navigációs berendezések között minden használatos szinten, továbbá, hogy azonos berendezéstől származó irányszög vezetést biztosítsanak az azonos útvonalszakaszon üzemelő összes légijármű számára.

18. Átváltási magasság – Transition altitude

Az a magasság, amelyen, vagy amely alatt a légijármű függőleges helyzetét a közepes tengerszint feletti magasságok szerint ellenőrzik.

19. Belépési/belépő pont – Entry point

Navigációs berendezéssel, vagy fontos ponttal meghatározott első jelentőpont, amely fölött a légijármű átrepül, vagy várható, hogy át fog repülni valamely repüléstájékoztató, vagy irányítói körzetbe történő belépésekor.

20. Belföldi repülés – Domestic flight

Államhatárt nem keresztező repülés.

21. Benyújtott repülési terv – Filed flight plan

A repülési terv, ahogyan azt a légijármű vezetője, vagy kijelölt képviselője benyújtotta egy ATS egységnél, minden esetleges későbbi módosítás nélkül.

22. Bevezető irányító egység – Approach control office

Egy vagy több repülőtér érkező, vagy induló ellenőrzött forgalma számára, légiforgalmi irányító szolgálat ellátása céljából létesített egység.

23. Bevezető irányító szolgálat – Approach control service

Érkező vagy induló ellenőrzött forgalom részére nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat.

24. Budapest FIR

A Magyar Köztársaság államhatára által körbezárt terület, amely a földfelszíntől a légiközlekedésre igénybe vehető legnagyobb magasságig terjed.

25. Címzett ADS kapcsolat – ADS contract

ADS elektronikus protokollal megkötött, amelynek segítségével a földi rendszer és a légijárművek között az ADS megállapodás feltételei megvalósulnak, meghatározva, hogy milyen feltételek esetén kezdeményezték az ADS jelentéseket, és a jelentések milyen adatokat tartalmazzanak.

Megjegyzés: Az „ADS elektronikus protokollal megkötés” olyan gyűjtőfogalom, mely felváltva jelenthet esemény alapú ADS protokollal megkötést (event contract), kérést tartalmazó ADS protokollal megkötést (demand contract), időszakos ADS protokollal megkötést (periodic contract), vagy kényszerhelyzeti módot (emergency mode). A földre irányuló ADS jelentések a földi rendszerek között is felhasználhatók.

26. Elkülönítés – Separation

Légijárművek, magasságok vagy repülési útvonalak közötti térköz.

27. Ellenőrzött légtér – Controlled airspace

Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a repülések részére a légtér osztályba sorolásának megfelelő légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak.

Megjegyzés: Az ellenőrzött légtér gyűjtőfogalom, amely az A, B, C, D és E osztályú ATS légtereket foglalja magába.

28. Ellenőrzött repülés – Controlled flight

Bármilyen repülés, amelynek működése légiforgalmi irányítói engedély függvénye.

29. Ellenőrzött repülőtér – Controlled aerodrome

Olyan repülőtér, ahol a repülőtéri forgalom részére légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak.

Megjegyzés: Az „ellenőrzött repülőtér” kifejezés azt jelenti, hogy a repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak, de nem jelenti szükségszerűen, hogy ott repülőtéri irányító körzetet létesítenek.

30. Előírt navigációs pontosság (RNP) – Required navigational performance (RNP)

Egy meghatározott légtérben történő repülés végrehajtásához szükséges navigációs/útvonaltartás pontossági szint.

31. Előtér – Apron

Szárazföldi repülőtérén a légijárművek kiszolgálására, utasok ki- és beszállítására, posta vagy áru ki- és berakására, üzemanyag-felvételre, parkolásra, vagy karbantartásra kijelölt terület.

32. Előtérügyeleti szolgálat – Apron management service

Az előtéri tevékenység, valamint a légijárművek és járművek előtéri mozgásának szabályozására és ellenőrzésére biztosított szolgálat.

33. Elsődleges (légtérellenőrző) radar (PSR) – Primary surveillance radar (PSR)

Visszavert rádiójeleket használó radar-rendszer.

34. Engedélyhatár – Clearance limit

Az a pont, ameddig egy légijárműnek légiforgalmi irányítói engedélyt adtak.

35. EOBT

Számított fékoldási idő jelölésére használatos rövidítés.

36. Érvényes repülési terv – Current flight plan

Az a repülési terv, amely a későbbi engedélyekből eredő módosításokat is magába foglalja – ha vannak ilyenek.

37. Fedélzeti válaszelőadó – Transponder

Meghatározását lásd a „Transzponder” címszó alatt.

38. Felelős légiforgalmi szolgálati egység

Időszakosan korlátozott légtérben, a légiforgalmi szolgálatok biztosításáért az üzemidő alatt átmenetileg felelős egység.

39. Felhőalap – Ceiling

Az égboltnak több mint felét borító, 20 000 láb (6 000 m) alatti legalacsonyabb felhőréteg alapjának föld, vagy víz feletti magassága.

40. FL (F)

Repülési szint jelzésére használatos rövidítés.

41. Fontos pont – Significant point

Meghatározott földrajzi hely, amelyet valamely ATS útvonal, vagy egy légi jármű repülési útvonalának meghatározásához, valamint egyéb navigációs és ATS célokra használnak.

42. Forgalmi tájékoztatás – Traffic information

Légiforgalmi szolgálati egység által a légi járművezető figyelmének felhívása céljából adott tájékoztatás olyan egyéb ismert, vagy észlelt légiforgalomról, amely a légi jármű közelében, vagy annak tervezett útvonalán működhet, hogy ezáltal segítse a légi jármű vezetőjét az összeütközés elkerülésében.

43. Forgalmi tájékoztató körzet (TIZ) – Traffic information zone (TIZ)

Nem ellenőrzött repülőterek körül kijelölhető, meghatározott méretű légtér, amelyben a repülések számára a repüléstájékoztató és riasztószolgálatot az érintett repülőtér repüléstájékoztató egysége nyújtja.

44. Forgalom elkerülése érdekében adott tanács – Traffic avoidance advice

Légiforgalmi szolgálati egység által manőver/ek végrehajtására adott tanács annak érdekében, hogy segítse a légi járművezetőt az összeütközés elkerülésében.

45. Földi látástávolság – Ground visibility

Megbízott észlelő által jelentett, vagy automatizált rendszer által mért látástávolság egy adott repülőtéren.

46. Futópálya – Runway (RWY)

Egy szárazföldi repülőtéren meghatározott derékszögű terület, amelyet légi járművek fel- és leszállása céljából készítettek.

47. Futópálya menti látástávolság (RVR) – Runway visual range (RVR)

Az a távolság, ameddig a futópálya középvonalán álló légi jármű vezetője a futópálya felületi jelöléseit, vagy a futópálya szélét kijelölő, vagy középvonalát azonosító fényeket látja.

48. Futópályasértés – Runway incursion

A repülőtéren a légi járművek le- és felszállására kijelölt, védett területen belül légi jármű, jármű vagy személy szabálytalan jelenléte.

49. Futópálya várakozási hely – Runway-holding position

Futópálya, akadálykorlátozási felület, vagy ILS/MLS kritikus/érzékenységi terület védelme céljából kijelölt hely, amelynél a guruló légi járműveknek és egyéb járműveknek meg kell állniuk, és várakozniuk kell, ha a repülőtéri irányító torony egyéb módon nem rendelkezik.

Megjegyzés: A rádiótávbeszélő kifejezésekben a „várópont” (holding point) kifejezést a futópálya várakozási hely jelzésére használják.

50. Függőleges elkülönítés – Vertical separation

Légi járművek közötti elkülönítés függőleges távolságban kifejezve

51. Géptengely irány – Heading

Az az irány, amelybe a légi jármű hossz tengelye mutat, a mágneses Északtól mért fokokban kifejezve.

52. GND

Földfelszín jelölésére használatos rövidítés.

53. Gurulás – Taxiing

Egy légi járműnek a repülőtér felszínén saját hajtóműve segítségével végzett mozgása, a fel- és leszállás eseteit kivéve.

54. Gurulóút – Taxiway

Szárazföldi repülőtéren kijelölt, a légi járművek gurulására és a repülőtér egyes területeinek összekapcsolására létesített út, beleértve:

a) Légi jármű állóhely gurulási nyomvonal:

Az előtér azon része, melyet gurulóútként jelöltek ki, kizárólag a légi jármű állóhelyek megközelítése céljából.

b) Előtéri gurulót:

A gurulót rendszer azon része, amely az előtérén halad keresztül, hogy az előtérén való átgurulásokhoz útvonalat biztosítson.

c) Gyors-legurulót:

A futópályához hegyesszögben csatlakozó gurulót, amely lehetővé teszi a leszálló repülőgépeknek nagyobb sebességgel való legurulását, más leguruló utakkal ellentétben, ily módon csökkentve a futópálya foglaltsági időt.

55. Hajózó személyzet tagja – Flight crew member

A személyzetnek érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkező olyan tagja, akinek munkája nélkülözhetetlen a légi jármű üzemeltetéséhez a szolgálati ideje alatt.

56. Helység jelölés – Location indicator

Az ICAO által előírt szabályoknak megfelelően kialakított és valamely légiforgalmi állandóhelyű állomás helységére kijelölt négybetűs kódcsoporthoz.

57. Helyi kényszerhelyzeti szolgálatok – Local emergency services

Repülőtérén nyújtott tűzoltó, mentő, műszaki mentő stb. szolgálatok, amelyeket alapvetően a repülőtérén, illetve annak közelében bekövetkező repülőbalesetek következményeinek felszámolása érdekében biztosítanak.

58. Hosszirányú elkülönítés – Longitudinal separation

Légi járművek közötti elkülönítés időben, vagy útirányon mért távolságban kifejezve.

59. ICAO

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (International Civil Aviation Organisation) jelölésére használt rövidítés.

60. Időjárás előrejelzés – Forecast

Várható meteorológiai körülmények megállapítása meghatározott időpontra, vagy időtartamra és meghatározott körzetre, vagy légtér szakaszra.

61. Időszakosan korlátozott légtér – Temporary Segregated Area

Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül időszakosan olyan katonai repülés folyik, amely veszélyt jelent az adott repülési tevékenységben részt nem vevő más repülések számára.

62. IFR

A műszer szerinti repülési szabályok (Instrument Flight Rules) jelölésére használt rövidítés.

63. IFR repülés – IFR flight

Műszer szerinti repülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

64. Illetékes ATS egység – Appropriate ATS unit

Kijelölt légtérben légiforgalmi szolgálatok nyújtásáért felelős egység.

65. IMC

Műszeres meteorológiai körülmények (Instrument Meteorological Conditions) jelölésére használt rövidítés.

66. Indulási repülőtér – Departure aerodrome

Repülőtér, ahonnan a felszállás történt.

67. Irányítás átadás – Transfer of control

A légiforgalmi irányító szolgálat ellátásával járó felelősség átadása.

68. Irányítás átadási pont – Transfer of control point

A légi jármű repülési útvonalán lévő azon meghatározott pont, amelyenél a légi járműnek nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat ellátásának felelősségét átadják az egyik irányító egységtől, vagy irányító munkahelytől a következőnek.

69. Irányító és légijárművezető közötti adat kapcsolat összeköttetés – Coltroller – pilot data link communications (CPDLC)

Az irányító és a légijárművezető között használt távközlési módszer, amely az ATC összeköttetés során alkalmazott közleményeket adatátvitel útján továbbítja.

70. Irányítói körzet – Control area

A földfelszín feletti meghatározott határtól felfelé terjedő, ellenőrzött légtér.

71. Irányítói szektor – Control sector

Kijelölt irányítói körzet része, amelyen belül a felelősséget egy irányítóra, vagy az irányítók kis csoportjára ruházzák.

72. Ismeretlen forgalom – Unknown traffic

A radaremnyőn megjelenő minden olyan radar helyzetjel, amely feltételezhetően légijárműtől ered, de nem vonatkoztatható ismert forgalomra.

73. Ismert forgalom – Known traffic

Adott légtérben működő forgalom, amelynek tényleges repülési adatai, valamint szándéka az érintett légiforgalmi szolgálati egység számára ismert, közvetlen összeköttetés vagy koordináció révén.

74. Ismétlődő repülési terv (RPL) – Repetitive flight plan (RPL)

Gyakran ismétlődő, rendszeresen üzemeltetett, azonos alapvető jellemzőkkel rendelkező repülések repülési terve, amelyet a légijármű üzemben tartója nyújt be az ATS egységek által történő tárolásra és ismétlődő felhasználásra.

75. ITU

A Nemzetközi Távközlési Egyesület (International Telecommunication Union) jelölésére használt rövidítés.

76. Jelentőpont – Reporting point

Meghatározott földrajzi hely, amelyhez viszonyítva a légijármű helyzetét jelenteni lehet.

77. Jelmező – Signal area

Egy repülőtér a földi látjelek kihelyezésére használatos terület.

78. Kereskedelmi repülés – Commercial flight

Gazdasági célú légiközlekedési tevékenység.

79. Kilépési pont – Exit point

Navigációs berendezéssel vagy fontos ponttal meghatározott utolsó jelentőpont, amely fölött a légijármű átrepül, vagy várható, hogy át fog repülni valamely repüléstájékoztató, vagy irányítói körzetből történő kilépésekor.

80. Kitérő repülőtér – Alternate aerodrome

Olyan repülőtér, amelyet a légijármű a rendeltetési repülőtér alkalmatlanná válása esetén leszállásra igénybe vehet.

A kitérő repülőterek fajtái az alábbiak:

Felszállási kitérő repülőtér:

Az a kitérő repülőtér, ahol egy légijármű leszállhat, ha ez a felszállást követő rövid időn belül szükségessé válik és az indulási repülőtér erre nem használható.

Útvonali kitérő repülőtér:

Az a repülőtér, ahol egy útvonalrepülés során bekövetkező rendellenes működés, vagy kényszerhelyzet esetén, a légijármű képes leszállni.

Rendeltetési kitérő repülőtér:

Az a kitérő repülőtér, amelyet egy légijármű a rendeltetési repülőtér alkalmatlanná válása esetén leszállásra igénybe vehet.

Megjegyzés: Útvonali, vagy rendeltetési kitérő repülőtér az indulási repülőtér is lehet.

81. Koordinálás – Coordination

Engedélyekre, irányítás átadásra, valamint a légijárműveknek kiadandó és tájékoztatásokra vonatkozó megegyezési folyamat, amely a légiforgalmi szolgálati egységek között, vagy ezen egységeken belül az irányítói munkahelyek között váltott tájékoztatások útján történik.

82. Korlátozott légtér – Restricted area

Egy állam területe, vagy felségvizei feletti meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légijárművek repülését bizonyos előírt feltételeknek megfelelően korlátozzák.

83. Környezetvédelmi körzet

A föld felszínétől felfelé terjedő, meghatározott méretű légtér, amelyben a repüléseket környezetvédelmi indokok alapján korlátozzák.

84. Körözüvény összeköttetés – Conference communication

Három, vagy több hely közötti egyidejű közvetlen beszélgetés távközlési eszközök segítségével.

85. Körzeti irányító központ (ACC) – Area control centre (ACC)

Az illetékessége alá tartozó irányítói körzetek ellenőrzött repülései számára légiforgalmi irányító szolgálat nyújtása céljából létesített egység.

86. Körzeti irányító szolgálat – Area control service

Légiforgalmi irányító szolgálat irányítói körzeteken belüli ellenőrzött repülések részére.

87. Közelkörzet (TMA) – Terminal control area (TMA)

Egy vagy több nagyobb repülőtér közelében, rendszerint ATS útvonalak találkozásánál létesített irányítói körzet.

88. Közlemény – Message

Egyik helyről a másikra küldött, és az adott közleményre előírt számú rovatot tartalmazó közlés.

89. Központi Áramlás Szervező Egység (CFMU) – Central Flow Management Unit (CFMU)

Az EUROCONTROL fennhatósága alatt működő egység, amely felelős az európai légiforgalmi áramlás-szervezés végrehajtásáért, amely magába foglalja a stratégiai, előtaktikai és taktikai áramlásszervezési intézkedéseket.

90. Közzététel – Publication

Légiforgalmi tájékoztatások AIP-ben, vagy NOTAM-okban történő kiadása.

91. Különleges VFR repülés – Special VFR flight

Ellenőrzött VFR repülés, amelynek a légiforgalmi irányítás engedélyezte, hogy a repülőtéri irányító körzetben látási meteorológiai körülményeknél (VMC) rosszabb meteorológiai körülmények között működjön.

92. Látási meteorológiai körülmények (VMC) – Visual meteorological conditions (VMC)

A látástávolság, a felhőzettől való távolság és a felhőalap értékeiben kifejezett, az előírt minimumokkal egyenlő, vagy azoknál jobb időjárási körülmények.

93. Látástávolság – Visibility

Légiforgalmi célokra meghatározott látástávolság, ami nagyobb, mint:

- a) az a legnagyobb távolság, amely távolságból egy föld közelében, világos háttérben elhelyezkedő, meghatározott kiterjedésű fekete tárgy látható és felismerhető.
- b) az a legnagyobb távolság, amely távolságból 1000 kandela fényerősségű környezetben, megvilágítatlan háttérben a fény felismerhető és azonosítható.

1. Megjegyzés: A fenti két távolságérték – a levegő adott elnyelési együtthatójának függvényében – különböző, továbbá a b) pontban leírt érték a háttér megvilágításával változik. Az a) pont a meteorológiában használt optikai távolság (Meteorological Optical Range – MOR) alapján került meghatározásra.

2. Megjegyzés: Ez a meghatározás a helyi rendszeres időközönkénti és különleges jelentésekben szereplő látástávolság, a METAR-ban és SPECI-ben jelentett aktuális, és a legkisebb látástávolság, valamint a földi látástávolság észlelésére vonatkozik

94. Leszállási terület – Landing area

A mozgási területnek a légitárművek le- vagy felszállása céljára kijelölt része.

95. Levegőből benyújtott repülési terv (AFIL) – Airfiled flight plan (AFIL)

A légitármű által repülés közben valamely légitforgalmi szolgálati egységnek rádióon leadott repülési terv.

96. Levegő-föld összeköttetés – Air-ground communication

A légitárművek és a földön lévő állomások, vagy helyek közötti kétoldalú összeköttetés.

97. Légitforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózat (AFTN) – Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN)

A légitforgalmi állandóhelyű áramkörök világméretű rendszere, amelyet a légitforgalmi állandóhelyű szolgálat részeként közlemények, és/vagy digitális adatok olyan állandóhelyű légitforgalmi állomások közötti cseréje érdekében hoztak létre, amely állomások azonos, vagy összeegyeztethető távközlési jellemzőkkel rendelkeznek.

98. Légitforgalmi áramlásszervezés (ATFM) – Air Traffic Flow Management (ATFM)

A légitforgalom biztonságos, rendszeres és gyors áramlásának elősegítésére létesített szolgálat, amely biztosítja az ATC kapacitás legnagyobb mértékű kihasználását, valamint, hogy a forgalom mennyisége összeegyeztethető legyen az illetékes ATS egység által közölt kapacitás értékekkel.

99. Légitforgalmi irányítás (ATC) – Air Traffic Control (ATC)

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet légitforgalmi irányító szolgálatot, vagy légitforgalmi irányító egységet.

100. Légitforgalmi irányító – Air Traffic Controller

Légitforgalmi irányító szolgálat ellátására feljogosított személy.

101. Légitforgalmi irányító egység – Air traffic control unit

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet körzeti irányító központot, bevezető irányító egységet, vagy repülőtéri irányító tornyot.

102. Légitforgalmi irányítói engedély – Air traffic control clearance

Légitárműnek szóló felhatalmazás, hogy az valamely légitforgalmi irányító egység által megszabott feltételek szerint működjék.

1. Megjegyzés: A „légitforgalmi irányítói engedély” kifejezés az egyszerűsítés érdekében gyakran „engedélyre” rövidíthető, amikor ilyen értelemben használják.

2. Megjegyzés: Az „engedély” rövidített kifejezést megelőzhetik a „gurulási”, „felszállási”, „indulási”, „útvonal”, „megközelítési”, vagy „leszállási” szavak a repülés azon szakaszának jelzésére, amelyre a légitforgalmi irányítói engedély vonatkozik.

103. Légitforgalmi irányító szolgálat – Air traffic control service

A következő célok érdekében végzett tevékenység:

1. Az összeütközések megelőzésére:
 - a) légitárművek között és
 - b) a munkaterületen légitárművek és akadályok között; valamint
2. A légitforgalom rendszerességének elősegítésére és fenntartására.

104. Légitforgalmi szolgálat (ATS) – Air traffic service (ATS)

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet repüléstájékoztató szolgálatot, repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot, riasztószolgálatot, légitforgalmi tanácsadó szolgálatot, légitforgalmi irányító szolgálatot (körzeti, bevezető, vagy repülőtéri).

105. Légiforgalmi szolgálati egység – Air traffic services unit

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet légiforgalmi irányító egységet, repüléstájékoztató egységet, vagy légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáját.

106. Légiforgalmi szolgálati légterek – Air traffic services airspace

Meghatározott kiterjedésű, az ABC betűivel azonosított légterek, amelyekben belül meghatározott fajtájú repülések üzemelhetnek, és amelyek számára a légiforgalmi szolgálatok és a működés szabályai meghatározottak.

Megjegyzés: Az ATS légtereket a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 1. Mellékletében – „A Légiforgalmi szolgálatok ellátása” – leírtaknak megfelelően A – G osztályba sorolják.

107. Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája – Air traffic services reporting office

A légiforgalmi szolgálatokat érintő jelentések és az indulás előtt benyújtott repülési tervek átvételére létesített egység.

Megjegyzés: A légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája különálló egységként, vagy már meglévő egységgel, mint például egy másik légiforgalmi szolgálati egységgel, vagy a légiforgalmi tájékoztató szolgálati egységgel együtt is létesíthető.

108. Légiforgalmi tanácsadó szolgálat – Air traffic advisory service

Tanácsadói légterben az IFR repülési terv szerint működő légijárművek közötti elkülönítést, a lehetséges mértékben tanácsok, vagy javaslatok adásával biztosító szolgálat.

109. Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány (AIP) – Aeronautical Information Publication (AIP)

A léginavigációra nézve fontos és tartós jellegű légiforgalmi tájékoztatásokat tartalmazó kiadvány, amelyet az állam, vagy megbízottja tesz közzé.

Megjegyzés: A Magyar AIP-t a GKM Légiközlekedési Főosztály jóváhagyásával a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat adja ki.

110. Légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) – Aeronautical information service (AIS)

A légiközlekedés biztonsága, rendszeressége és hatékonysága szempontjából szükséges tájékoztatások nyújtása céljából létesített szolgálat.

111. Légiforgalmi tájékoztató szolgálati egység (AIS egység) – Aeronautical information services unit (AIS unit)

Légiforgalmi tájékoztató szolgálat nyújtása céljából létrehozott egység.

112. Légiforgalom – Air traffic

A levegőben lévő, vagy a repülőtér munkaterületén működő valamennyi légijármű.

113. Légi gurulás – Air taxiing

Egy helikopter/függőlegesen le- és felszálló (VTOL) légijármű a repülőtér felszíne felett, rendes körülmények között a föld párnahatás sávjában, nem több mint 20 csomós (37 km/h) föld feletti sebességgel történő mozgása.

Megjegyzés: A tényleges magasság változhat és néhány helikopter szükségszerűen végrehajthat légi gurulást 25 láb (8 m) AGL felett a föld párnahatásból eredő turbulencia csökkentése, vagy a felfüggesztett teherrakomány földfelszíntől való kellő távolság tartása érdekében.

114. Légijármű – Aircraft

Bármely szerkezet, amelynek a légkörben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása.

Megjegyzés: Jelen rendelet szövegében a „légijármű” kifejezés jelentheti annak személyzetét is.

115. Légijármű azonosító jele – Aircraft identification

Betűkből, számjegyekből, vagy ezek kombinációjából álló jelcsoport, amely azonos a levegő-föld összeköttetéseknel használandó légijármű hívójellel, vagy annak egyenértékű kódolt változatával, amelyet a légijármű azonosítására használnak a légiforgalmi szolgálatok föld-föld közötti összeköttetéseinél.

116. Légijármű hívójel – Aircraft callsign

A levegő-föld összeköttetésnél a légijármű azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport.

117. Légijármű parancsnoka – Pilot-in-command

A légijármű üzembe tartója, vagy általános célú repülés esetén a tulajdonos által kijelölt légijárművezető, akit a parancsnoki teendők ellátásával és a repülés biztonságos végrehajtásával megbíznak.

118. Légijármű típus jelölés – Aircraft type designator

A légijármű típusának rövidített formában való azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport.

119. Légijármű üzemeltető (AO) – Aircraft operator (AO)

Légijármű működését szervező, fenntartó, felelős természetes, vagy jogi személy.

120. Légi taxi repülés – Air taxi flight

Alkalmi jellegű, vagy megrendelésre végzett repülés. A légijármű kapacitása nem több, mint 9 férőhely, a rendeltetési helyet a bérlő, vagy a bérlők választják ki.

121. Légtérellenőrző radar – Surveillance radar

A légijármű távolság- és oldalszögbeli helyzetének megállapítására alkalmazott radarberendezés.

122. Magasság – Level

Gyűjtőfogalom, amely levegőben lévő légijárműnek, pontnak, vagy pontként értelmezett tárgynak, meghatározott vonatkozási alaptól mért függőleges távolságát jelzi. Jelenthet rádiomagasságot, repülőtér feletti magasságot, repülési szintet és tengerszint feletti magasságot.

123. MAN közlemény – MAN message

Közlemény manuális feldolgozását jelző válaszközlemény, amelyet az EUROCONTROL IFPS egysége továbbít a számára eljuttatott közlemény feladójának.

124. Másodlagos (légtérellenőrző) radar (SSR) – Secondary radar (SSR)

Olyan radarrendszer, amelynél egy radarállomás (interrogator) által kisugárzott rádiójel kezdeményezi egy rádiójel másik állomás (transponder) általi kisugárzását.

125. MASPS

A Légijármű Rendszerek Minimális Teljesítmény Követelményei (Aircraft Systems Performance Specifications) jelölésére használt rövidítés.

126. Menetrendszerű repülés – Scheduled air service

Bárki számára igénybe vehető kereskedelmi repülések sorozata, amely ugyanazon két, vagy több repülőtér között, közzétett menetrend szerint, vagy olyan rendszerességgel, illetve gyakorisággal közlekedik, amelyek felismerhetően szerves sorozatot alkotnak.

127. Mentés Összehangoló Központ (MÖK) – Rescue Coordination Centre

Valamely kutatási és mentési körzetben belül a kutató és mentőszolgálat hatékony megszervezésére és a kutató és mentő tevékenység összehangolására létesített egység.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a bajba jutott légijárművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról szóló 30/1998. (VI. 24.) BM-HM-NM-PM számú együttes rendelet szerint a kutatás-mentés irányítására létrehozott legmagasabb szintű szervezet.

128. Meteorológiai hivatal – Meteorological office

A repülések részére meteorológiai szolgálat ellátására kijelölt hivatal.

129. Meteorológiai jelentés – Meteorological report

Meghatározott időpontra és helyre vonatkozó közlemény a megfigyelt meteorológiai körülményekről.

130. Meteorológiai tájékoztatás – Meteorological information

A tényleges, vagy várható meteorológiai körülményekre vonatkozó jelentés, időjárás elemzés, előrejelzés és bármely hasonló jellegű megállapítás.

131. (SSR) Mód – Mode (SSR)

Egy SSR interrogátorból kisugárzott kérdező jelek meghatározott működésére vonatkoztatott elfogadott jelölés. Négy mód létezik: A, C, S és Átmeneti, amelyek az ICAO 10. Annexben kerültek meghatározásra.

132. Mozgási terület – Movement area

Egy repülőtérnek a légijárművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része, amely magában foglalja a munkaterületet és az előtere(ke)t.

133. Munkakörzet

Államhatár menti sávban, a mezőgazdasági munkarepülések végzésére kijelölt terület.

134. Munkarepülés – Aerial work

Mező- és erdőgazdasági légi munkavégzés, közegészségügyi légi beavatkozás, reklám célú függesztménnyel történő repülés, transzparens levegőben történő vontatása, teher-beemelés, légi fényképezési, légi megfigyelési feladatokat végző repülés, a légijárművek műszaki berepülésének kivételével.

135. Munkaterület – Manoeuvring area

Egy repülőtérnek a légijárművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része, az előterek kivételével.

136. Műrepülés – Acrobatic flight

Légijárművel szándékosan végzett olyan manőverezés, amely hirtelen helyzetváltoztatásokkal, a szokásostól eltérő helyzetekkel, vagy rendkívüli sebesség változtatásokkal jár.

137. Műszeres meteorológiai körülmények (IMC) – Instrument meteorological conditions (IMC)

A látástávolság, a felhőzettől való távolság és a felhőalap értékeiben kifejezett, a látási meteorológiai körülményekre előírt minimumoknál rosszabb időjárási körülmények.

Megjegyzés: A repülőtéri irányító körzetben VFR repülés folytatható műszeres meteorológiai körülmények között is, ha és ahogyan azt a légiforgalmi irányítás engedélyezi (különleges VFR).

138. Műszer szerinti megközelítési eljárás – Instrument approach procedure

A műszer szerint végrehajtott repülés előre meghatározott manővereinek sorozata 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.

139. Műszer szerinti repülési szabályok (IFR) – Instrument flight rules (IFR)

A repülés műszeres-meteorológiai körülmények közötti végrehajtását meghatározó szabályok együttese.

140. Műveleti légiforgalom (OAT) – Operational Air Traffic (OAT)

Azon repülések, amelyek GAT szabályoktól eltérő – a katonai légügyi hatóság által meghatározott – szabályok és eljárások szerint kerülnek végrehajtásra. Ezek a repülések rendszerint a katonai ATC szervezet irányítása, vagy fennhatósága alatt működnek.

141. Nem ellenőrzött légtér – Uncontrolled airspace

Mindazon légtér, amelyben légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak.

142. Nem ellenőrzött repülőtér – Uncontrolled aerodrome

Olyan repülőtér, ahol légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak.

143. Nemzetközi NOTAM iroda – International NOTAM office

NOTAM-ok nemzetközi cseréjére az állam által kijelölt iroda.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a nemzetközi NOTAM iroda a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Légítájékoztató Osztályának szervezetébe tartozik.

144. Nemzetközi repülés – International flight

Államhatárt keresztező repülés.

145. Nemzetközi Repülési Távközlési Társaság (SITA) – Societe Internationale de Telecommunications Aeronautiques (SITA)

A légitársaságok által használt világméretű távközlési és adatátviteli rendszer, amelyet többek között a repülőtéri kiszolgálás, helyfoglalás, jegykiállítás és teljes repülőtéri utas felvétel adatcseréjére használnak.

146. 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. Az értesítés szétosztása távközlési eszközökkel történik.

147. Nyomás-magasság – Pressure altitude

Tengerszint feletti magasságértékben kifejezett légnyomás érték, amely megfelel az Egyezményes Léghőmérséklet-nyomás-értéknek.

148. Nyomtatott formájú közleményváltás – Printed communication

Közleményváltás, amelynek az áramkör mindkét végén automatikusan maradandó, nyomtatott feljegyzés készül az áramkörön áthaladó összes közleményről.

149. Oldalirányú elkülönítés – Lateral separation

Légi járművek közötti elkülönítés repülési útirányuk/útvonaluk távolságában, vagy útirányuk/útvonaluk közötti szög-el térésben kifejezve.

150. Összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszer – Airborne collision avoidance system (ACAS)

Másodlagos légtér ellenőrző radar (SSR) transzponder jelein alapuló, a földi berendezésektől függetlenül működő légi jármű fedélzeti rendszer, mely a lehetséges összeütközési veszélyt jelentő, SSR transzponderrel felszerelt légi járművek közelségére hívja fel a légi járművezető figyelmét, és tanáccsal szolgál a veszély elkerülésére vonatkozóan.

151. Pszichoaktív anyagok – Psychoactive substances

Alkohol, ópium, kannabisz származékok, nyugtatók és altató szerek, kokain és egyéb más élnkítők – a kávé és a dohány kivételével – hallucinogén és illékony oldó anyagok.

152. QFE

A repülőtér meghatározott helyén észlelt légnyomás jelzésére használatos kódszó.

153. QNH

A tengerszintre átszámított légnyomás jelzésére használatos kódszó.

154. Radar

Az a rádiófelderítő eszköz, amely a tárgyak távolságára, irányára és/vagy magasságára vonatkozó információt ad.

155. Radarelkülönítés – Radar separation

Elkülönítés, amelyet abban az esetben alkalmaznak, amikor a légi járművek helyzetét radar segítségével határozzák meg.

156. Radarellenőrzés – Radar monitoring

A radar felhasználása arra a célra, hogy a légi járműveknek az előírt repülési útvonaltól történt jelentős eltérések esetén tájékoztatást és tanácsot adjanak.

157. Radarirányítás – Radar control

Annak jelzésére használatos kifejezés, hogy a radartól származó információt a légiforgalmi irányító szolgálat ellátására közvetlenül használják fel.

158. Radarirányító – Radar controller

Olyan szakképzettségű légiforgalmi irányító, aki rendelkezik azon feladatoknak megfelelő radarjogosítással, amelyekre őt kijelölték.

159. Radar nélküli elkülönítés (eljárás elkülönítés) – Non-radar separation (procedure separation)

Elkülönítés, amelyet abban az esetben alkalmaznak, ha a légi jármű helyzetére vonatkozó tájékoztatás nem radartól származik.

160. Rádió-távbeszélés – Radiotelephony

Olyan rádió-távközlési módszer, amelynek során a tájékoztatás csere elsősorban szóbeli közleményváltással történik.

161. REJ közlemény – REJ message

Közlemény sikertelen feldolgozását és ezért annak visszautasítását jelző válaszközlemény, amelyet az EUROCONTROL IFPS egysége továbbít a számára eljuttatott közlemény feladójának.

162. Rendeltetési repülőtér – Destination aerodrome

Az a repülőtér, ahova a légi jármű vezetője a repülés végrehajtása során első leszállását tervezi.

163. Repülésbiztonságát közvetlenül befolyásoló személyzet – Safety-sensitive personnel

A hajózó személyzet tagjain, a légi járművet karbantartó személyzeten, valamint a légiforgalmi irányítókön túlmenően, olyan személyek, akik veszélyeztethetik a légiközlekedés biztonságát, amennyiben szolgáltatukat és feladataikat nem szabályszerűen látják el.

164. Repülési adatok – Flight data

A légi jármű tényleges, vagy tervezett mozgására vonatkozó adatok, amelyeket rendszerint kódolt, vagy rövidített formában tüntetnek fel.

165. Repülési látástávolság – Flight visibility

Levegőben lévő légi jármű pilótakabinjából előre mért látástávolság.

166. Repülési szabályok – Flight rules

Látvarepüléssel, vagy műszer szerinti repüléssel végrehajtott repülésekre vonatkozó előírások összessége.

167. Repülési szint (FL) – Flight level (FL)

Meghatározott nyomásalapoz, az 1013,2 hPa légnyomáshoz viszonyított állandó légnyomású felület, amelyet a más, ugyanilyen felületektől meghatározott légnyomás különbségek választanak el.

1. Megjegyzés: Az Egyezményes Légkörnek megfelelően kalibrált barometrikus magasságmérő:

- a) QNH magasságmérő beállítási értékre állítva tengerszint feletti magasságot mutat;
- b) QFE magasságmérő beállítási értékre állítva a QFE vonatkozási alap feletti magasságot mutatja;
- c) 1013,2 hPa nyomásértékre beállítva a repülési szintek jelzésére használható.

2. Megjegyzés: Az 1. Megjegyzésben használt magasság és tengerszint feletti magasság kifejezések barometrikus, nem pedig geometrikus magasságot jelentenek.

168. Repülési terv (FPL; RPL; AFIL) – Flight plan (FPL, RPL, AFIL)

A légiforgalmi szolgálati egységek rendelkezésére bocsátott, a légi jármű tervezett repülésére, vagy repülésének egy szakaszára vonatkozó meghatározott tájékoztatás.

169. Repülési tervadatok – Flight plan data

A repülési tervből feldolgozás, megjelenítés, vagy továbbítás céljából kiválasztott adatok.

170. Repüléstájékoztatás – Flight information

A repülés biztonságos és hatékony vezetéséhez hasznos tájékoztatások adása, beleértve a légiforgalomra, a meteorológiai körülményekre, a repülőtéri állapotokra, vagy a légiútvonalai létesítményekre vonatkozó tájékoztatásokat.

171. Repüléstájékoztató körzet (FIR) – Flight information region (FIR)

Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben repüléstájékoztató és riasztószolgálatot nyújtanak.

172. Repüléstájékoztató központ (FIC) – Flight information centre (FIC)

Repüléstájékoztató, légiforgalmi tanácsadó és riasztószolgálat ellátására létesített egység.

173. Repüléstájékoztató szolgálat (FIS) – Flight information service (FIS)

Olyan szolgálat, amelyet a repülések biztonságos és hatékony végrehajtásához hasznos tanácsok és tájékoztatások adása céljából nyújtanak.

1. Repülőgép – Aeroplane

Levegőnél nehezebb, erőgép meghajtású légi jármű, melynek levegőbe emelkedése főként olyan felületekre ható aerodinamikai reakciók következtében jön létre, amely felületek az adott repülési körülmények között rögzített helyzetben maradnak.

175. Repülőterek légterei

Repülőterek körül, a repülőtéri forgalom védelme érdekében kijelölt légterek összessége.

176. Repülőtér – Aerodrome

Szárazföldön, vagy vízben kijelölt terület (ideértve valamennyi, a területhez tartozó épületet, felszerelést és berendezést), amely egészében, vagy részben a légi járművek indulására és érkezésére, valamint felszíni mozgására szolgál.

Megjegyzés: Amikor a „repülőtér” kifejezést a repülési tervvel, vagy az ATS közleményekkel kapcsolatban használják, akkor olyan területet is jelenthet, amely nem repülőtér, de adott típusú légi járművek használhatják pl.: helikopterek, vagy ballonok.

177. Repülőtér forgalmi köre – Aerodrome traffic circuit

A repülőtér közelében működő légi járművek részére előírt repülési útvonal.

178. Repülőtér közvetlen környezete

Ha egyéb előírás másképp nem szabályozza, a repülőtér közvetlen környezete alatt a kijelölt CTR, MCTR, illetve ATZ értendő.

179. Repülőtéri forgalmi körzet (ATZ) – Aerodrome Traffic Zone (ATZ)

Nem ellenőrzött repülőtér körül, a repülőtéri forgalom védelme érdekében kijelölhető, meghatározott kiterjedésű légtér.

180. Repülőtéri forgalom – Aerodrome traffic

Egy repülőtér munkaterületén lévő minden forgalom és a repülőtér közelében repülő légi járművek összessége.

Megjegyzés: A repülőtér közelében működő légi járműveken a repülőtér forgalmi körén tartózkodó, oda besoroló, vagy onnan kilépő légi járműveket kell érteni.

181. Repülőtéri irányító körzet (CTR/MCTR vagy CTZ/MCTZ) – Control Zone (CTR/MCTR or CTZ/MCTZ)

A repülőtér körül a föld felszínétől egy meghatározott felső határig terjedő ellenőrzött légtér.

Megjegyzés: A CTR rövidítés egyaránt jelenthet polgári és katonai repülőtéri irányító körzetet is. Az MCTR megjelölés akkor használatos, ha a repülőtéri irányító körzet katonai jellegét kívánják hangsúlyozni.

182. Repülőtéri irányító szolgálat – Aerodrome control service

A repülőtéri forgalom részére nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat.

183. Repülőtéri irányító torony (TWR) – Aerodrome control tower (TWR)

A repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálat nyújtása céljából létrehozott egység.

184. Repülőtér feletti magasság (QFE magasság) – Height above aerodrome level

Levegőben lévő légi járműnek a repülőtéri légnyomáshoz viszonyított nyomásmagassága.

185. Repülőtéri repüléstájékoztató egység – Aerodrome flight information services unit

Repülőtéri repüléstájékoztató és riasztószolgálat ellátására létesített egység.

186. Repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat (AFIS) – Aerodrome Flight Information Service (AFIS)

Repülőtéri forgalom részére nyújtott repüléstájékoztató szolgálat.

187. Repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága – Aerodrome elevation

A leszállási terület legmagasabb pontjának tengerszinthez viszonyított magassága.

188. Riasztószolgálat – Alerting service

Kutatásra és mentésre szoruló légi járművekkel kapcsolatban a megfelelő szervek értesítése és szükség szerint ezekkel a szervekkel való együttműködés.

189. RNAV

Területi navigáció (Area Navigation) jelölésére használt rövidítés.

190. RNP típus – RNP type

Tengeri mérföldben kifejezett pontossági határérték, amely megadja, hogy a repülés végrehajtás során a légi jármű a tervezett repülési helyzetéhez viszonyítva, a repülési idő legalább 95%-ában ezen távolsági értéken belül repüljön.

Például: Az „RNP 4” olyan navigációs pontossági határértéket jelent, amelynek alapján az adott repülőgép, repülési idejének legalább 95%-ában, mindenkor tervezett repülési helyzetéhez viszonyítva plusz/mínusz 4 tengeri mérföld (7,4 km) távolságon belül repül.

191. SIGMET tájékoztatás – SIGMET information

Meteorológiai figyelő iroda által kiadott, az útvonalon a légi járművek üzemelésének biztonságát befolyásoló, meghatározott időjárási jelenségek előfordulásáról, vagy várható előfordulásáról szóló tájékoztatás.

192. RVSM

A csökkentett függőleges elkülönítési minimum (Reduced Vertical Separation Minimum) jelölésére használt rövidítés.

193. Standard magasságmérő beállítás – Standard altimeter setting

Az 1013,2 hPa légnyomás beállítása a barometrikus magasságmérő nyomásskáláján, ami azt eredményezi, hogy a magasságmérő 0 (nulla) műszerállást mutat az ICAO Egyezményes Léggör közepes tengerszintjén.

194. STD (m STD)

Standard magasságmérő beállítás szerint üzemelő légi jármű méterben kifejezett magasságának jelzésére szolgáló rövidítés.

195. Számított érkezési idő (ETA) – Estimated time of arrival (ETA)

IFR repülések esetén az az időpont, amikorra számítás szerint a légi jármű arra a navigációs berendezéssel meghatározott, kijelölt pontra érkezik, amelyről a műszer szerinti megközelítési eljárást megkezdeni szándékoznak, vagy ha nincs a repülőteret kiszolgáló ilyen navigációs berendezés, akkor az az időpont, amikorra a légi jármű a repülőtér fölé érkezik. VFR repülések esetén az az időpont, amikorra számítás szerint a légi jármű a repülőtér fölé érkezik.

196. Számított fékoldási idő (EOBT) – Estimated offblock time (EOBT)

Az a számított idő, amikor a légi jármű az indulással kapcsolatos mozgását megkezdi.

197. Számított repülési idő (EET) – Estimated elapsed time (EET)

Az egyik fontos pontról a másik fontos pontra való repülés számított időtartama.

198. Személyzet nélküli szabad ballon – Unmanned free balloon

Nem gépi meghajtású, személyzet nélküli szabadon repülő, levegőnél könnyebb légi jármű.

Megjegyzés: A személyzet nélküli szabad ballonok „nehéz”, „közepes”, vagy „könnyű” osztályba sorolhatók.

199. Tanácsadói légtér – Advisory airspace

Meghatározott kiterjedésű légtér, vagy kijelölt útvonal, amelyen belül légiforgalmi tanácsadó szolgálat áll rendelkezésre.

200. Tanácsadói útvonal – Advisory route

Olyan kijelölt útvonal, ahol légiforgalmi tanácsadó szolgálat áll rendelkezésre.

201. Távreplés

Az indulási replöltr forgalmi krtr vagy lgrtrt elhagyó lgrjrmvl vgzett sportclú repls.

202. Teljes számított replési idő – Total estimated elapsed time

IFR replések esetében az a számított időtartam, amely a felszállástól addig a navigációs berendezésekkel meghatározott kijelölt pontig szükséges, ahonnan mszer szerinti megközelítési eljárás megkezdését tervezik, vagy ha a rendeltetési replöltrn ilyen navigációs berendezés nincs, akkor az az időtartam, amely a felszállástól a rendeltetési replöltr fölé érkezésig szükséges. VFR replések esetében az a számított időtartam, amely a felszállástól a rendeltetési replöltr fölé való érkezésig szükséges.

203. Tengerszint feletti magasság (QNH magasság) – Altitude

Levegőben lévő lgrjrműnek a közepes tengerszinti légnyomáshoz (Balti alapszint) viszonyított magassága.

204. Tengerszinthez viszonyított magasság – Elevation

A földfelület valamely pontjának, szintjének, vagy ahhoz rögzített pontnak, a közepes tengerszinthez viszonyított függőleges távolsága.

205. Tényleges önsebesség (TAS) – True airspeed (TAS)

A lgrjrműnek a környező levegőhöz viszonyított sebessége.

206. Területi navigáció (RNAV) – Area navigation (RNAV)

Olyan navigációs módszer, amely lehetővé teszi, hogy a lgrjrművek földi állomásokon alapuló navigációs segédesszközök fedésterületén belül, vagy önálló segédesszközök határának lehetőségén belül, illetve ezek kombinációjával bármilyen kívánt replési útvonalon repljenek.

207. Területi navigációs útvonal – Area navigation route

Területi navigációs képességgel rendelkező lgrjrművek általi használatra létesített ATS útvonal.

208. Tiltott légtér – Prohibited area

Egy állam területe, vagy felségvizei feletti meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a lgrjrművek replése tilos.

209. Transzponder (fedélzeti válaszijeladó) – Transponder

Vevő/adó berendezés, amely megfelelő kérdésre válaszelet sugároz ki. A kérdés és a válasadás más frekvencián történik.

210. Utazó emelkedés – Cruise climb

Olyan replési módszer, amely a tengerszint feletti magasság tiszta növekedését eredményezi a replőgép tömegének csökkenése függvényében.

211. Utazómagasság – Cruising level

A replés jelentős szakaszán tartott magasság.

212. UTC (Egyeztetett Világidő) – UTC (Coordinated universal time)

Egyeztetett Világidőben kifejezett időpont jelzésére használatos rövidítés.

213. Útirány – Track

A lgrjrmű útvonalának vetülete a föld felületén, amelynek irányát annak bármely pontján a mágneses Északtól mért fokokban fejezik ki.

214. Útvonal engedély – En-route clearance

Engedély, amely magába foglalja a lgrjrmű felszállás utáni replési útját azon pontig, amelynél a leszálláshoz történő megközelítés várható, hogy megkezdődik.

Megjegyzés: Bizonyos körülmények között szükséges lehet ezen engedély felosztása, például: irányítói körzethatárokkal elválasztott szakaszokra, illetve a replés indulási, emelkedési, vagy süllyedési szakaszaira.

215. Útvonalreplés

A replöltr forgalmi krtr, vagy lgrtrt elhagyó valamennyi replés.

216. Útvonalszakasz – Route segment

A lerepülő útvonalnak a repülési tervben leírt, két egymást követő fontos ponttal meghatározott része.

217. Várható bevezetési idő – Expected approach time

Az az időpont, amikor az ATC úgy számítja, hogy egy érkező légi jármű, késleltetés után majd elhagyja a várakozási pontot, hogy a leszálláshoz történő megközelítést végrehajtsa.

Megjegyzés: A várakozási pont elhagyásának tényleges időpontja a bevezetési engedélytől függ.

218. Veszélyes légtér – Danger area

Meghatározott kiterjedésű légtér, ahol meghatározott időben a légiközlekedésre veszélyes tevékenység folyik.

219. Végso megközelítés – Final approach

A műszer szerinti megközelítési eljárásnak azon szakasza, amely a végso 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 ilyen meghatároztak; vagy

b) a megközelítési eljárásban meghatározott utolsó útirány elérési pontjánál;

és a repülőtér közelében addig a pontig tart, ahonnan

1. a leszállás végrehajtható, vagy
2. a megszakított megközelítési eljárást megkezdik.

220. VFR

A látvarepülési szabályok (Visual Flight Rules) jelölésére használt rövidítés.

221. VFR repülés – VFR flight

A látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

222. Vízszintes elkülönítés – Horizontal separation

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet oldalirányú, vagy hosszirányú elkülönítést.

223. VMC

A látási meteorológiai körülmények (Visual Meteorological Conditions) jelölésére használt rövidítés.

224. Vonatkozási pont (repülőtéri)

A repülőtér koordinátákkal megadott földrajzi helye.

2. számú melléklet a 115/2005. (XII. 27.) GKM rendelethez

[1. számú melléklet a 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelethez]

A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK ELLÁTÁSÁNAK SZABÁLYAI

1. Fejezet

Általános rész

Más előírásokkal való kapcsolat

Jelen mellékletben foglaltak alapjául az alábbi ICAO anyagok szolgálnak:

11. Annex – Air Traffic Services (Amendment No.43 (24/11/2005))

Doc 7030/4 – Regional Supplementary Procedures (Amendment No. 209 (28/01/05))

A szabályok szorosan kapcsolódnak a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben leírtakhoz.

1.1. Az illetékesség meghatározása

1.1.1. A Magyar Köztársaságban a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. tv. (a továbbiakban: Lt.) 5. §-ában kapott felhatalmazás alapján a közlekedésért felelős miniszter a honvédelmi miniszterrel együttesen rendeletben jelöli a magyar légternek a légiközlekedés által igénybe vehető részét, és meghatározza az ellenőrzött légtereket (ahol légiforgalmi irányító szolgálatot kell biztosítani), és a nem ellenőrzött légtereket (ahol a légijárművezető, repüléstájékoztató szolgálat igénybevételével saját felelősségére közlekedik), továbbá a légternek azt a részét, ahol a légiforgalmi szolgálatokat nemzetközi szerződés alapján a szomszédos országok, illetve szakosított nemzetközi szervezet illetékes légiforgalmi szolgálati egysége(i) látják el.

Megjegyzés: A magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről a 14/1998. (VI. 24.) KHVM–HM–KTM együttes rendelet szól.

1.1.2. A melléklet tartalma

1.1.2.1. Jelen melléklet a légiforgalmi szolgálatok általános feladatait, valamint a légiforgalmi szolgálatok megfelelő működéséhez szükséges szakmai követelményeket tartalmazza.

Megjegyzés: A légiforgalmi szolgálatok ellátásának részletes szabályait e rendelet 2. számú melléklete tartalmazza.

1.1.2.2. Jelen melléklet rendelkezései a Magyar Köztársaság területén légiforgalmi szolgálatokat ellátó polgári és katonai egységeken túlmenően vonatkoznak azokra az egységekre is, amelyek nemzetközi szerződés alapján a magyar légtér egy szakaszában a légiforgalmi szolgálatok ellátását végzik, kivéve, ha az erről szóló megállapodás ettől eltérően rendelkezik.

Megjegyzés: Amennyiben a Magyar Köztársaság az Lt. 5. § f) pontja alapján nemzetközi szerződésben egy szomszédos államra, illetve szakosított nemzetközi szervezetre ruházza át a légiforgalmi szolgálatok ellátásának felelősségét légterének egy részében, azt a nemzeti szuverenitásának érintetlenül hagyása mellett teszi. A magyar területen légiforgalmi szolgálatokat ellátó másik állam, illetve nemzetközi szervezet felelőssége műszaki és üzemeltetési szempontokra korlátozódik, és nem terjed túl az érintett légtérrel használó légijárművek biztonságának és eredményes működésének biztosításán. A Magyar Köztársaság olyan berendezéseket és szolgáltatásokat biztosít a légiforgalmi szolgálatokat ellátó állam, illetve szervezet számára, amelyek szükségességében kölcsönösen megegyeztek. A felelősséget átruházó Magyar Köztársaság nem szünteti meg ezen berendezések működését és nem módosítja ezeket a szolgáltatásokat a másik állammal történő előzetes

egyeztetés nélkül. Mind a felelősséget átruházó Magyar Köztársaság, mind a légiforgalmi szolgáltatokat biztosító állam, illetve nemzetközi szervezet bármikor felbonthatja a kettőjük közötti megállapodást, az erről szóló rendelkezések betartásával.

1.1.2.3. Azokban a magyar államhatáron kívül eső szomszédos légterekben, ahol a légiforgalmi szolgálatok ellátásának átruházása következtében a magyar ATS egységek látnak el légiforgalmi szolgáltatokat, azokat az érintett állam előírásainak figyelembe-vételével kell ellátni.

1.1.2.4. Az országos légiforgalmi irányító, repüléstájékoztató, riasztó, légiforgalmi tanácsadó, léginavigációs és távközlési szolgálat fenntartása a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság megszüntetéséről és a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat létrehozásáról szóló 45/2001. (XII. 20.) KöViM rendeletnek megfelelően a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat kötelezően ellátandó tevékenységi körébe tartozik.

1.2. A légiforgalmi szolgálatok ellátásának céljai

A légiforgalmi szolgálatok ellátásának céljai a következők:

- a) összeütközések megelőzése a légi járművek között;
- b) összeütközések megelőzése munkaterületeken működő légi járművek, valamint az ott található akadályok között;
- c) a légiforgalom gyors és rendszeres áramlásának elősegítése és fenntartása;
- d) hasznos tanácsok és tájékoztatások nyújtása a repülések biztonságos és hatékony lebonyolításához;
- e) az illetékes szervezetek értesítése a kutatásra és mentési segítségre szoruló légi járműről, továbbá szükség szerint segítségnyújtás ezen szervezetek számára.

1.3. A légiforgalmi szolgálatok felosztása

A légiforgalmi szolgálatok a következő négy szolgálatot foglalják magukba:

1.3.1. *A légiforgalmi irányító szolgálat* – az 1.2. pont a), b) és c) alpontjában felsorolt feladatok ellátására –, amely a következő három részre tagolódik:

- a) *Körzeti irányító szolgálat*: amely az ellenőrzött repülések számára – kivéve az alábbi b) és c) alpontokban felsorolt szakaszaiban lévő repüléseket – az 1.2. pont a) és c) alpontokban leírt feladatok ellátása érdekében történő légiforgalmi irányító szolgálat nyújtását jelenti,
- b) *Bevezető irányító szolgálat*: amely az érkezési és indulási szakaszokban lévő ellenőrzött repülések számára az 1.2. pont a) és c) alpontokban leírt feladatok ellátása érdekében történő légiforgalmi irányító szolgálat nyújtását jelenti,
- c) *Repülőtéri irányító szolgálat*: amely a repülőtéri forgalomban résztvevő légi járművek számára – kivéve a fenti b) alpontban szereplő repülési szakaszokban lévő repüléseket – az 1.2. pont a), b) és c) alpontokban leírt feladatok ellátása érdekében történő légiforgalmi irányító szolgálat nyújtását jelenti.

1.3.2. *Légiforgalmi tanácsadó szolgálat* az 1.2. pont d) alpontjában szereplő feladatok ellátására.

1.3.3. *Repüléstájékoztató szolgálat* az 1.2. pont d) alpontjában szereplő feladatok ellátására.

1.3.4. *Riasztó szolgálat* az 1.2. pont e) alpontjában szereplő feladatok ellátására.

1.4. Légiforgalmi szolgálatok szükségességének meghatározása

1.4.1. A légiforgalmi szolgálatok létesítésének szükségességét és jellegét az alábbiak figyelembevételével határozzák meg:

- a) az érintett légiforgalomban résztvevő légi járművek típusai;
- b) a légiforgalom sűrűsége;

- c) az időjárási körülmények;
- d) egyéb lényeges tényezők.

Megjegyzés: A légiforgalmi szolgálatok egy adott területen vagy helyen történő létesítésének szükségességével kapcsolatban figyelembe vett tényezők nagy száma miatt annak pontos meghatározására nincs mód.

Például:

- a) a különböző típusokkal (hagyományos sugárhajtású stb.), ezáltal különböző repülési sebességgel üzemelő összetett légiforgalom, szükségessé teheti légiforgalmi szolgálatok létesítését ott, ahol egy viszonylag nagyobb sűrűségű, azonban azonos üzemeltetési típusú forgalom ezt nem indokolná;*
- b) az időjárási körülmények hatása nagy jelentőségű lehet olyan területeken, ahol a légiforgalom áramlása állandó jellegű (például menetrendszerű forgalom), míg hasonló vagy rosszabb meteorológiai körülmények viszonylag kevésbé lehetnek fontosak olyan területen, ahol a repülés ilyen körülmények között megszakítható (például helyi VFR repülések);*
- c) a nagy kiterjedésű vízfelületek, hegyvidéki, lakatlan vagy sivatagi területek szükségessé tehetik légiforgalmi szolgálatok létesítését még akkor is, ha a repülések gyakorisága rendkívül ritka.*

1.4.2. Egy adott területen belül a légiforgalmi szolgálatok szükségességének meghatározása alkalmával nem lehet tényezőként figyelembe venni a légijárművek összeütközést elkerülő fedélzeti jelzőrendszerrel (ACAS) történő felszereltségét.

1.4.3. Repülőtéri légiforgalmi szolgálatok Budapest FIR-ben

1.4.3.1. Az 1.4.3.2. és 1.4.3.3. pontok rendelkezéseitől függetlenül a repülőtér üzemben tartója saját elhatározása alapján, a légiközlekedési hatóság hozzájárulásával akkor is nyújthat repülőtéri repüléstájékoztató vagy repülőtéri irányító szolgálatot, ha az alább felsorolt körülmények ezt még nem indokolják.

1.4.3.2. Repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot kell biztosítani a repülőtér nyitvatartási ideje alatt azokon a repülőtereken, ahol:

- a) a látvarepülési szabályok szerint működő induló/érkező légijárművek éves műveletszáma meghaladja a 6000-t, vagy
- b) műszer szerinti megközelítési eljárás is végrehajtható, vagy
- c) nemzetközi forgalmat is kiszolgálhatnak.

1.4.3.3. Repülőtéri irányító szolgálatot kell biztosítani a repülőtér nyitvatartási ideje alatt azokon a repülőtereken, ahol:

- a) a látvarepülési szabályok szerint működő induló/érkező légijárművek éves műveletszáma meghaladja a 20 000-t, vagy
- b) a műszeres repülési szabályok és a látvarepülési szabályok szerint működő induló/érkező légijárművek éves műveletszáma meghaladja a 12 000-t, vagy
- c) a műszeres repülési szabályok szerint működő induló/érkező légijárművek éves műveletszáma meghaladja a 6000-t, vagy
- d) az éves műveletszámtól függetlenül II. vagy III. kategóriájú precíziós megközelítéseket hajtanak végre.

1.4.3.4 A Lt. 33. §-ban említett nyilvános repülőrendezvény engedélyezésekor a légiközlekedési hatóság – az esetileg megnövekedett légiforgalomra való tekintettel – a rendezvény idejére előírhatja repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat biztosítását.

1.5. Azon légtérszakaszok és repülőterek elnevezése, ahol légiforgalmi szolgálatokat biztosítanak

1.5.1. Ha valamely légtér meghatározott szakaszaiban vagy bizonyos repülőtereken légiforgalmi szolgálatokat biztosítanak, a légtér ezen szakaszait, illetve a repülőteret a nyújtott szolgálatoknak megfelelően nevesítik.

1.5.2. A légtér fent meghatározott szakaszainak, illetve a repülőterek elnevezése az alábbiak szerint történik:

1.5.2.1. *Repüléstájékoztató körzetek.* A légtér azon szakaszai, ahol repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítanak, repüléstájékoztató körzeteknek minősülnek.

Megjegyzés: A repüléstájékoztató körzeten belül kijelölt irányítói körzetek, repülőtéri irányító körzetek és forgalmi tájékoztató körzetek a repüléstájékoztató körzet részét képezik.

1.5.2.2. *Irányítói körzetek, repülőtéri irányító körzetek, forgalmi tájékoztató körzetek és repülőterek*

1.5.2.2.1. A légtér azon szakaszai, ahol az IFR repülések részére légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak, irányítói körzetnek vagy repülőtéri irányító körzetnek minősülnek.

Megjegyzés: Az irányítói körzetek és a repülőtéri irányító körzetek közötti különbséget az 1.9. pont tartalmazza.

1.5.2.2.1.1. Az ellenőrzött légtér azon szakaszai, melyekben a látvarepülési szabályok szerint működő légijárművek részére légiforgalmi irányító szolgálatot is biztosítanak, az alábbi 1.6.1. pontnak megfelelően „B”, „C” vagy „D” osztályú légtérként jelölhetők ki.

1.5.2.3. *Forgalmi tájékoztató körzetek (TIZ).* A légtér azon szakaszai, ahol a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot a területileg illetékes repülőter repülőtéri repüléstájékoztató (AFIS) egység nyújtja, forgalmi tájékoztató körzeteknek minősülnek.

1.5.2.4. *Ellenőrzött repülőterek.* Azok a repülőterek, ahol a repülőtéri forgalom részére légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak, ellenőrzött repülőtereknek minősülnek.

1.5.2.5. *Nem ellenőrzött repülőterek.* Azok a repülőterek, ahol légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak, nem ellenőrzött repülőtereknek minősülnek, függetlenül attól, hogy ott repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot nyújtanak-e vagy sem.

1.6. A légterek osztályozása

1.6.1. Az ATS légtereket az alábbiak szerint osztályozzák:

A. osztály – A légtérben csak IFR repülések hajthatók végre, valamennyi repülés számára légiforgalmi irányító szolgálatot és elkülönítést biztosítanak.

B. osztály – A légtérben IFR és VFR repülések egyaránt végrehajthatók, valamennyi repülés számára légiforgalmi irányító szolgálatot és elkülönítést biztosítanak.

C. osztály – A légtérben IFR és VFR repülések egyaránt végrehajthatók, valamennyi repülés számára légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak. Az IFR repüléseket elkülönítik egymástól, valamint a VFR repülésektől. A VFR repüléseket elkülönítik az IFR repülésektől és tájékoztatják a többi VFR repülésről.

D. osztály – A légtérben IFR és VFR repülések egyaránt végrehajthatók, valamennyi repülés számára légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak. Az IFR repüléseket elkülönítik a többi IFR repüléstől, a VFR repülésről pedig tájékoztatást kapnak. A VFR repülések valamennyi repülésről tájékoztatást kapnak.

E. osztály – A légtérben IFR és VFR repülések egyaránt végrehajthatók, az IFR repülések számára légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak és elkülönítik a többi IFR repüléstől. Minden repülés forgalmi tájékoztatást kap a lehetséges mértékben. CTR-ek nem jelölhetők ki E osztályú légtérnek.

F. osztály – A légtérben IFR és VFR repülések egyaránt végrehajthatók, valamennyi IFR repülés számára légiforgalmi tanácsadó szolgálatot biztosítanak, valamennyi repülés számára repüléstájékoztatót biztosítanak. Külön kérésre a VFR légijárművek is részesülnek tanácsadó szolgálatban.

G. osztály – A légtérben IFR és VFR repülések egyaránt végrehajthatók, valamennyi repülés számára repüléstájékoztatót biztosítanak.

1. Megjegyzés: Ahol a légiforgalmi szolgálatok légterei egymás felett helyezkednek el, a két légtér közös magasságán végrehajtott repüléseknek az alacsonyabb légtér osztály követelményeinek kell eleget tenniük, és

részükre ezen alacsonyabb légtér osztályban nyújtott szolgálatot kell biztosítani. Így ezen követelmények alkalmazásakor a „B” osztályú légitér alacsonyabb osztályúnak kell tekinteni az „A” osztályúhoz viszonyítva; a „C” osztályú légitér alacsonyabb osztályúnak kell tekinteni a „B” osztályúhoz viszonyítva és így tovább.

2. Megjegyzés: Az ATS légtér ICAO általi osztályozását, a nyújtott szolgáltatásokat és repülési követelményeket jelen melléklet 4. Függeléke tartalmazza.

A Magyar Köztársaságban érvényes légtér osztályozást a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM–HM–KTM együttes rendelet 1. számú melléklete tartalmazza.

1.7. Útvonalrepülésre előírt navigációs pontosság (RNP)

1.7.1. Az egyes ATS útvonalakra előírt navigációs pontosság az összeköttetési, navigációs és légiforgalmi szolgálatok körülményeinek figyelembevételével kerülnek meghatározásra.

Megjegyzés: Az alkalmazható RNP típusok és a hozzájuk kapcsolódó eljárások az Előírt Navigációs Pontosság (RNP) Kézikönyvben (Doc. 9613) találhatók.

1.7.2. Az IFR szerint működő légijárműveknek a kijelölt ATS útvonalat az ICAO EUR Körzetben RNP5 pontossággal kell tartaniuk.

Megjegyzés: A légijárművek felszereltségére vonatkozó előírásokat a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet tartalmazza.

1.8. Légiforgalmi szolgálatokat ellátó egységek létesítése és elnevezése

1.8.1. A légiforgalmi szolgálatokat légiforgalmi szolgálati egységek (ATS egységek) látják el az alábbiak szerint:

Repüléstájékoztató körzetekben a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot repüléstájékoztató központok látják el, hacsak ezen szolgálatok ellátásának felelősségét valamely repüléstájékoztató körzetben át nem ruházzák ennek a feladatnak ellátására megfelelő eszközökkel felszerelt légiforgalmi irányító egység számára.

Az irányítói körzetekben, repülőtéri irányító körzetekben és ellenőrzött repülőtereken a légiforgalmi irányító, repüléstájékoztató és riasztó szolgálatokat légiforgalmi irányító egységek látják el.

1.8.2. Légiforgalmi szolgálatok ellátása Budapest FIR-ben

1.8.2.1. Budapest FIR-ben a Lt. 61. §-ban előírt légiforgalmi szolgálatokat a polgári szabályoknak megfelelően működő légijárművek (GAT) számára a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat integrált (polgári-katonai) légiforgalmi szolgálati egysége: „Budapest ATS Központ” látja el. A légiforgalmi szolgálatok ellátása az alábbiakra terjed:

– körzeti irányító, repüléstájékoztató és riasztó szolgálat Budapest FIR irányítói körzetében (CTA) működő repülések számára,

– bevezető irányító, repüléstájékoztató és riasztó szolgálat a Budapest TMA-hoz tartozó ellenőrzött repülőterek érkező és induló légijárművei számára,

– légiforgalmi tanácsadó, repüléstájékoztató és riasztó szolgálat az ellenőrzött légtéren kívül útvonalrepülést végző légijárművek számára.

Azokat a területeket kivéve, ahol a légiforgalmi szolgálatok ellátását a szomszédos állam ATS egységei számára delegálták.

Megjegyzés: A műveleti repülések (OAT) végrehajtása időszakosan korlátozott légtérekben történik, ahol a légijárművek számára a légiforgalmi szolgálatokat katonai ATC egységek nyújtják.

1.8.2.2. A repülőtéri irányító szolgálatot, valamint – Budapest-Ferihegy kivételével – az egyéb ellenőrzött repülőterek (beleértve a katonai repülőtereket is) érkező és induló légi járművei számára a bevezető irányító szolgálatot a repülőtéri irányító tornyok látják el. A repülőtéri forgalom számára a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot minden esetben a repülőtéri irányító tornyok látják el.

Megjegyzés: A különböző légiforgalmi irányító egységek által biztosított szolgálatok közötti irányítási felelősség megoszlását e rendelet 2. számú mellékletének 4. Fejezete tartalmazza.

1.9. Repüléstájékoztató körzetekre, irányítói körzetekre, repülőtéri irányító körzetekre és forgalmi tájékoztató körzetekre vonatkozó előírások

1.9.1. Repüléstájékoztató körzetek (FIR)

1.9.1.1. Repüléstájékoztató körzete(ke)t úgy jelölik ki, hogy az(ok) fedje(ék) az ilyen körzet(ek) által meghatározott teljes légiútvonal-szerkezetet.

1.9.1.2. A repüléstájékoztató körzet oldalhatárai – a magaslégtéri repüléstájékoztató körzet kivételével, ha ilyen létesítettek – a teljes légteret magába foglalja.

1.9.1.3. Ahol a repüléstájékoztató körzetet magaslégtéri repüléstájékoztató körzet határolja, a magaslégtéri repüléstájékoztató körzet alsó határa megegyezik a repüléstájékoztató körzet felső függőleges határával.

Megjegyzés: A magaslégtéri repüléstájékoztató körzetben alkalmazott eljárásoknak nem kell azonosnak lenniük az alatta levő repüléstájékoztató körzetben alkalmazott eljárásokkal.

1.9.1.4. Budapest FIR oldalhatárai megegyeznek az államhatárral, magassága a földfelszíntől a légiközlekedésre igénybe vehető legnagyobb magasságig terjed.

1.9.2. Irányítói körzetek (CTA)

1.9.2.1. Az irányítói körzetek határait – melyek magukba foglalják többek között a légiútvonalakat, valamint közelségi irányító körzeteket – úgy jelölik ki, hogy azokon belül megfelelő nagyságú légtér álljon rendelkezésre azon IFR repülések repülési szakaszai számára, melyekre vonatkozóan légiforgalmi irányító szolgálatot kívánnak nyújtani, figyelembe véve a körzetben rendes körülmények között alkalmazott navigációs berendezések képességeit is.

1.9.2.2. Egy irányítói körzet alsó határát a föld- vagy vízfelszín felett 700 láb (200 méter) magasságon, vagy felette kell kijelölni.

Megjegyzés: Ez nem jelenti azt, hogy egy adott irányítói körzeten belül a légtér alsó határát egységesen jelölik ki.

1.9.2.2.1. Az irányítói körzet alatti VFR repülések szabad működésének biztosítása érdekében, amikor szükséges és lehetséges, az ellenőrzött légtér alsó határa az 1.9.2.2. pontban meghatározott minimumnál magasabban is kijelölhető.

1.9.2.2.2. Amikor 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.

1.9.2.3. Az irányítói körzet felső határát akkor határozzák meg, ha:

- a) nem nyújtanak légiforgalmi irányító szolgálatot ezen felső határ felett; vagy
- b) az irányítói körzet magaslégtéri irányítói körzet alatt helyezkedik el, amely esetben a felső határ egybeesik a magaslégtéri irányítói körzet alsó határával.

1.9.3. Repülőtéri irányító körzetek (CTR)

1.9.3.1. A repülőtéri irányító körzetek oldalhatárai magukba foglalják a repülőtéren műszeres időjárési körülmények között IFR szerint üzemelő, érkező és induló légitársaságok irányítói körzeteken kívül eső repülési útvonalait.

Megjegyzés: A repülőterek közelében várakozó légitársaságok érkező légitársaságok tekintendők.

1.9.3.2. A repülőtéri irányító körzetek oldalhatárai az adott repülőtér vagy repülőterek középpontjától legalább 5NM (9,3 km) távolságra terjednek ki olyan irányokba, ahonnan a megközelítéseket végre lehet hajtani.

Megjegyzés: Egy repülőtéri irányító körzet több egymáshoz közel elhelyezkedő repülőteret is magába foglalhat.

1.9.3.3. Ha a repülőtéri irányító körzet irányítói körzet oldalhatárain belül helyezkedik el, akkor az a földfelszíntől függőlegesen irányban felfelé, legalább az irányítói körzet alsó határáig terjed.

1.9.3.3.1. Amennyiben célszerűnek látszik (pl.: a különleges VFR repülések jellege miatt), a repülőtéri irányító körzet felső határa a felette elhelyezkedő irányító körzet alsó határánál magasabban is kijelölhető.

1.9.3.4. Ha a repülőtéri irányító körzet egy irányítói körzet oldalhatárain kívül helyezkedik el, akkor a repülőtéri irányító körzet számára felső határt jelölnek ki.

1.9.3.5. Amennyiben célszerűnek látszik, hogy a repülőtéri irányító körzet felső határát magasabban jelöljék ki, mint a felette elhelyezkedő irányítói körzet alsó határa, vagy ha a repülőtéri irányító körzet az irányítói körzet oldalhatárán kívül fekszik, annak felső határát úgy határozzák meg, hogy a légitársaságvezetők részéről az jól azonosítható legyen. Ha ez a határ 3000 láb (900 m) közepes tengerszint feletti magasság felett van, akkor az essen egybe a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KÖViM rendelet „C” Függelékében ismertetett VFR utazómagasságok egyikével.

1.9.4. Forgalmi tájékoztató körzetek (TIZ)

1.9.4.1. Ha valamely repülőtéren repülőtéri repüléstájékoztató egység működik és a repülőtéri forgalom jellege megkívánja, a repülőtéri forgalom védelme érdekében forgalmi tájékoztató körzetet jelölhetnek ki.

1.9.4.2. A forgalmi tájékoztató körzet oldalhatárai magukba foglalják a repülőtéri forgalom, különös tekintettel az IFR szerint üzemelő érkező és induló légitársaságok repülési útvonalait (ha a repülőtéren műszeres megközelítések is lehetségesek).

1.9.4.3. A forgalmi tájékoztató körzet számára felső határt jelölnek ki, mely, ha egybeesik a fölötte lévő irányítói körzet alsó határával, lehetőséget ad a repülőterre tartó, illetve onnan induló, IFR szerint üzemelő légitársaságok fokozott védelmére.

1.9.5. Az egyes ATS egységek kapacitásának és a légiforgalmi szolgálatok hatékony ellátásának növelése érdekében a repüléstájékoztató körzet, valamint az irányítói körzetek és repülőtéri irányító körzetek a légiforgalom jellegének megfelelően kisebb légtérszakaszokra oszthatók, melyekben a működő légitársaságok számára a légiforgalmi szolgálatokat „szektorok” látják el.

1.10. A légiforgalmi szolgálati egységek és légterek elnevezése

1.10.1. A körzeti irányító központot vagy a bevezető irányító egységet vagy a repüléstájékoztató központot arról a városról vagy földrajzi jellegzetességről nevezik el, amelynek közelében létesítették.

1.10.2. A repülőtéri irányító tornyot, vagy repülőtéri repüléstájékoztató egységet arról a repülőtérrel nevezik el, ahol azt létesítették.

1.10.3. A repülőtéri irányító körzetet, az irányítói körzetet, repüléstájékoztató körzetet, vagy forgalmi tájékoztató körzetet az adott légtér felett felügyeletet gyakorló egység nevével azonosítják.

1.11. ATS útvonalak létesítése, elnevezése és akadálymentessége

1.11.1. ATS útvonalak létesítésekor az ATS útvonalak mentén védett (biztonsági) légtereket határoznak meg a szomszédos ATS útvonalak közötti biztonságos oldaltávolság tartása céljából.

1.11.2. Az ATS útvonalak tervezését az ICAO 11. Annex „A” és „B” Mellékleteiben található útmutató anyag szerint kell végrehajtani. Ahol a 99,5%-os védettségi mérték csökkenthető, minimálisan a 95%-os védettségi mértékre megállapított értékeket kell alkalmazni.

1.11.3. Az ATS útvonalakat, valamint a szabvány indulási- és érkezési útvonalakat útvonal-azonosítóval látják el, melyekkel kapcsolatos alapelveket és eljárásokat jelen melléklet 1. és 3. Függelékai tartalmazzák.

Megjegyzés: Az ATS útvonalak létesítésével kapcsolatos útmutató a Légiforgalmi Szolgálatok Tervezési Kézikönyvében (Doc. 9426) található.

1.11.4. A műszeres indulási és megközelítési eljárások, valamint egyéb ATS útvonalak és várakozási eljárások tervezésénél és akadálymentességénél az ICAO Doc. 8168 (Légijármű-üzemeltetés – Aircraft operations) előírásait kell alkalmazni.

1.12. Átkapcsolási pontok kijelölése

1.12.1. A VOR berendezésekkel kijelölt ATS útvonalszakaszokon átkapcsolási pontok jelölhetők 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, illetve üzemeltetési szempontok rövidebb útvonalszakaszokon történő kijelölést nem indokolnak.

1.12.2. Amennyiben lehetséges, az egyenes útvonalszakaszon az átkapcsolási pontot a két berendezés közötti útvonal felénél vagy ATS útvonalak töréspontjainál jelölik ki.

Megjegyzés: Az átkapcsolási pontok kijelölésével kapcsolatos útmutatót az ICAO 11. Annex „A” Melléklete tartalmazza.

1.13. Fontos pontok létesítése és elnevezése

1.13.1. Az ATS útvonalak meghatározására és/vagy a légiforgalmi szolgálatok igényeinek megfelelően fontos pontokat jelölnek ki a légijárművek haladásáról történő tájékoztatások érdekében.

1.13.2. A fontos pontokat jelen melléklet 2. Függelékében leírtak szerint jelölik ki, és pontazonosítóval látják el.

1.14. Szabvány gurulási útvonalak létesítése és elnevezése

1.14.1. Bonyolult gurulóút-hálózattal rendelkező repülőtereken, vagy ahol a különböző légijármű típusok miatt ez szükséges, a futópályák, a forgalmi előterek, és a karbantartási területek között guruló légijárművek részére szabvány gurulási útvonalak jelölhetők ki. Ahol lehetséges ezeket úgy tervezik meg, hogy a forgalmi konfliktusokat elkerüljék.

1.14.2. A gurulást végrehajtó légijármű részére meghatározott szabvány gurulási útvonalakat olyan azonosítóval kell ellátni, amelyek nem téveszthetők össze a futópályák és az ATS útvonalak azonosítóival.

1.15 Együttműködés a szomszédos ATS egységek között

1.15.1 Együttműködés a szomszédos külföldi –, valamint a magyar ATS egységek között

1.15.1.1 A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Doc 9426 ATS Tervezési kézikönyv II. Rész 2. Fejezetében és a Doc 4444/ATM-501 Légitforgalmi Szolgáltatás 10. Fejezetében leírtak szerint, két ATS egység közötti koordinálási eljárásokat, a két állam légitforgalmi szolgálati egységei között megkötött együttműködési megállapodásban (Letter of Agreement – LoA) kell rögzíteni.

1.15.1.1.1 A LoAban szereplő eljárások kiegészítik az érintett államok saját jogszabályaiban és a helyi eljárásaiban, valamint az alkalmazható ICAO dokumentumok érvényes kiadásaiban foglalt előírásokat.

1.15.1.2 A LoA az EUROCONTROL Légtér és Navigáció Munkacsoport (ANT) által jóváhagyott, és a tagországok által elfogadott, „A Légitforgalmi Szolgálati Egységek között alkalmazható Egységes Formátumú, Együttműködési Megállapodás” – The Common Format of Letter of Agreement between Air Traffic Services Units” – dokumentumban leírtaknak megfelelően kell megszerkeszteni és alkalmazni.

1.15.1.3 **A két állam légitforgalmi szolgálati egységeinek vezetői által aláírt** LoA – az 1.15.1.3.2. pontban foglalt eltéréssel – a Magyar Köztársaságban a közlekedésért felelős miniszter véleményét figyelembe véve, a légiközlekedési hatóság jóváhagyását követően lép hatályba.

1.15.1.3.1 A LoA fő részének állandó módosítása, valamint felbontása, csak a **két állam légitforgalmi szolgálati egységeinek vezetői aláírása**, és a légiközlekedési hatóságok jóváhagyása után válik hatályossá.

1.15.1.3.2 A LoA Függelékeit az államok érintett légitforgalmi szolgálati egységeinek vezetői írják alá és módosítják.

1.15.1.3.3 Amikor különleges esetek, vagy gyors fejlemények azonnali cselekvést követelnek, az érintett légitforgalmi szolgálati egységek vezetői közös megegyezéssel, ideiglenes változtatásokat, vagy módosításokat alkalmazhatnak. Az ilyen változtatások, vagy ideiglenes módosítások hatálya semmilyen esetben sem haladhatja meg a három hónapot, kivéve, ha azok a megállapodás vonatkozó pontjának megfelelően, állandó változtatásokká nem válnak.

1.15.2 Együttműködés a szomszédos belföldi ATS egységek között

1.15.2.1 Két szomszédos belföldi ATS egység közötti koordinálási eljárásokat együttműködési megállapodásban kell rögzíteni.

1.15.2.1.1 A belföldi megállapodásokban szereplő eljárások kiegészítik a hazai jogszabályok előírásait, valamint az érintett egységek helyi eljárásait.

1.15.2.2 A belföldi megállapodások alapjául az 1.15.1.2 pontban leírt LoA-t kell tekinteni.

1.15.2.3 Az érintett légitforgalmi szolgálati egységek vezetői által aláírt belföldi megállapodások a légiközlekedési hatóság jóváhagyását követően lépnek hatályba.

1.15.2.3.1 A belföldi megállapodások állandó módosítása, valamint felbontása, csak az aláíró felek írásos megállapodása alapján válik hatályossá.

1.15.2.3.2 Amikor különleges esetek, vagy gyors fejlemények azonnali cselekvést követelnek, az érintett légitforgalmi szolgálati egységek vezetői közös megegyezéssel, ideiglenes változtatásokat, vagy módosításokat alkalmazhatnak. Az ilyen változtatások, vagy ideiglenes módosítások hatálya semmilyen esetben sem haladhatja meg az egy hónapot, kivéve, ha azok a megállapodás vonatkozó pontjának megfelelően, állandó módosításokká nem válnak.

1.15.3 Együttműködés az ATS egységek, valamint a kapcsolódó repülőtéri egységek között

1.15.3.1 Az ATS egységek, valamint a helyi repülőtéri egységek (pl. elötér ügyelet) közötti együttműködést szükség szerint megállapodásban kell rögzíteni.

1.15.3.2 Az ATS egységek és a helyi repülőtéri egységek közötti együttműködési megállapodást az érintett egységek vezetői írják alá és módosítják.

1.16. Együttműködés a légijármű üzemben tartója és a légiforgalmi szolgálatok között

1.16.1. A légiforgalmi szolgálati egységek saját feladataik ellátása mellett a légijármű üzemben tartójának a légijárművek üzemeltetésére vonatkozó igényeit a lehetséges mértékig vegyék figyelembe és kérésre részükre vagy kijelölt képviselőjüknek adjanak meg minden olyan tájékoztatást, amely a légijármű gazdaságos üzemelésére hatással lehet.

1.16.2. A légiforgalmi szolgálati egységek lehetőség szerint azonnal értesítsék a légijármű üzemben tartóját vagy annak kijelölt képviselőjét:

- a) a kényszerhelyzetről;
- b) a rádióösszeköttetés megszakadásáról és/vagy;
- c) a jogellenes beavatkozásról.

1.16.3. A légijármű üzemben tartója és a légiforgalmi szolgálati egységek közötti tájékoztatás cseréjére vonatkozó eljárásokat szükség szerint helyi együttműködési megállapodásban kell rögzíteni.

1.17. Együttműködés a katonai légügyi hatóságok és a polgári légiközlekedési hatóságok, valamint az illetékes légiforgalmi szolgálati egységek között

1.17.1. A polgári légijárművek repülését befolyásoló tevékenységekért felelős katonai légügyi hatóságoknak szoros együttműködést kell tartania a polgári légiközlekedési hatóságokkal.

1.17.2. A polgári légijárműre veszélyt jelentő tevékenységek egyeztetését az alábbi 1.18. pontban előírtaknak megfelelően kell végezni.

1.17.3. A polgári és katonai légiforgalmi szolgálati egységek között a légijárművek biztonságos és hatékony működéséhez szükséges kölcsönös tájékoztatások cseréjét külön megállapodásban kell szabályozni, melyet az illetékes hatóságok hagynak jóvá.

1.17.4. A légiforgalmi szolgálati egységeknek tájékoztatást kell kapniuk arról, amikor a katonai egység valamely polgári légijárművet figyel meg, amely olyan körzetet közelít meg, illetve körzetbe belép, amelyben elfogás válhat szükségessé, valamint a légijármű azonosításával és navigációs tájékoztatással elkerülhető legyen az elfogás.

1.17.4.1. A polgári légiforgalmi szolgálati egységeknek továbbítaniuk kell a légvédelmi szervek számára a nemzetközi repülést végző, valamint a (10 km-es) határsávban működő, ismert légijárművek tervezett és tényleges mozgására vonatkozó adatokat az azonosítás megkönnyítése és az esetleges elfogások elkerülése érdekében.

1.17.4.2. A repülések biztonságának érdekében a légtér szuverenitását megsértő légijárművek elfogását irányító katonai szerveknek haladéktalanul tájékoztatniuk kell a polgári légiforgalmi szolgálati egységeket az esetlegesen riasztott légijárművekről, lehetőség szerint elegendő időt biztosítva az érintett légtér szabadrádár tételére.

1.17.4.3. Az elfogó légijárművek és az egyéb polgári légijárművek közötti elkülönítés biztosításáért az elfogást irányító katonai egység felelős.

1.17.5. A légiforgalmi szolgálatok ellátása során az MCTR-ek és MTMA-k kivételével – amennyiben ettől külön együttműködési eljárásban szabályozott módon el nem térnek –, a GAT repülések számára a polgári légiforgalmi szolgálati egységek, az OAT repülések számára a katonai repülésirányító egységek nyújtanak légiforgalmi szolgálatokat.

1.17.6. Amennyiben a polgári légiforgalmi szolgálati egységek illetékességi légterében a katonai szabályok szerint működő repülések katonai légiforgalmi szolgálati egységek általi kezelésének jelen előírás 2.5.2.1.

pontjában előírt feltételei nem biztosítottak, a katonai szabályok szerint működő vagy a polgári légiforgalmi szolgálati egységekkel rádióösszeköttetést tartani nem tudó légijárművek számára időszakosan korlátozott légtereket kell elkülöníteni.

1.17.7. Az időszakosan korlátozott légtérben folyó repülések esetében az érintett polgári légiforgalmi irányító egységnek és az időszakosan korlátozott légtérben légiforgalmi irányítást végző katonai repülésirányító egységeknek radar-vektorálással biztosítaniuk kell, hogy az irányításuk alatt álló légijárművek – az átadásra kerülő légijárműveket kivéve – az időszakosan korlátozott légtér oldalhatárát a radarelkülönítési minimum felénél (2,5 NM) jobban ne közelítsék meg, hacsak külön koordinációval nem biztosítják a szomszédos légterekben működő légijárművek megfelelő elkülönítését.

A katonai repülésirányító egységnek ugyancsak feladata az időszakosan korlátozott légtér magassági határain kívül eső első IFR utazómagasságot használó polgári légijárművektől a megfelelő magassági elkülönítés biztosítása.

1.17.8. A működő időszakosan korlátozott légtereket engedéllyel átrepülő polgári légijárművek számára a katonai repülésirányító egységnek elkülönítést – beleértve a nagysebességű katonai VFR szerint működő légijárművek és a polgári VFR légijárművek elkülönítését is – kell biztosítani, .

Megjegyzés: Lásd még jelen előírás 2. Melléklet 16.1.3.1 pontját is.

1.18. A polgári légijárművekre gyakorlati veszélyt jelentő tevékenységek egyeztetése

1.18.1. A polgári légijárművekre veszélyt jelentő tevékenységeket egyeztetni kell a polgári és katonai légiforgalmi szolgálatok illetékes hatóságaival. Az egyeztetést követően az illetékes hatóság intézkedik a közzétételről.

Az egyeztetést külön jogszabályban előírt módon kell elvégezni.

1.18.2. Az egyeztetés célja, hogy megfelelő intézkedésekkel elkerülhető legyen a polgári légijárművek veszélyeztetése, és elkerülhető legyen a légijárművek üzemelésének túlzott mértékű zavarása, illetve korlátozása.

1.18.3. A veszélyes tevékenységek tervezésénél az alábbiakat kell figyelembe venni:

(i) a tevékenység helyszínét, területét, időpontját/tartamát úgy válasszák meg, hogy lehetőség szerint elkerülhető legyen az ATS útvonalak lezárása, áthelyezése, továbbá a leginkább használatos repülési szintek korlátozása vagy a menetrendszerű légiforgalom késleltetése;

(ii) a tevékenység végrehajtására kijelölt légtér méretét a lehető legkisebbre korlátozzák;

(iii) az illetékes légiforgalmi szolgálati egység, valamint a tevékenységet végrehajtó egység között összeköttetési lehetőségeket kell biztosítani arra az esetre, ha kényszerhelyzet vagy más előre nem látható esemény miatt a tevékenység megszakítása válik szükségessé.

1.18.4. A légiközlekedési hatóságnak megfelelő intézkedéseket kell hoznia a légijármű üzemelésre hatással lévő, a nyilvános repülőterek közelében kereskedelmi, szórakoztató és egyéb célokra rendszeresen használt lézersugár elleni védelemről.

1. Megjegyzés: A légijármű üzemelésre veszélyt jelentő lézersugárzókra vonatkozó útmutató anyag az ICAO Doc9815-ben található.

2. Megjegyzés: A lézersugárzók kritikus és érzékeny területeit az ICAO 14. Annex I. Kötet, 5. Fejezete tartalmazza.

1.19. Léginavigációs adatok

1.19.1. A légiforgalmi szolgálatokkal kapcsolatos léginavigációs adatok meghatározását és közzétételét jelen melléklet 5. Függelékének 1-5. Táblázataiban található megbízhatósági és pontossági előírások szerint, a kidolgozott minőségbiztosítási eljárások figyelembevételével végzik. A léginavigációs adatok megbízhatósági

szintjének pontossága legalább 95%-osnak kell lennie, és ebben a vonatkozásban három típusú helyzetadatot azonosítanak az alábbiak szerint:

- a) felmért pontok (pl.: a navigációs berendezések helye);
- b) számított pontok (a térben felmért pontok alapján matematikai számítással meghatározott állandó pontok);
- c) elfogadott pontok (azaz repüléstájékoztató körzeti határpontok).

Megjegyzés: A minőségi rendszerre vonatkozó előírások az ICAO 15. Annex 3. Fejezetében találhatók.

1.19.2. Biztosítani kell, hogy az adatfeldolgozás során a léginavigációs adatok megbízhatósága a felméréstől vagy a kezdeti számítástól a következő felhasználóig sértetlen maradjon. A léginavigációs adatok megbízhatósági követelményeit, azok felhasználása során a bekövetkező lehetséges változások, valamint a rájuk vonatkozó felhasználói igények kockázati tényezői alapján határozzák meg. Ezeket figyelembe véve a következő osztályozást és adat-megbízhatósági szintet alkalmazzák:

- a) *kritikus adatok – megbízhatósági szint 1×10^{-8}* : a hibás vagy pontatlan kritikusnak minősülő adat felhasználásánál nagy a valószínűsége annak, hogy egy légijármű biztonságos repülése és leszállása nagy kockázattal jár, nem kizárva a légi katasztrófa lehetőségét sem;
- b) *fontos adatok – megbízhatósági szint 1×10^{-5}* : a hibás vagy pontatlan fontosnak minősülő adat felhasználásánál csekély a valószínűsége annak, hogy egy légijármű biztonságos repülése és leszállása nagy kockázattal jár, nem kizárva a légi katasztrófa lehetőségét sem;
- c) *szokványos adatok – megbízhatósági szint 1×10^{-3}* : a hibás vagy pontatlan, szokványosnak minősülő adat felhasználásánál nagyon csekély a valószínűsége annak, hogy egy légijármű biztonságos repülése és leszállása nagy kockázattal jár, nem kizárva a légi katasztrófa lehetőségét sem.

1.19.3. Az elektronikus léginavigációs adatok védelmét azok tárolása és továbbítása során teljes egészében az adatokhoz csatolt többlet karaktereket felhasználó hibaészlelő eljárással (CRC) ellenőrzik. A fenti 1.19.2. pont szerint osztályozott kritikus és fontos léginavigációs adatok sértetlenségének védelme érdekében 32, illetve 24 bites algoritmust, míg a szokványosnak minősülő léginavigációs adatok sértetlenségének védelme érdekében 16 bites algoritmust használnak.

Megjegyzés: A léginavigációs adat minőségi követelményeket (pontosság, felbontás, megbízhatóság, adatvédelem és eredetvizsgálat) a World Geodetic System (WGS-84) kézikönyv (Doc. 9674) tartalmazza.

Jelen előírás 5. Függelékére – (A léginavigációs adatok minőségi előírásai) – vonatkozó kiegészítő tájékoztatásokat az RTCA DO-201A és az EUROCAE ED-77 kiadványok tartalmazzák.

1.19.4. A légiközlekedésben használatos szélességi és hosszúsági földrajzi koordinátákat a Magyar Köztársaságban WGS-84 formátumban határozzák meg és teszik közzé.

1. Megjegyzés: A léginavigációs adatok közzétételével kapcsolatos előírásokat az ICAO 4. Annex 2. Fejezete és az ICAO 15. Annex 3. Fejezete tartalmazza.

2. Megjegyzés: A kettős célt szolgáló helyek vagy pontok, pl.: a várakozási pont és megszakított megközelítés pontja esetében a nagyobb pontossági értéket alkalmazzák.

1.20. Együttműködés a meteorológiai és az ATS szervezetek között

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a repülésmeteorológiai szolgáltatások rendjét, a 17/1997. (VI. 25.) KTM-KHVM-HM együttes rendelet repülésmeteorológiai szolgáltatás rendjéről szóló szabályzat kiadásáról, tartalmazza.

1.20.1. Annak érdekében, hogy a légijárművek megkapják az üzemeltetésükhöz szükséges legfrissebb időjárási tájékoztatásokat, együttműködés válik szükségessé a meteorológiai és az ATS szervezetek között.

A légiforgalmi szolgálatok személyzete:

- a) a jelzőműszerek használatán túlmenően – a megállapodásoknak megfelelően – jelentse az általa megfigyelt, vagy a légijármű által jelentett olyan meteorológiai elemeket, amelyben megállapodtak;

b) a repülőtéri meteorológiai irodának a legrövidebb időn belül jelentse a légiforgalmi szolgálati egység által megfigyelt, vagy a légijármű által jelentett, az üzemeltetés szempontjából lényeges időjárási jelenségeket, amelyeket a repülőtéri időjárás jelentés nem tartalmaz;

c) a repülőtéri meteorológiai irodának a legrövidebb időn belül jelentse a vulkánkitörés bekövetkezésére utaló előjeleket, vulkánkitörést, valamint a vulkanikus hamufelhőre vonatkozó tájékoztatásokat.

Ezen túlmenően a körzeti irányító központnak, valamint a repüléstájékoztató központnak továbbítania kell a tájékoztatást a központot kiszolgáló meteorológiai iroda számára is.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben jelenleg nincs ismert vulkáni tevékenység.

1.20.2. Szoros együttműködést kell fenntartani Budapest ATS Központ, valamint a Repülésmeteorológiai Figyelő Iroda között annak érdekében, hogy a NOTAM és SIGMET közlemények a helyzetnek megfelelően tartalmazzák a vulkáni hamuról szóló tájékoztatásokat.

1.21. Együttműködés az ATS egységek és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) között

1.21.1. Annak érdekében, hogy az AIS egységek megkapják azokat a tájékoztatásokat, amelyek lehetővé teszik számukra a legfrissebb repülés előtti tájékoztatások biztosítását és a repülés közbeni tájékoztatásokra vonatkozó igények kielégítését, a légiforgalmi szolgálatok személyzete, az illetékes AIS egységnek minimális késéssel jelentse:

a) a repülőtér állapotára vonatkozó, az AIS által közzéteendő tájékoztatásokat;

b) az illetékességi területükön telepített navigációs berendezések, létesítmények meghibásodását, ha az üzemzavar várhatóan meghaladja a 3 órát, valamint az ismételten normális működést;

c) a szolgálatok ellátásában beálló változásokat;

d) a légiforgalmi szolgálati egység által megfigyelt vagy a légijármű által jelentett vulkáni tevékenységet; és

e) bármely más, a légijármű üzemeltetése szempontjából lényegesnek ítélt tájékoztatást.

1.21.1.1. A repülőterek üzemben tartóinak közölniük kell az illetékes AIS egység számára, ha a repülőterükre vonatkozóan közzétett adatokban vagy szolgálatokban előre tervezhető változások várhatók.

1.21.2. Valamely, a léginavigációval kapcsolatos módosítás bevezetése előtt a szolgálatoknak figyelembe kell venniük az AIS időszükségletét az anyagok összeállításához és kiadásához. Annak érdekében, hogy az AIS a vonatkozó tájékoztatásokat időben megkapja, az érintett szervezetek és szolgálatok szoros együttműködése szükséges.

1.21.3. Különös figyelmet érdemelnek azok a módosítások, – a térképeket és/vagy a számítógépes navigációs rendszereket érintő léginavigációs tájékoztatások – amelyeket az AIS-nek a nemzetközileg elfogadott Légiforgalmi Tájékoztató Közlemények Szabályozott Kiadási Rendszere (AIRAC) szerint kell kiadnia. A nemzetközileg előzetesen egyeztetett AIRAC hatálybalépési időpontokon túlmenően a felelős légiforgalmi szolgálatoknak figyelembe kell venniük az ilyen tájékoztatások 14 napos postai átfutási idejét is.

Megjegyzés: Azokat a tájékoztatásokat, melyeket AIRAC szerinti időpontokban kell kiadni az ICAO 15. Annex 6. Fejezete és 4. Függeléke előírásainak megfelelően kell összeállítani.

1.21.4. A felelős légiforgalmi szolgálatoknak jelen melléklet 5. Függelékében a légiforgalmi adatokra meghatározott pontossági és megbízhatósági követelmények figyelembevételével kell az AIS számára a szükséges tájékoztató anyagokat és adatokat biztosítani.

1. Megjegyzés: A NOTAM, SNOWTAM és ASHTAM kiadására vonatkozó előírások az ICAO 15. Annex 5. Fejezetében találhatók.

2. Megjegyzés: A vulkáni tevékenységre vonatkozó jelentés az ICAO 3. Annex 4. Fejezetében részletesen ismertetett tájékoztatásokból áll.

3. Megjegyzés: Az AIRAC tájékoztatást az AIS legalább 42 nappal az AIRAC hatálybalépési időpontja előtt osztja szét azzal a céllal, hogy az anyag legalább a hatálybalépés előtt 28 nappal eljusson az érintettekhez.

4. Megjegyzés: A meghatározott és nemzetközileg elfogadott AIRAC hatálybalépési időpontok tervezett 28 napos beosztását és az AIRAC felhasználásra vonatkozó tájékoztatást a Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálati Kézikönyv (ICAO Doc. 8126, 3. Fejezet 3.1.1. és 4. Fejezet 4.4. pontjai), valamint a magyar AIP tartalmazza.

1.22. Minimális repülési magasságok

A minimális repülési magasságokat a Magyar Köztársaság légterében lévő valamennyi ATS útvonalra közzéteszik. A meghatározott minimális repülési magasságok biztonságos elkülönítést tartanak az érintett területen levő figyelembe veendő akadály felett.

Megjegyzés: A minimális repülési magasságok meghatározására és közzétételére vonatkozó előírásokat az ICAO 15. Annex 1. Függeléke tartalmazza. Az akadálymentességi előírások részletezése a PANS-OPS (ICAO Doc. 8168) kiadvány II. kötet IV. Részében található.

1.23. Óra-idő a légiforgalmi szolgálatoknál

1.23.1. A légiforgalmi szolgálati egységeknek az éjféllal kezdődő 24 órás nap, órában és percben történő kifejezésére, az Egyeztetett Világidőt (UTC) kell használniuk.

1.23.2. A légiforgalmi szolgálati egységeket olyan órával kell ellátni, amely az időt az érintett egység minden munkahelyéről jól látható módon órában, percben és másodpercben kifejezve jelzi.

1.23.3. A légiforgalmi szolgálati egységek óráit és egyéb időrögzítő berendezéseit szükség szerint ellenőrizni kell annak biztosítása érdekében, hogy azok mindenkor az UTC idő plusz/mínusz 30 másodperces határértékén belül működjenek. Ahol egy légiforgalmi szolgálati egység adatátviteli összeköttetést alkalmaz, óráikat és egyéb időrögzítő berendezéseit szükség szerint ellenőrizniük kell, hogy ezek pontossága 1 másodperc értéken belül legyen.

1.23.4. A pontos időt szabványos időjelző állomástól, vagy ha ez nem lehetséges, más olyan egységtől kell beszerezni, amely a pontos időt ilyen állomástól kapta.

1.23.5. A repülőtéri irányító torony a légi jármű felszálláshoz történő elgurulása előtt adja meg a pontos időt a légi járművezető részére. Ezen túlmenően, a légiforgalmi szolgálati egységek kérésre is adják meg a pontos időt a légi jármű részére. A pontos időt a legközelebbi fél percre kerekítve kell megadni.

1.24. ATM biztonság-irányítási rendszer

1.24.1 A Magyar Köztársaság légtereiben és repülőterein az ATM által nyújtott szolgáltatás biztonságossága érdekében ATM biztonság-irányítási programot kell működtetni.

1.24.2 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 biztonsági mutatószám ne haladja meg az $1,55 \times 10^{-8}$ légiközlekedési baleset/repült óra értéket.

1.24.3 A Magyar Köztársaság nemzeti ATM biztonság-irányítási programját az alábbi irányelvek figyelembevételével az ATM szolgáltatók és a légiközlekedési baleset kivizsgáló szervezet javaslata alapján, a légiközlekedési hatóság dolgozza ki.

- a) a tényleges és lehetséges veszélyek beazonosítása és a helyesbítő intézkedések szükségességének meghatározása;
- b) az elfogadható minimális biztonsági szint megőrzése érdekében szükséges helyesbítő intézkedések bevezetésének biztosítása;

- c) gondoskodás az aktuális biztonsági szint folyamatos felügyeletéről és rendszeres kiértékeléséről;
- d) az elfogadható minimális biztonsági szint emelése szükségességének és lehetőségének időszakonkénti megvizsgálása.

1.24.4 A nemzeti ATM biztonság-irányítási program alapján az ATM szolgáltató saját ATS biztonság-irányítási programot állít össze, amelyet a légiközlekedési hatóság hagy jóvá.

Megjegyzés: Lásd még a légiközlekedési balesetek és a repülőesemények szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 13/2000. (V. 31.) KHVM-HM-EüM együttes rendelet 14. §-át.

1.24.4.1 A légiközlekedési hatóság a jóváhagyott program végrehajtását felügyeli.

1.24.5 Az ATC rendszer repülésbiztonságot érintő változását/változtatását, beleértve valamely elkülönítési minimum csökkentését, vagy egy új eljárás bevezetését megelőzően repülésbiztonsági elemzést kell végezni.

1. Megjegyzés: Az ATC rendszer alatt ebben a vonatkozásban a légiforgalmi irányító és a műszaki személyzet, valamint az alkalmazott ATM eljárások és szakmai szabályok, az alkalmazott szoftverek és hardver elemek összessége értendő.

2. Megjegyzés: Amikor a változtatás természetéből adódóan az elfogadható biztonsági szint nem fejezhető ki mennyiségi jelzőkkel, a biztonsági elemzés a szakmai tapasztalaton is alapulhat.

3. Megjegyzés: A biztonsági elemzések végrehajtásához útmutató anyagként az EUROCONTROL ESARR 2 és ESARR 4 alkalmazandó.

1.25. Egységes vonatkozási rendszerek

1.25.1 Vízszintes vonatkozási rendszer

1.25.1.1 A légi navigációban vízszintes (geodéziai) vonatkozási rendszerként a Geodéziai Világrendszer – 1984-et (World Geodetic System – 1984 – WGS-84) kell használni. A jelentett légiforgalmi földrajzi koordinátákat (a földrajzi szélesség és hosszúság feltüntetésével) WGS-84-ben kell kifejezni.

Megjegyzés: A WGS-84-re vonatkozó részletes útmutató anyag az ICAO World Geodetic System – 1984 (WGS-84) Manual (Doc 9674) című kiadványában található.

1.25.2 Függőleges vonatkozási rendszer

1.25.1.1 A légi navigációban függőleges vonatkozási rendszerként a közepes tengerszintet (MSL) kell használni. Az MSL a gravitációval összefüggő tengerszinthez viszonyított magasság (elevation) és a geoid földfelszín közötti viszonyt adja meg.

Megjegyzés: A geoid világviszonylatban leginkább az MSL-vel azonosnak tekinthető. Ez azt jelenti, hogy a Föld azonos tömegvonzási erővel rendelkező pontjai egybeesnek a nyugalmi állapotú, a kontinensekre összefüggően kiterjedő MSL-vel.

1.25.3 Időbeli vonatkozási rendszer

1.25.3.1 A légi navigációban időbeli vonatkozási rendszereként a Gergely-naptárt és az Egyeztetett Világidőt (Coordinated Universal Time – UTC) kell alkalmazni.

1.25.3.2 Amennyiben eltérő időbeli vonatkozási rendszert használnak, azt az AIP GEN részében kell feltüntetni.

1.26. Nyelvismeret

1.26.1 A légiforgalmi szolgáltatóknak és a repülőtér üzemben tartóknak biztosítaniuk kell, hogy az érintett ATS egységek személyzete a rádióösszeköttetések során alkalmazott angol nyelvet a polgári légiforgalmi szolgálat szakszemélyzetének szakszolgálati engedélyéről és képzéséről szóló 3/2004. (I. 13.) GKM rendeletben előírtak szerint beszéljék és értsék.

1.26.2 A Budapest FIR-rel szomszédos, külföldi ATS egységekkel történő koordinálási eljárások során, az angol nyelvet kell használni.

Budapest FIR-ben az ATS egységek, szektorok és szektor munkahelyek közötti koordinálás során elsődlegesen a magyar – szükség szerint az angol – nyelvet kell használni.

1.27. Rendkívüli helyzetekre vonatkozó előírások

1.27.1. A légiforgalmi szolgáltatóknak rendkívüli helyzetekre vonatkozó terveket kell kidolgozniuk és közzétenniük, amelyeket a légiforgalmi szolgálatok és az illetékességi légterükben a kapcsolódó egyéb szolgálatok tényleges, vagy lehetséges működés képtelensége esetén vezetnek be.

A rendkívüli helyzetekre vonatkozó terveket szoros együttműködésben kell kidolgozni a szomszédos légterekben a légiforgalmi szolgálatok ellátásáért felelős szolgáltatóival, és az érintett légtérfelhasználókkal.

1.27.1.1 Amennyiben a rendkívüli helyzetekre vonatkozó tervek szomszédos, külföldi légiforgalmi szolgálatokat is érintenek, azokat további felhasználás és jóváhagyás céljából fel kell terjeszteni a GKM Légiközlekedési főosztálynak.

Megjegyzés: A rendkívüli terv kidolgozásával, közzétételével és alkalmazásával kapcsolatos útmutató anyag, az ICAO 11. Annex D mellékletében található.

2. Fejezet

Légiforgalmi irányító szolgálat

2.1. Alkalmazás

Légiforgalmi irányító szolgálatot kell biztosítani:

- a) az A, B, C, D és E osztályú légterekben valamennyi műszeres repülési szabályok (IFR) szerint végrehajtott repülés részére;
- b) a B, C és D osztályú légterekben valamennyi látvarepülési szabályok (VFR) szerint végrehajtott repülés részére;
- c) valamennyi különleges VFR repülés részére;
- d) ellenőrzött repülőtérén a teljes repülőtéri forgalom részére.

Megjegyzés: Budapest Repüléstájékoztató Körzet (FIR) légtérosztályozását – és az egyes légterekben biztosított szolgálatokat a magyar légter légi közlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM–HM–KTM együttes rendelet 1. számú melléklete tartalmazza.

2.2. A légiforgalmi irányító szolgálat ellátása

2.2.1. Az 1.3.1. pontban felsorolt légiforgalmi irányító szolgálatok egyes részeinek ellátását az alábbi egységek végezhetik:

- a) körzeti irányító szolgálat, melyet a:
 - 1. körzeti irányító központnak, vagy
 - 2. repülőtéri irányító körzetben, vagy meghatározott kiterjedésű irányítói körzetben elsődlegesen bevezető irányító szolgálat ellátására kijelölt egységnek kell ellátnia, ha körzeti irányító központot nem hoztak létre;
- b) bevezető irányító szolgálat, amelyet a:
 - 1. repülőtéri irányító toronynak, vagy körzeti irányító központnak kell ellátnia, ha szükséges vagy kívánatos, egy egység felelőssége alá vonni a bevezető irányító szolgálat és a repülőtéri irányító szolgálat, vagy a repülőtéri irányító szolgálat és a körzeti irányító szolgálat funkcióit, vagy
 - 2. bevezető irányító egységnek kell ellátnia, ahol szükséges, vagy kívánatos külön egység felállítása;
- c) repülőtéri irányító szolgálat, amelyet a repülőtéri irányító toronynak kell ellátnia.

2.3. A légiforgalmi irányító szolgálat működése

2.3.1. A légiforgalmi irányító szolgálat ellátása érdekében egy légiforgalmi irányító egységnek:

- a) meg kell kapnia minden légi jármű tervezett vagy a tervtől eltérő mozgására, valamint a légi járművek tényleges mozgására vonatkozó tájékoztatásokat;
- b) a kapott tájékoztatások segítségével meg kell határoznia az ismert légi járművek egymáshoz viszonyított helyzetét;
- c) az irányítása alatt álló légi járművek közötti összeütközések megelőzése, valamint a légiforgalom rendszeres áramlásának elősegítése és fenntartása érdekében légiforgalmi irányítói engedélyeket és tájékoztatásokat kell kiadnia;
- d) szükség szerint egyeztetnie kell az engedélyeket más egységekkel:
 - (i) amennyiben egy légi jármű konfliktushelyzetbe kerülne egy másik légiforgalmi irányító egység irányítása alatt álló forgalommal;
 - (ii) a légi jármű irányításának más légiforgalmi irányító egység számára történő átadása előtt.

2.3.2. A légijármű mozgására vonatkozó tájékoztatásokat, valamint a kiadott légiforgalmi irányítói engedélyeket úgy kell nyilvántartani és megjeleníteni, hogy az a forgalmi helyzet azonnali áttekintését tegye lehetővé annak érdekében, hogy a légijárművek közötti megfelelő elkülönítések biztosítása mellett fenntartsák a légiforgalom hatékony áramlását.

2.3.3. Budapest FIR-ben a légiforgalmi irányító egységek által kiadott engedélyeknek elkülönítést kell biztosítaniuk:

- a) a C és D osztályú légterekben az IFR szerint működő légijárművek között;
- b) a C osztályú légtérben az IFR és a VFR szerint működő légijárművek között, beleértve a különleges VFR repüléseket is, amelyek számára a légiforgalmi irányítás engedélyezte, hogy a CTR-ben az előírt VMC-nél rosszabb meteorológiai körülmények között működjenek;
- c) a különleges VFR szerint működő légijárművek között;

kivéve, amikor az illetékes légiforgalmi irányító egység a légijárművezető kérésére, VMC-ben, a repülés egy meghatározott szakaszán, saját elkülönítés fenntartásával végrehajtandó repülésre ad engedélyt a D osztályú légtérben.

2.3.4. A légiforgalmi irányító egységnek az elkülönítést legalább az alábbiak egyikével kell biztosítania:

- a) függőleges elkülönítés alkalmazásával, amelyhez a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet „C.” Függelékében szereplő Utazómagasságok Táblázatában található különböző repülési szinteket kell kijelölni;

kivéve, ha a Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP) közzé nem teszik, hogy a repülési szinteket nem az útirányszögnek megfelelően alkalmazzák, vagy légiforgalmi irányítói engedélyben ettől el nem térnek;

- b) vízszintes elkülönítés alkalmazásával, amely lehet:

1. időben vagy távolságban kifejezett térköz tartásával létrehozott hosszirányú elkülönítés az azonos, összetartó vagy szembetartó útirányon haladó légijárművek között;
2. a légijárművek különböző útvonalakon vagy földrajzi területeken történő tartásával létrehozott oldalirányú elkülönítés;
3. radarelkülönítés.

2.4. Elkülönítési minimumok

2.4.1. Egy adott légtérben az alábbi elkülönítési minimumok használhatók:

- a) az e rendelet 2. számú mellékletében szereplő elkülönítések közül a körülményeknek megfelelően bármelyik;

Megjegyzés: A Budapest FIR-ben alkalmazható elkülönítési minimumok az ICAO PANS ATM (Doc. 4444) és az ICAO Regional Supplementary Procedures (Doc. 7030) alapján kerültek meghatározásra.

- b) szomszédos légterek esetén a két egység által egyeztetett, jóváhagyott elkülönítési minimumok, ha:

1. a forgalom a szomszédos légterek egyikéből belép a másikba, vagy
2. ha az útvonalak közelebb vannak a szomszédos légterek közös határához, mint az adott körülmények között alkalmazható elkülönítési minimumok.

Megjegyzés: Ezen előírás célja, hogy biztosítsa, első esetben a forgalom átadás/átvétel lehetőségét, a másik esetben pedig a megfelelő elkülönítést a közös határ két oldalán működő légijárművek között.

2.4.2. Az alkalmazható elkülönítési minimumokat ismerniük kell az érintett ATS egységek személyzetének, valamint a légijárművezetők és légijármű üzemben tartók tájékoztatása céljából, közzé kell tenni azokat a légiforgalmi tájékoztató kiadványban (AIP).

2.5. Az irányítás felelőssége

Megjegyzés: Az alábbi 2.5., 2.6. és 2.7. pontokban, hacsak másképp nincs jelezve, a légiforgalmi irányító egység kifejezés irányító szektorokra is vonatkozik.

2.5.1. Egyedi repülések irányításának felelőssége

Egy ellenőrzött repülés egy adott időben csak egy légiforgalmi irányító egység irányítása alatt állhat.

2.5.2. Az irányítás felelőssége a légtér egy adott szakaszában

A légtér egy adott szakaszában működő valamennyi légi jármű irányításáért egyazon légiforgalmi irányító egység felelős. Ennek ellenére valamely légi járműnek vagy légi járművek egy csoportjának irányítása más légiforgalmi irányító egységre is átruházható, azzal a feltétellel, hogy az érintett légiforgalmi irányító egységek közötti koordináció közvetlen távközlési eszközök útján biztosított.

2.5.2.1. Budapest FIR egy adott légtérben a GAT és OAT repülések különböző irányító egység által az alábbi feltételek teljesülése esetén kezelhetők:

1. *Radaradatok.* Az érintett területen a GAT és OAT repülések ellenőrzésének radaradatokon kell alapulniuk. A GAT és OAT légi járművek radarjeleinek ugyanazon radarforrásból kell származniuk és ezeket a radarjeleket ugyanazon a radarenyőn kell megjeleníteni.

2. *Repülési eljárások.* 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.

3. *Repülési terv adatok.* Az érintett légtérben folyó GAT és OAT repülések repülési terv, illetve mozgási adatainak mindkét egység (radarirányító) rendelkezésére kell állniuk egymás forgalmáról oly mértékben, amely az érintett légi járművek elkülönítéséhez szükséges.

A tényleges, valamint tervezett útvonal és magasság adatokat a másik egység (irányító) számára is könnyen érthető formában kell megjeleníteni (pl. radarcímke, útvonalvektor stb.).

4. *Összeköttetések.* Az irányítói szektorok (radarirányítók) között azonnali beszédüzemű/telefonösszeköttetést kell biztosítani.

5. *Együttműködés.* Ha a GAT és OAT repülések irányítása közös elhelyezésben lévő különálló munkahelyekről történik, az együttműködés szabályait részletes munkahelyi előírásokban kell szabályozni.

Különálló elhelyezés esetén együttműködési eljárást kell készíteni, melyet a légiközlekedési és a katonai légügyi hatóságnak egyaránt jóvá kell hagynia.

Az együttműködési szabályoknak ki kell térniük az irányítási felelősség megosztására, az alkalmazható elkülönítési minimumokra, valamint a koordinációt igénylő esetekre és a koordináció módjára.

6. *Szakismeret.* Az irányító egységeknek (radarirányítóknak) kellő ismerettel kell rendelkezniük a másik egység (radarirányító) által kezelt forgalom irányításának szabályairól, illetve légi járműveinek műszaki jellemzőiről.

2.6. Az irányítás felelősségének átadása

Ezen pont alpontjai nem alkalmazhatók, amennyiben több légiforgalmi irányító szolgálat (pl.: APP + TWR) feladatát egy légiforgalmi irányító egység (pl.: TWR) látja el, mivel a feladatok ezen részeinek vonatkozásában az irányítás felelősségének átadása nem szükséges.

2.6.1. Az átadás helye és időpontja

2.6.1.1. A légi járművek irányításának felelősségét az egyik irányító szektor a soron következő irányító szektor számára – rendes körülmények között – a közös szektorhatár átrepülésekor adja át. Az átadás körülményeit munkahelyi előírások szabályozzák.

2.6.1.2. Valamely irányító egység (körzeti irányító központ, bevezető irányító egység, repülőtéri irányító torony) a légi járművek irányításának felelősségét a soron következő irányító egység számára valamely egyeztetett helyen vagy időpontban adhatja át.

Az irányító egységek közötti irányítási felelősség átadási körülményeket együttműködési megállapodásban vagy helyi előírásokban kell rögzíteni.

Megjegyzés: Az irányítási felelősség átadásának lehetséges körülményeit e rendelet 2. számú mellékletének 4. Fejezete tartalmazza.

2.6.1.3. A Budapest FIR-rel szomszédos FIR-ek ATS egységeivel történő együttműködési megállapodásokat az EUROCONTROL egységes formátuma szerint kell elkészíteni.

2.6.2. Az átadás koordinálása

2.6.2.1. Valamely légijármű irányítási felelősségének átadásához az átvevő irányító egység előzetes beleegyezése szükséges, amely a 2.6.2.2., 2.6.2.2.1., 2.6.2.2.2. és 2.6.2.3. pontok előírásainak megfelelően szerezhető be.

2.6.2.2. Az átadó irányító egységnek tájékoztatnia kell az átvevő irányító egységet az érvényes repülési terv vonatkozó részéről és meg kell adnia minden kért, az átadásra vonatkozó irányítói tájékoztatást.

2.6.2.2.1. Ahol az irányítás átadását radar-adatok felhasználásával hajtják végre, az átadásra vonatkozó irányítói tájékoztatásnak tartalmaznia kell a légijármű közvetlenül az átadás előtt radaron megfigyelt helyzetét, valamint szükség szerint annak repülési útirányát és sebességét is.

2.6.2.2.2. Ahol az irányítás átadását ADS felhasználásával hajtják végre, az átadásra vonatkozó irányítói tájékoztatásnak tartalmaznia kell a négydimenziós helyzettájékoztatásokat és szükség szerint egyéb tájékoztatásokat is.

2.6.2.3. Az átvevő irányító egységnek:

- a) jeleznie kell, ha az átadó irányító egység feltételei szerint képes a légijármű irányításának elfogadására. Ilyen jelzésre nincs szükség, ha az érintett egységek közötti előzetes megállapodás szerint az ilyen jelzés elmaradása azt jelenti, hogy az átvevő a megadott feltételekkel az érintett légijárművet elfogadja, illetve közölnie kell azon szükséges módosításokat, melyek végrehajtásával a légijármű irányításának átvétele elfogadható; és
- b) közölnie kell bármely egyéb, a repülés következő szakaszára vonatkozó tájékoztatást, vagy légiforgalmi irányítói engedélyt, amelyet a légijárműnek az átadás időpontjában ismernie kell.

2.6.2.4. Az átvevő irányító egységnek tájékoztatnia kell az átadó irányító egységet, ha kétirányú beszédüzemű és/vagy adatkapcsolat összeköttetést létesített az érintett légijárművel, és átveszi annak irányítását, kivéve, ha a két érintett egység között együttműködési megállapodás vagy munkahelyi előírás másképp nem rendelkezik.

2.6.2.5. Az alkalmazandó koordinálási eljárásokat, beleértve az irányítás átadásának pontjait is, együttműködési megállapodásokban, vagy munkahelyi előírásokban kell szabályozni, amelyik a megfelelő.

2.6.3. Egy adott munkahelyen történő szolgálatváltást (új beültetés), részletesen helyi előírásokban kell szabályozni.

2.7. Légiforgalmi irányítói engedélyek

Légiforgalmi irányítói engedélynek kizárólag a légiforgalmi irányító szolgálat feladatainak ellátásával kapcsolatban kiadott engedélyek minősülnek.

2.7.1. Légiforgalmi irányítói engedélyek tartalma

Ellenőrzött repülés vagy ellenőrzött repülési szakasz megkezdéséhez a légijármű számára irányítói engedélyt kell adni. Az engedélynek a következőket kell tartalmaznia:

- a) a légijármű repülési tervben feltüntetett azonosító jele,
- b) engedélyhatár,
- c) a repülés útvonala,
- d) repülési magasság(ok) a repülés teljes útvonalára vagy annak egy részére, és ha szükséges, a repülési magasságok változásai.

Ha a magassági engedély az útvonalnak csak egy szakaszára vonatkozik, fontos, hogy a légiforgalmi irányító egység meghatározza azt a pontot, ameddig az engedélynek a magasságra vonatkozó része érvényes, figyelembe véve a rádióösszeköttetés megszakadásának esetére előírt eljárásokat.

- e) minden egyéb szükséges utasítás vagy tájékoztatás, amely vonatkozhat megközelítési vagy indulási eljárásokra, rádióösszeköttetésekre, valamint az engedély lejáratí idejére.

Az engedély lejáratí ideje azt az időpontot jelzi, amely után az engedély automatikusan érvényét veszti, ha a repülést nem kezdték meg.

2.7.2. A helyi igényeknek megfelelően a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott szabvány megközelítési, valamint indulási útvonalakat és eljárásokat lehet alkalmazni a légiforgalom biztonságos, rendszeres és gyors áramlásának fenntartása érdekében. A szabvány érkezési –, és indulási útvonalakat, és eljárásokat az AIP-ben közzé kell tenni.

Megjegyzés: A szabvány érkezési és indulási útvonalak és eljárások kidolgozásával kapcsolatos útmutató anyag a Légiforgalmi Szolgálati Tervezési Kézikönyvben (ICAO Doc. 9426), a tervezéssel kapcsolatos követelmények anyaga a PANS-OPS II. kötetben (ICAO Doc. 8168) található.

2.7.3. Az engedélyek koordinálása

Az irányítói engedélyt egyeztetni (koordinálni) kell az útvonalon érintett légiforgalmi irányító egységek között annak érdekében, hogy az engedély a repülés teljes útvonalára vagy annak egy részére kiadható legyen.

Megjegyzés: Az irányítói engedély koordinációjával kapcsolatos részletes előírásokat e rendelet 2. számú mellékletének 4. Fejezete tartalmazza.

2.7.3.1. Amikor egy légi jármű Budapest FIR-ben olyan repülőtérről indul, amely egy szomszédos FIR határához 30 perc – vagy az érintett körzeti irányító központok között megkötött együttműködési megállapodásban meghatározott más – repülési időtartamon belül van, a szomszédos körzeti irányító központtal történő egyeztetést a felszállási engedély kiadása előtt kell végrehajtani.

2.7.3.2. Amikor egy légi jármű ellenőrzött légtérből nem ellenőrzött légtérbe kíván kilépni, majd ezt követően ugyanazon vagy egy másik ellenőrzött légtérbe tér vissza, az indulási repülőtéren kiadható az engedély az első tervezett leszállási helyig. Az ilyen engedély vagy annak módosítása csak a repülés azon szakaszaira vonatkozik, amelyet ellenőrzött légtérben hajtanak végre.

2.7.3.3. A légi járműnek összeköttetést kell létesítenie a soron következő ATC egységgel, annak adatkapcsolaton keresztül kiadott előzetes engedélye beszerzésének céljából, még az irányítás átadásának pontja előtt.

2.7.3.3.1. A légi járműnek tartania kell a szükséges kétoldalú összeköttetést azzal az ATC egységgel, amelynek illetékességi légtérében működik, mialatt a soron következő ATC egységtől az adatkapcsolaton keresztül kiadott előzetes engedélyét beszerzi.

2.7.3.3.2. Egy adatkapcsolaton keresztüli előzetes engedélyként kiadott engedélynek olyannak kell lennie, hogy azt a légi járművezető egyértelműen előzetes engedélyként azonosítsa.

2.7.3.3.3. Ha nem koordináltak, az adatkapcsolaton keresztül kiadott előzetes engedély nem befolyásolhatja a légi jármű eredeti repülési profilját semmilyen, az előzetes engedély kiadásáért felelős légiforgalmi irányító egység légtérétől eltérő, más légtérben.

Megjegyzés. – Az előzetes engedélyek kiadására létesített szolgálat alkalmazására vonatkozó követelmények a 10. Annex II. Kötetében vannak meghatározva. Az útmutató anyagot a Légiforgalmi Szolgálatok Adatkapcsolat Alkalmazások Kézikönyve (Doc 9694). tartalmazza.

2.7.3.3.4. Kétoldalú beszédüzemű összeköttetésnek kell rendelkezésre állnia a légi járművezető és az előzetes engedélyt nyújtó légiforgalmi irányító egység között azon helyeken, ahol ez megvalósítható, és ahol adatkapcsolaton keresztüli összeköttetést alkalmaznak az előzetes engedélyek kiadásának elősegítésére.

Megjegyzés: A 2.7.3.3. pont és alpontjai ADS-re vonatkoznak.

2.7.4. A légiforgalom áramlásának szabályozása

2.7.4.1. Amikor egy légiforgalmi 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 csak megadott mértékben képes, erről értesíteni köteles mindazokat az egységeket, amelyekről ismert vagy feltételezett, hogy érintettek.

Az értesítést szükség szerint továbbítani kell a nemzetközi IFR repülések áramlásának szervezéséért felelős EUROCONTROL Központi Áramlás Szervező Egysége (Central Flow Management Unit – CFMU) részére is.

2.7.4.2. Budapest FIR-ben a légiforgalom áramlásának szervezésénél a CFMU eljárásait kell alkalmazni.

2.8. Személyek és járművek mozgásának ellenőrzése a repülőtereken

2.8.1. A repülőterek munkaterületén a személyek vagy járművek mozgását – beleértve a vontatott légijárműveket is – a repülőtéri irányító toronynak szükség szerint ellenőriznie kell annak érdekében, hogy azok ne kerüljenek veszélyhelyzetbe és elkerüljék a leszálló, guruló vagy felszálló légijárművek veszélyeztetését is.

2.8.2. Amikor a repülőtéren rossz látási körülményekre kidolgozott eljárásokat alkalmaznak:

a) a repülőtér munkaterületén a személyek és járművek működését a lehető legkisebbre kell korlátozni, és amikor CAT II. vagy CAT III. precíziós műszeres üzemelés történik, különös figyelmet kell fordítani az ILS/MLS érzékeny területek védelmére;

b) a járművek és a guruló légijármű közötti minimális elkülönítésnek meg kell felelnie az e rendelet 2. számú mellékletének 7. Fejezetében leírtaknak, figyelembe véve az alábbi 2.8.3. pont előírásait;

c) amennyiben ugyanazon a futópályán folyamatosan vegyes, II. és III. kategóriás ILS és MLS precíziós műszeres üzemeltetés történik, a szigorúbb feltételek szerinti ILS, vagy MLS kritikus és érzékeny területek védelmét kell biztosítani.

Azon időjárási viszonyokat, amikor a rossz látási körülményekre kidolgozott eljárásokat kell alkalmazni, helyi utasításokban kell meghatározni és az AIP-ben kell közzétenni.

1. Megjegyzés: A repülőtér rossz látási körülmények közötti üzemeltetésre vonatkozó útmutató anyagot a Földi Mozgások Ellenőrzése és Irányítása (SMGCS) Kézikönyv (Doc. 9476) tartalmazza.

2. Megjegyzés: A repülőtér munkaterületén működő légijárművek és járművek mozgásának megfigyelésére repülőtéri gurítóradar használható. A berendezés követelményeire vonatkozó előírások az ICAO 14. Annex I. kötet 8. Fejezetében, a használatára vonatkozó útmutató anyag pedig a Légiforgalmi Szolgálatok Tervezési Kézikönyvében (ICAO Doc. 9426), valamint e rendelet 2. számú mellékletének 8. Fejezetében található.

2.8.3. A kényszerhelyzetben levő légijármű megsegítésére siető mentő járművek számára minden egyéb földi forgalommal szemben elsőbbséget kell biztosítani.

2.8.4. A munkaterületen, ha a fenti 2.8.3. pont rendelkezései nem alkalmazhatók, a járműveknek a következő előírásokat kell betartaniuk:

a) a járműveknek és légijárművet vontató járműveknek elsőbbséget kell adniuk a leszálló, felszálló vagy guruló légijárművek;

b) a járműveknek elsőbbséget kell adniuk a légijárművet vontató járművek;

c) a járműveknek – a helyi utasításoknak (pl. repülőtérrend) megfelelően – elsőbbséget kell adniuk más járműveknek;

d) a fenti a), b) és c) alpontoktól függetlenül a járműveknek és légijárművet vontató járműveknek be kell tartaniuk a repülőtéri irányító torony utasításait.

3. Fejezet

Repüléstájékoztató és légiforgalmi tanácsadó szolgálat

Megjegyzés: A repüléstájékoztató és tanácsadó szolgálat ellátásának részletes szabályait e rendelet 2. számú mellékletének 9. Fejezete tartalmazza.

3.1. Repüléstájékoztató szolgálat

3.1.1. Repüléstájékoztató szolgálatot kell nyújtani minden légi járműnek, amely:

- a) számára légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak; vagy amely
- b) az illetékes légiforgalmi szolgálati egységek által egyéb módon ismert és a tájékoztatás valószínűleg érintheti.

3.1.2. Ahol a légiforgalmi szolgálati egységek mind a repüléstájékoztató, mind pedig a légiforgalmi irányító szolgálat feladatait ellátják, és a légiforgalmi irányító szolgálat feladatainak ellátása azt úgy kívánja, a légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása elsőbbséget élvez a repüléstájékoztató szolgálati tevékenységgel szemben.

Elismert tény, hogy bizonyos körülmények között a végső megközelítést végző és leszálló, valamint a felszálló és emelkedő légi jármű, alapvető tájékoztatások (pl. veszélyes időjárási körülmények) késedelem nélküli megadását igényelheti, melyek a légiforgalmi irányító szolgálat hatáskörén kívül esnek.

3.1.3. A repüléstájékoztató szolgálat tevékenységi köre

3.1.3.1. A repüléstájékoztató szolgálat tevékenységének a következő érvényes tájékoztatások biztosítására kell kiterjednie:

- a) SIGMET és AIRMET jelentésekről szóló tájékoztatások;
- b) a kitörés előtti vulkántevékenységről, a vulkánkitörésekről és vulkáni hamufelhőről szóló tájékoztatások;
- Megjegyzés: Budapest FIR-ben ismert vulkáni tevékenység nincs.*
- c) a radioaktív anyagoknak vagy mérgező vegyi anyagoknak a légkörbe kerüléséről szóló tájékoztatások;
- d) a navigációs berendezések működésében beállott változásokról szóló tájékoztatások;
- e) a repülőterek, beleértve a repülőtér mozgási területeinek és repülőtéri berendezések állapotában beállott változásokról szóló tájékoztatások, amennyiben azokon hó, jég vagy jelentős mélységű víz található;
- f) a személyzet nélküli szabad ballonokról szóló tájékoztatások;

továbbá bármely más, a biztonságot valószínűsíthetően befolyásoló tájékoztatás.

3.1.3.2. A repülések számára biztosított repüléstájékoztató szolgálatnak – a 3.1.3.1. pontban felsoroltakon kívül – az alábbiakban felsorolt tájékoztatásokra is ki kell terjednie:

- a) az indulási, rendeltetési vagy kitérő repülőtereken jelentett vagy előre jelzett időjárási körülmények;
- b) összeütközési veszély jelzése a C, D, E, F és G osztályú légterekben üzemelő légi járművek számára;

Megjegyzés: A b) alpontban jelzett tájékoztatás megadásával kapcsolatosan lásd a 3.3. pontot is.

3.1.3.3. Egy légi jármű által adott különleges légi jelentést a légiforgalmi szolgálati egységek a lehető legrövidebb időn belül továbbítják a többi érintett légi járműnek, az egységet kiszolgáló meteorológiai hivatalnak és a szomszédos érintett légiforgalmi szolgálati egységnek.

A látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülések számára biztosított repüléstájékoztató szolgálat tájékoztatásainak – a 3.1.3.1. pontban felsoroltakon kívül – ki kell terjednie a repülés útvonalára vonatkozó forgalmi és időjárási körülményekre, ha valószínűnek látszik, hogy ezen időjárási körülmények nem teszik lehetővé a látvarepülési szabályok mellett történő további üzemelést.

3.1.3.5. Azokon a repülőtereken, ahol az ATS lég-föld közötti közleményváltások számának csökkentése szükséges, a repülőtérrel használó légi járművek számára szükséges tájékoztatás automatikus beszédüzemű eszközzel (ATIS adás) is biztosítható.

Megjegyzés: Az ATIS adások összeállítására és a közlemények sugárzására vonatkozó előírásokat e rendelet 2. számú mellékletének 9. Fejezete tartalmazza.

3.2. Légiforgalmi tanácsadó szolgálat

3.2.1. A légiforgalmi tanácsadó szolgálat célja hatékonyabb tájékoztatás adása az összeütközési veszélyekről, mint amilyent a csak repüléstájékoztató szolgálat ellátása során nyújtanak. Ezt tanácsadói légtérben vagy tanácsadói útvonalakon („F” osztályú légtér) működő IFR repülések számára biztosíthatják.

3.2.2. Légiforgalmi tanácsadó szolgálatot csak ott létesítenek, ahol nincs lehetőség légiforgalmi irányító szolgálat nyújtására, ugyanakkor a repüléstájékoztató szolgálat által az összeütközési veszélyekre vonatkozó korlátozott tájékoztatás nem felel meg a követelményeknek.

3.3. A repüléstájékoztató és légiforgalmi tanácsadó szolgálat által nyújtott tájékoztatások felhasználása

3.3.1. A repüléstájékoztató és légiforgalmi tanácsadó szolgálat biztosítása nem mentesíti a légi jármű parancsnokát semmilyen tekintetben sem saját felelőssége alól, és a repülési terv bármely javasolt változtatására a végső döntést neki kell meghoznia.

A repüléstájékoztató és a légiforgalmi tanácsadó szolgálat az összeütközések elkerülése vonatkozásában nem nyújtja azt a biztonsági fokot és nem vállalja ugyanazokat a felelősségeket, mint a légiforgalmi irányító szolgálat, mivel a repüléstájékoztató szolgálatot és a légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó egység rendelkezésére álló, az adott légtérben lévő forgalmi helyzetre vonatkozó információk (radarinformáció, repülési adatok) nem biztos, hogy teljesek. Ezek a légiforgalmi szolgálati egységek nem vállalhatnak felelősséget a megfelelő forgalmi tájékoztatás adásáért, sem az adatok pontosságáért.

A repüléstájékoztató és légiforgalmi tanácsadó egységek nem adnak „engedélyeket”, csak a „tanácsolni”, vagy „javasolni” szavakat használják, amikor kitérésí tevékenységet javasolnak a légi járműnek.

4. Fejezet

Riasztó szolgálat

4.1. Riasztó szolgálat nyújtása

4.1.1. A légi járművek kényszerhelyzete, eltűnése, a riasztó szolgálat nyújtása a repülőtéri kényszerhelyzeti szolgálati egységek szükség szerinti riasztását, a mentés koordinálására kijelölt szerv riasztását, valamint az érintett légi jármű üzemben tartójának, az esetlegesen érintett ATS egységek és a kényszerhelyzetben lévő légi jármű közelében működő légi járművek értesítését jelenti.

4.1.2. Riasztó szolgálatot kell nyújtani:

- a) minden olyan légi járműnek, amely számára légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak;
- b) a repülési tervet benyújtott légi járművek számára, a működésről kapott információt követően, a repülési terv lezárásáig terjedő időszak alatt;
- c) az AFIS egységgel rendelkező repülőterek forgalmában résztvevő valamennyi ismert légi jármű számára; és
- d) bármely légi jármű részére, amelyről tudott vagy feltételezett, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll.

Megjegyzés: Az ATS egységek által nyújtott riasztó szolgálat ellátásának részletes szabályait e rendelet 2. számú mellékletének 9. Fejezete tartalmazza.

4.2. A riasztó szolgálat ellátása

4.2.1. Budapest FIR-ben a riasztó szolgálatot az alábbi légiforgalmi szolgálati egységeknek kell ellátniuk:

- a) az ellenőrzött légterekben üzemelő légi járművek számára az illetékes légiforgalmi irányító (ATC) egység;
- b) a 9500 láb (2900 m) AMSL alatti nem ellenőrzött légterekben üzemelő légi járművek számára, a c) alpontban foglaltak kivételével a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egység;
- c) a nem ellenőrzött repülőterek forgalmában résztvevő légi járművek számára a repülőtéri repüléstájékoztató egység (AFIS), ha ilyen egységet létesítettek.

4.2.2. Ellenőrzött polgári repülőtereken a helyi kényszerhelyzeti szolgálatok riasztási rendjét „Repülőtéri Kényszerhelyzeti Terv”-ben, egyéb repülőtereken helyi előírásban – repülőtérrendben – kell szabályozni, melyet a légiközlekedési hatósághoz, illetve a katonai légügyi hatósághoz kell jóváhagyásra beterjeszteni.

4.2.3. Budapest FIR-ben a mentés koordinálására kijelölt szerv az Országos Rendőr-főkapitányság Főügyelete, melynek riasztását a bajba jutott légi járművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról szóló 30/1998. (VI. 24.) BM-HM-NM-PM együttes rendeletben előírt esetekben kell végezni.

5. Fejezet

A légiforgalmi szolgálatok távközlési követelményei

5.1. Légiforgalmi mozgószolgálat (levegő-föld összeköttetések)

5.1.1. Általános szabályok

5.1.1.1. A légiforgalmi szolgálatok céljaira a levegő-föld összeköttetéseknel rádiótávbeszélőt, vagy adatkapcsolat átviteli módszerrel kombinált rádiótávbeszélőt kell alkalmazni.

5.1.1.2. Légiforgalmi rádióösszeköttetési célokra a frekvenciasávok nemzeti felosztásának megállapításáról szóló kormányrendeletben felosztott frekvenciasávot kell használni. A rádióberendezéseknek közvetlen, gyors, folyamatos és lehetőleg légköri zavaroktól mentes rádióösszeköttetést kell biztosítaniuk.

5.1.1.3. A repülőtéri repüléstájékoztató egységek kivételével az ATS egységeket fel kell szerelni a 121,5 MHz kényszerhelyzeti frekvencián folyamatosan működő adó-vevő berendezéssel.

5.1.1.4. A légiforgalmi irányító szolgálat ellátása céljából létesített valamennyi (beszédüzemű, vagy adatkapcsolatú) levegő-föld összeköttetési csatornát adatrögzítő berendezéssel kell ellátni.

5.1.2. Repüléstájékoztató és légiforgalmi tanácsadó szolgálat

5.1.2.1. A levegő-föld összeköttetési eszközöknek alkalmasaknak kell lenniük kétoldalú összeköttetésekre a repüléstájékoztató, illetve a légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó egység, és a repüléstájékoztató körzeten belül bárhol repülő, megfelelően felszerelt légijárművek között.

5.1.3. Körzeti irányító szolgálat

5.1.3.1. A levegő-föld összeköttetési eszközöknek alkalmasaknak kell lenniük a kétoldalú összeköttetésekre a körzeti irányító szolgálatot ellátó egység és az irányítói körzeten (körzeteken) belül bárhol repülő, megfelelően felszerelt légijárművek között.

5.1.4. Bevezető irányító szolgálat

5.1.4.1. A levegő-föld összeköttetési eszközöknek alkalmasaknak kell lenniük a kétoldalú összeköttetésekre a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység és az irányítása alatt működő, megfelelően felszerelt légijárművek között.

5.1.4.2. Ahol a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységet különállóan hozták létre, ott a levegő-föld összeköttetéseket az erre a célra kizárólagosan biztosított összeköttetési csatornákon kell lefolytatni.

5.1.5. Repülőtéri irányító szolgálat és repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat

5.1.5.1. A levegő-föld összeköttetési eszközöknek alkalmasaknak kell lenniük a kétoldalú összeköttetésekre a repülőtéri irányító torony/AFIS egység, és az érintett repülőtér 45 km-es (25 NM) körzetén belül bármilyen távolságra üzemelő, megfelelően felszerelt légijárművek között.

5.1.5.2. Amennyiben a körülmények megkívánják, külön összeköttetési csatornát kell biztosítani a munkaterületen működő forgalom irányítására.

5.2. Légiforgalmi állandóhelyű szolgálat (föld-föld összeköttetések)

5.2.1. Általános rész

5.2.1.1. A légiforgalmi szolgálatok céljaira a föld-föld összeköttetéseknel közvetlen beszéd üzemű, és adatkapcsolat összeköttetést kell alkalmazni.

1. Megjegyzés: Az összeköttetés megteremtésének gyorsaságára utaló megjelölés útmutatásként szolgál a hírközlési szolgálatok számára abból a célból, hogy meg lehessen határozni a szükséges összeköttetés jellegét. Például az „azonnali” minősítés olyan összeköttetésekre vonatkozik, amely a kapcsolatfelvételt 2 másodpercen belül biztosítja az irányítók között, a „tizenöt másodperc” arra utal, hogy elfogadott a hívókulcsos üzemeltetés, míg az „öt perc” azt jelenti, hogy az az ismételt továbbítást is magában foglalja.

2. Megjegyzés: Az ATC valamennyi automatikusan rögzített összeköttetésének megőrzésére vonatkozó követelményeket az ICAO 10. Annex II. Kötete tartalmazza.

5.2.2. Összeköttetések Budapest repüléstájékoztató körzeten (FIR) belül

5.2.2.1. Légiforgalmi szolgálati egységek közötti összeköttetések

5.2.2.1.1. A körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységnek eszközökkel kell rendelkeznie a felelősségi területén belül szolgálatot ellátó alábbi egységekkel való összeköttetéshez:

- a) körzeti irányító központ, ha csak nem együtt telepítettek;
- b) bevezető irányító egység(ek);
- c) repülőtéri irányító tornyok;
- d) repülőtéri repüléstájékoztató (AFIS) egységek.

5.2.2.1.2. A körzeti irányító központnak azon kívül, hogy az 5.2.2.1.1. pontban előírtak szerint kapcsolatban áll a körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységgel, eszközökkel kell rendelkeznie a felelősségi területén belül szolgálatot ellátó alábbi egységekkel való összeköttetéshez:

- a) bevezető irányító egység(ek);
- b) repülőtéri irányító tornyok;
- c) körzeti és azon AFIS egységek, amelyekkel illetékességi légterük összeér;
- d) légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodái, ha azokat különállóan létesítették.

5.2.2.1.3. A bevezető irányító egységnek azon kívül, hogy az 5.2.2.1.1. pontban előírtak szerint kapcsolatban áll a körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységgel, és az 5.2.2.1.2. pontban előírtak szerint az ACC-vel, eszközökkel kell rendelkeznie az alábbi egységekkel való összeköttetéshez:

- a) a hozzá tartozó repülőtéri irányító torony (tornyok);
- b) a hozzá tartozó légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája, ha azt különállóan létesítették; valamint
- c) azon AFIS egységek, melyek szomszédos légterekben, illetve repülőtereken látnak el légiforgalmi szolgálatot.

5.2.2.1.4. A repülőtéri irányító toronynak azon kívül, hogy az 5.2.2.1.1. pontban előírtak szerint kapcsolatban áll a körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységgel, és az 5.2.2.1.2. pontban előírtak szerint az ACC-vel, illetve az 5.2.2.1.3. pontban előírtak szerint az APP-vel, eszközökkel kell rendelkeznie az alábbi egységekkel való összeköttetéshez:

- a) a hozzá tartozó légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája, ha azt különállóan létesítették; valamint
- b) azon AFIS egységek, melyek szomszédos légterekben, illetve repülőtereken látnak el légiforgalmi szolgálatot.

5.2.2.1.5. Az AFIS egységeknek eszközökkel kell rendelkezniük a fenti 5.2.2.1.1., 5.2.2.1.2., 5.2.2.1.3. és 5.2.2.1.4. pontokban előírtak szerint a körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységgel, az ACC-vel, az APP-vel és a TWR-rel való összeköttetéshez.

5.2.2.1.6. Budapest-Ferihegy kivételével, a repülőterek üzemben tartói az összeköttetési eszközök telepítéséért és üzemeltetéséért maguk felelősek.

5.2.2.2. A légiforgalmi szolgálati egységek és más egységek közötti összeköttetések

5.2.2.2.1. A körzeti irányító központnak és a körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységeknek eszközökkel kell rendelkezniük a felelősségi területükön belül szolgálatot ellátó alábbi egységekkel való összeköttetéshez:

- a) illetékes katonai egységek;
- b) a körzeti ATS egységeket kiszolgáló meteorológiai hivatal;
- c) az érdekelt légijármű üzemben tartók;

- d) a Légtérigazdálkodó Csoport (AMC);
- e) a mentés koordinálására kijelölt szerv;
- f) a körzeti ATS egységeket kiszolgáló NOTAM iroda;
- g) Légitforgalmi Áramlásszervező egység (FMP).

5.2.2.2.2. A bevezető irányító egységnek és a repülőtéri irányító toronynak eszközökkel kell rendelkezniük a felelősségi területükön belül szolgálatot ellátó alábbi egységekkel való összeköttetéshez:

- a) illetékes katonai egységek;
- b) kutató és mentő szolgálatok (beleértve a mentőket, tűzoltókat stb.)
- c) az érintett egységet kiszolgáló meteorológiai hivatal;
- d) AMC;
- e) a légijárművek előtéri kiszolgálásával megbízott szolgálat, amennyiben azt különállóan létesítették;
- f) FMP.

5.2.2.2.3. Az AFIS egységnek eszközökkel kell rendelkeznie az alábbi egységekkel való összeköttetéshez:

- a) a felelősségi területét kiszolgáló meteorológiai hivatal;
- b) a helyi mentő – és tűzoltó szolgálat;
- c) AMC;
- d) FMP.

5.2.2.2.4. Az 5.2.2.2.1. a) és az 5.2.2.2.2. a) alpontban megkövetelt eszközöknek gyors és megbízható összeköttetést kell biztosítaniuk az érintett légitforgalmi szolgálati egységek és azon katonai egységek között, melyek a légitforgalmi szolgálati egységek felelősségi területén belül az elfogási műveletek irányításáért felelősek.

5.2.2.2.5. Az ellenőrzött légterekbe benyúló veszélyes légtereket igénybe vevőknek megfelelő összeköttetéssel kell rendelkezniük az érintett légitforgalmi irányító egységekkel, annak érdekében, hogy ha egy kényszerhelyzetbe került légijármű biztonsága ezt megköveteli, a veszélyes tevékenység felfüggeszthető legyen.

5.2.2.3. Az összeköttetések típusainak leírása

5.2.2.3.1. Az 5.2.2.1., az 5.2.2.2.1. a), az 5.2.2.2.2. a), b), és c) alpontokban megkövetelt eszközöknek a következőket kell biztosítaniuk:

- a) közvetlen csak beszédüzemű –, vagy adatkapcsolattal kombinált beszédüzemű összeköttetéseket, ahol a radarirányítás átadásának céljából az összeköttetést azonnal meg lehet teremteni, míg más célokból az összeköttetést rendes körülmények között tizenöt másodpercen belül lehet létrehozni; és
- b) nyomtatott formájú közleményváltást, amikor írott szöveg rögzítése szükséges. Az ilyen összeköttetések közlemény továbbítási ideje ne haladja meg az öt percet.

Budapest FIR-ben valamennyi ATS egységet, valamint a légitforgalmi szolgálatok bejelentő irodáit és a NOTAM irodákat megfelelő eszközökkel kell felszerelni a Légitforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózaton (AFTN) keresztül történő közleményváltásra.

5.2.2.3.2. Minden olyan esetben, amelyre nem tér ki az 5.2.2.3.1. pont, az összeköttetési eszközök az alábbiakat biztosítják:

- a) közvetlen beszédüzemű összeköttetést vagy adatkapcsolattal kombinált olyan beszédüzemű összeköttetést, amikor rendes körülmények között az összeköttetést tizenöt másodpercen belül létre lehet hozni;
- b) nyomtatott formájú közleményváltást, amikor írott szöveg rögzítése szükséges. Az ilyen összeköttetéseknel a közleménytovábbítási idő ne haladja meg az öt percet.

5.2.2.3.3. A légitforgalmi szolgálatok számítógépei közötti automatikus adatcsere esetén minden esetben megfelelő berendezést kell biztosítani az automatikus adatrögzítésre.

5.2.2.3.4. Az 5.2.2.1. és az 5.2.2.2. pontokban előírt összeköttetési eszközök szükség szerint kiegészíthetők vizuális, vagy audio-jellegű összeköttetés más formáival is, például zárláncú televízió, vagy különálló információ-feldolgozó rendszerek.

5.2.2.3.5. Az 5.2.2.2.2. a), b) és c) alpontokban előírt összeköttetési eszközöknek tartalmazniuk kell a közvetlen beszédüzemű körözhírvény-összeköttetés lehetőségét.

5.2.2.3.6. A légiforgalmi szolgálati egységek egymás közti, valamint a légiforgalmi szolgálati egységek és az 5.2.2.2.1. és az 5.2.2.2.2. pontokban részletezett egyéb egységek közötti beszédüzemű –, vagy adatkapcsolat összeköttetéseket automatikus rögzítő berendezéssel kell ellátni.

5.2.3. Repüléstájékoztató körzetek közötti összeköttetések

5.2.3.1. A körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységnek és a körzeti irányító központnak összeköttetésben kell állnia valamennyi szomszédos repüléstájékoztató és körzeti irányító központtal.

5.2.3.1.1. Ezek az összeköttetések minden esetben tegyék lehetővé a közlemény megfelelő formában történő rögzítését, és a közlemények továbbítási ideje feleljen meg a körzeti együttműködési megállapodásokban előírtaknak.

5.2.3.1.2. Hacsak a körzeti együttműködési megállapodások alapján másként nincs előírva, a szomszédos irányítói körzeteket kiszolgáló körzeti irányító központok közötti összeköttetéseknél a fentiekén kívül biztosítani kell olyan automatikus rögzítéssel ellátott közvetlen beszédüzemű és adatkapcsolatot lehetővé tevő összeköttetést, ahol a radarirányítás, vagy ADS átadás céljára azonnali összeköttetések hozhatók létre, és ahol az egyéb célú összeköttetések, rendes körülmények között, 15 másodpercen belül létesíthetők.

5.2.3.2. Ahol a helyi körülmények olyanok, hogy a légi jármű berepülését egy szomszédos irányítói körzetbe való felszállás előtt engedélyezni kell, a bevezető irányító egységet és/vagy a repülőtéri irányító tornyot össze kell kötni a szomszédos körzetet kiszolgáló körzeti irányító központtal.

5.2.3.3. Minden esetben, amikor a légiforgalmi szolgálatok számítógépei közötti automatikus adatcsere megkívánt, az automatikus rögzítéshez megfelelő berendezést kell biztosítani.

5.2.4. Közvetlen beszédüzemű összeköttetési eljárások

A közvetlen beszédüzemű összeköttetéshez olyan megfelelő eszközöket kell alkalmazni, melyek lehetővé teszik az összeköttetések azonnali felvételét a légi járművek biztonságával kapcsolatos nagyon sürgős hívások esetén, és ha szükséges, legyen lehetőség megszakítani az ugyanezen időben folyó kevésbé sürgős hívásokat.

5.3. Repülőtéri földi mozgást irányító szolgálat

5.3.1. Ellenőrzött repülőterek munkaterületein járművek irányítására szolgáló összeköttetések.

5.3.1.1. A repülőtéri irányító tornyot kétoldalú rádiótávbeszélő berendezésekkel kell ellátni a munkaterületen lévő járművek irányításához, ha ezen összeköttetés látjelek alkalmazásával kielégítően nem oldható meg.

5.3.1.2. Ha a körülmények szükségessé teszik, a munkaterületen működő járművek irányítására külön összeköttetési csatornát kell biztosítani. Az összeköttetési csatornát automatikus adatrögzítő berendezéssel kell ellátni.

Megjegyzés: Lásd az ICAO 10. Annex II. kötet 3.5.1.5 pontját is.

5.4. Légiforgalmi rádió navigációs szolgálat

5.4.1. Radarberendezések telepítése

A Magyar Köztársaság területe feletti repülések ellenőrzésére és irányítására radarberendezéseket kell üzemeltetni, melyek technikai lehetőségétől függően a repülések folyamatosan ellenőrizhetők.

5.4.2. Radaradatok és ADS adatok automatikus rögzítése

5.4.2.1. A légiforgalmi szolgálatok által használt elsődleges és másodlagos radarberendezésektől, és ahol alkalmazzák, ADS-től, vagy egyéb légtér ellenőrző rendszerektől származó adatokat, folyamatosan rögzíteni kell.

Az ilyen adatok, többek között, légiközlekedési baleset és repülőesemény kivizsgálásához, kutatási és mentési műveletekhez, repülésbiztonsági elemzésekhez, légiforgalmi szolgálati és légtérellenőrző rendszerek paramétereinek vizsgálatához, és oktatási célokból használhatók fel.

5.5. Rögzített adatok megőrzése

5.5.1. Valamennyi rögzített adatot legalább 60 napig meg kell őrizni. Amikor a rögzített adatok légiközlekedési baleset vagy repülőesemény kivizsgálására vonatkoznak, azokat mindaddig meg kell őrizni, amíg nyilvánvalóvá nem válik, hogy azokra a továbbiakban már nincs szükség.

Megjegyzés: Lásd az ICAO 10. Annex II. kötetében is!

6. Fejezet

A légiforgalmi szolgálatok tájékoztatásra vonatkozó követelményei

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a repülésmeteorológiai szolgáltatások rendjét a 17/1997. (VI. 25.) KTM-KHVM-HM együttes rendelet a repülésmeteorológiai szolgáltatás rendjéről szóló szabályzat kiadásáról, tartalmazza.

6.1. Meteorológiai tájékoztatás

6.1.1. Általános szabályok

6.1.1.1. A légiforgalmi szolgálati egységeket feladataik ellátásához a szükséges mértékben időszerű tájékoztatással kell ellátni az aktuális és a várható időjárásra vonatkozóan. Ezt a tájékoztatást olyan formában kell biztosítani, amely a légiforgalmi szolgálatok személyi állománya részéről a legkevesebb dekódolást igényli, és olyan gyakorisággal, amely az érintett légiforgalmi szolgálati egység igényeit kielégíti.

6.1.1.2. A meteorológiai hivatalt lehetőleg úgy kell elhelyezni, hogy az megkönnyítse a személyes érintkezést a meteorológiai személyzet és a légiforgalmi szolgálatokat ellátó egységek személyzete között. Ahol az egymás mellett történő elhelyezés nem valósítható meg, a szükséges konzultációt egyéb módon kell biztosítani.

6.1.1.3. A légiforgalmi szolgálati egységeket el kell látni a repülőtér közelében, különösen pedig a kezdeti emelkedési és megközelítési területen található és a légijárművekre veszélyt jelentő meteorológiai jelenségek helyéről, függőleges kiterjedéséről, valamint mozgási irányára és sebességére vonatkozó, rendelkezésre álló részletes tájékoztatással.

Megjegyzés: A veszélyt jelentő meteorológiai jelenségek az ICAO 3. Annex 4. Fejezet 4.12.1. pontjában találhatók.

6.1.1.4. Ha a légiforgalmi szolgálati egységek számára számítógépen feldolgozott magaslégtéri adatokat digitális formában kívánják továbbítani a légiforgalmi szolgálatok számítógépein való felhasználásra, a meteorológiai szolgálat és az ATS között előzetesen meg kell állapodni az adatok tartalmára, formátumára és a továbbítás módjára vonatkozóan.

6.1.2. Körzeti repüléstájékoztató szolgálati egység és körzeti irányító központ

6.1.2.1. A körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységet és a körzeti irányító központot el kell látni SIGMET és AIRMET tájékoztatásokkal, speciális légijelentésekkel, tényleges meteorológiai jelentésekkel és időjárási előrejelzésekkel, külön hangsúlyozva az időjárási elemek romlásának tényleges vagy várható bekövetkezését, amilyen hamar annak észlelése után lehet. Ezeknek a jelentéseknek és előrejelzéseknek ki kell terjedniük a repüléstájékoztató vagy irányítói körzet teljes területére, valamint a körzeti egyezmények alapján meghatározott egyéb területekre.

Megjegyzés: Ezen cél biztosítására bizonyos meteorológiai állapotváltozásokat időjárási elem(ek) romlásnak lehet tekinteni, bár rendes körülmények között nem ítéltethők annak. Például a hőmérsékletben beállott emelkedés, bizonyos légijárművek üzemeltetését hátrányosan befolyásolhatja.

6.1.2.2. A körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységet és a körzeti irányító központot meghatározott időközönként el kell látni a magasságmérő beállítása céljára szolgáló és a repüléstájékoztató vagy körzeti irányító központ által meghatározott helyekre szóló tényleges légnyomási adatokkal.

6.1.3. Bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek

6.1.3.1. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységeket az illetékességük alá tartozó légtérre és repülőterekre vonatkozóan aktuális időjárási jelentésekkel és előrejelzésekkel kell ellátni. Az időjárás-előrejelzésekkel kapcsolatban külön jelentéseket és módosításokat kell adni a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek részére, mielőtt azok szükségessé válnak anélkül, hogy megvárnák a soron következő jelentés vagy előrejelzés

szokványos időpontját. Ahol több érzékelőt alkalmaznak, ott az egyes mérőberendezések kijelzőit egyértelműen meg kell jelölni, hogy melyik futópályára és a futópálya mely szakaszára vonatkozik az érzékelés.

Megjegyzés: Lásd a 6.1.2.1. pontot követő megjegyzést.

6.1.3.2. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységeket el kell látni a magasságmérő-beállítás céljára szolgáló és az általa megadott helyekre szóló aktuális légnyomási adatokkal.

6.1.3.3. A végső megközelítést, leszállást és felszállást irányító egységeket talajszél-kijelző műszer(ek)el kell ellátni. A jelzőműszer(ek) a repülőtéri irányító torony és a meteorológiai állomás, ahol ilyen van, hasonló jelzőműszereivel együtt azonos telepítési helyű szélsősebességmérő berendezés(ek)ről működjenek.

6.1.3.4. Azokon a repülőtereken, ahol a futópálya menti látástávolságot műszer(ek)el mérik, a végső megközelítést és a felszállást irányító egységeket olyan jelzőműszer(ek)el kell ellátni, amely(ek) lehetővé teszi(k) az aktuális futópálya menti látástávolság értékeinek leolvasását.

A jelzőműszer(ek) a repülőtéri irányító torony és a meteorológiai állomás – ahol ilyen létesítettek – hasonló jelzőműszereivel együtt, azonos telepítési helyű érzékelő berendezés(ek)ről működjön/működjenek.

6.1.3.5. Azokon a repülőtereken, ahol a felhőalap magasságát műszerekkel mérik, a végső megközelítést és a felszállást irányító egységeket olyan kijelző(k)el kell ellátni, amely(ek) lehetővé teszi(k) a felhőalap aktuális magasság értékeinek leolvasását.

A kijelző(k) a repülőtéri irányító torony és a meteorológiai állomás – ahol ilyen létesítettek – hasonló kijelző(i)vel együtt, azonos telepítési helyű érzékelő berendezés(ek)ről működjön/működjenek.

6.1.3.6. A végső megközelítést, leszállást és felszállást irányító egységeket tájékoztatni kell a szélnyírási veszélyről, mely befolyásolhatja a megközelítést végző (beleértve a körözéses megközelítéseket is), illetve felszálló légijárművek biztonságát.

Megjegyzés: A szélnyírási veszélyjelzések kiadására, valamint az ATS meteorológiai információkkal történő ellátására vonatkozó követelményeket az ICAO 3. Annex 7., 10. Fejezetei, valamint a 6. Függelék tartalmazza.

6.1.4. Repülőtéri irányító tornyok és AFIS egységek

6.1.4.1. A repülőtéri irányító tornyokat és az AFIS egységeket el kell látni SIGMET és AIRMET tájékoztatásokkal, valamint a repülőterükre érvényes időjárási jelentésekkel és előrejelzésekkel. Külön jelentéseket és az előrejelzések módosításait a repülőtéri irányító tornyok tudomására kell hozni, ha azok szükségessé válnak, a megállapított kritériumoknak megfelelően, anélkül, hogy megvárják a soron következő jelentés vagy előrejelzés szokványos időpontját.

Megjegyzés: Lásd a 6.1.2.1. pontot követő megjegyzést.

6.1.4.2. A repülőtéri irányító tornyot és az AFIS egységet el kell látni a magasságmérő-beállítás céljára szolgáló, a repülőterre szóló aktuális légnyomási adatokkal.

6.1.4.3. A repülőtéri irányító tornyokat és az AFIS egységeket el kell látni talajszél kijelző műszer(ek)el. A kijelző(k) a meteorológiai állomás, ahol ilyen létesítettek, hasonló kijelző(i)vel együtt, azonos telepítési helyű érzékelő(k)ről működjön/működjenek.

Ahol több szélmérőt alkalmaznak, ott az egyes mérőberendezések kijelzőit egyértelműen meg kell jelölni, hogy melyik futópályára és a futópálya mely szakaszára vonatkozik a kijelzés.

6.1.4.4. Azokon a repülőtereken, ahol a futópálya menti látástávolságot műszer(ek)el mérik, a repülőtéri irányító tornyokat, illetve az AFIS egységeket olyan kijelző(k)el kell ellátni, amely(ek) az aktuális futópálya menti látástávolság értékeinek leolvasását lehetővé teszi(k). A kijelző(k) a meteorológiai állomás – ahol ilyen létesítettek – hasonló kijelző(i)vel együtt azonos telepítési helyű érzékelő berendezésről működjék/működjenek.

6.1.4.5. Azokon a repülőtereken, ahol a felhőalap magasságát műszer(ek)el mérik, a repülőtéri irányító tornyokat, illetve az AFIS egységeket olyan kijelző(k)el kell ellátni, amely(ek) az aktuális felhőalap magasság értékeinek leolvasását lehetővé teszi(k). A kijelző(k) a meteorológiai állomás – ahol ilyen létesítettek – hasonló kijelző(i)vel együtt azonos telepítési helyű érzékelő berendezésről működjék/működjenek.

6.1.4.6. A repülőtéri irányító tornyokat és az AFIS egységeket lehetőség szerint tájékoztatni kell a szélnyírási veszélyről, mely befolyásolhatja a megközelítést (beleértve a körözéses megközelítéseket is) és leszállást végző, illetve a felszálláshoz történő nekifutást és felszállást végző légitársaságok biztonságát.

6.1.4.7. A repülőtéri irányító tornyokat, az AFIS egységeket és egyéb érintett egységeket el kell látni repülőtéri veszélyjelzésekkel.

Megjegyzés: Azon meteorológiai jelenségek felsorolását amelyekről repülőtéri veszélyjelzéseket adnak ki, az ICAO 3. Annex 6. Függelék tartalmazza.

6.2. A repülőtér állapotára, valamint a berendezések működésére vonatkozó tájékoztatások

6.2.1. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységeket, a repülőtéri irányító tornyokat és az AFIS egységeket állandóan tájékoztatni kell a repülőtér mozgási területének üzemelési szempontból lényeges állapotáról, beleértve az időszakos veszélyeket, valamint a repülőtéri eszközök működésére vonatkozó tájékoztatásokat is, az adott repülőtérre/repülőterekre kiterjedő érvénnyel.

6.3. Navigációs berendezések működésére vonatkozó tájékoztatások

6.3.1. A légiforgalmi szolgálati egységeket folyamatosan tájékoztatni kell az illetékességi területükön található nem vizuális navigációs eszközök és azon vizuális eszközök üzemi állapotáról, melyek alapvetően szükségesek a felszállási, indulási, megközelítési és leszállási eljárásokhoz, valamint azon vizuális és nem vizuális eszközök üzemi állapotáról, melyek a földi mozgáshoz alapvetően szükségesek.

6.3.2. A 6.3.1. pontban leírt vizuális és nem vizuális berendezés(ek) üzemi állapotáról, illetve azok változásairól szóló tájékoztatást az ATS egység(ek)nek olyan időszériával kell megkapniuk, mely megfelel az érintett berendezések felhasználásának.

Megjegyzés: Vizuális és nem vizuális berendezések vonatkozásában a légiforgalmi szolgálati egységeknek biztosítandó tájékoztatásokra vonatkozó útmutató anyagot a Légiforgalmi Szolgálatok Tervezési Kézikönyve (Doc. 9426) tartalmaz. Vizuális berendezések felügyeletére vonatkozó előírások az ICAO 14. Annexben találhatók és idevonatkozó útmutató anyag a „Repülőtér Tervezési Kézikönyv” (Doc. 9157) 5. részében is található. A nem vizuális berendezések felügyeletére vonatkozó előírásokat az ICAO 10. Annex I. kötet tartalmazza.

6.4. Személyzet nélküli szabad ballonokra vonatkozó tájékoztatások

6.4.1. A személyzet nélküli szabad ballonok üzemeltetőinek a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet „D” Függelékében előírt követelményeknek megfelelően tájékoztatniuk kell az illetékes légiforgalmi szolgálatokat a személyzet nélküli szabad ballonok repülésének részletes adatairól.

6.5. Vulkáni tevékenységre vonatkozó tájékoztatások

Az ATS egységeket a helyi előírásoknak megfelelően tájékoztatni kell azokról a vulkánkitörés bekövetkezésére utaló előjelekről, vulkáni kitörésekről, valamint vulkáni hamufelhőkről, melyek az illetékességi körzetükben folyó repülések útvonalait befolyásolhatják.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben nincs ismert vulkáni tevékenység.

6.6. Radioaktív anyagokat és mérgező kémiai anyagokat tartalmazó felhőkről szóló tájékoztatások

Az ATS egységeket tájékoztatni kell a körzetük légterébe kerülő/kibocsátott radioaktív anyagokról vagy mérgező kémiai anyagokról.

1. Függelék

Az RNP típusok azonosításának, valamint a szabvány indulási és érkezési útvonalaktól eltérő ATS útvonalak elnevezésének alapelvei

(az 1. Fejezet 1.11. pontához)

Megjegyzés: A szabvány indulási és érkezési útvonalak elnevezésével kapcsolatosan lásd a 3. Függelékét.

1. ATS útvonalak és RNP típusok jelölése

1.1. A meghatározott ATS útvonalszakaszokra, útvonalakra vagy körzetre alkalmazható útvonaljelölés és az RNP típusrendszer célja, hogy az automatizálás követelményeit figyelembe véve, a légijárművezető és a légiforgalmi szolgálatok számára:

a) egyértelmű hivatkozással szolgáljon bármely ATS útvonalra anélkül, hogy annak meghatározásához földrajzi koordinátákat vagy más módszert kellene igénybe venni;

b) egy ATS útvonal vonatkozásában jelezze a légtér függőleges szerkezetét;

c) jelezze az útvonaltartás előírt szintjét egy ATS útvonalon vagy egy meghatározott területen történő üzemeléskor; és

d) jelezze, hogy az útvonalat elsősorban vagy kizárólagosan bizonyos légijármű típusok veszik igénybe.

1. Megjegyzés: Jelen függelékben található utalások a területi navigációs (RNAV) útvonalakra is vonatkoznak.

2. Megjegyzés: Az RNP típusok közzétételére vonatkozó előírások az ICAO 4. Annex 7. Fejezetében és az ICAO 15. Annex 1. Függelékében találhatók.

3. Megjegyzés: Az RNP típust jelen függelék vonatkozásában, valamint repüléstervezési célokra nem tekintik az ATS útvonal-megnevezés részének.

1.2. A fenti célok elérése érdekében a jelölési rendszer:

a) tegye lehetővé bármely ATS útvonal egyszerű és egyedi azonosítását;

b) kerülje a jelölések ismétlődését;

c) legyen használható úgy a földi, mint a fedélzeti automatikus berendezések számára;

d) a gyakorlati alkalmazás során lehetőleg a legtömörebb legyen; és

e) alapvető változtatások nélkül biztosítsa a bővítés lehetőségét, a jövőbeli követelményeknek megfelelően.

1.3. Az ellenőrzött tanácsadói útvonalakat és nem ellenőrzött ATS útvonalakat, a szabvány műszer szerinti indulási és érkezési útvonalak kivételével, a 2. pontban leírtak alapján azonosítják.

2. A jelölés összeállítása

2.1. Az ATS útvonaljelölés egy alapjelzésből áll, amelyet szükség szerint a következőkkel egészítenek ki:

a) egy betű a 2.3. pont előírása szerint; és

b) egy további betű a 2.4. pont előírása szerint.

2.1.1. A jelölés összeállításhoz szükséges karakterek száma nem haladja meg a hatot.

2.1.2. A jelölés összeállításhoz szükséges karakterek számát, amennyire lehetséges, ötre korlátozzák.

2.2. Az alapjelölés az ICAO ABC egy betűjéből áll, amelyet egy szám követ 1 és 999 között.

2.2.1. Az alkalmazott betűt az alábbiak szerint választják ki:

- a) A, B, G, R olyan útvonalak esetén, amelyek a körzeti ATS útvonalak részét képezik és nem területi navigációs útvonalak;
- b) L, M, N, P olyan területi navigációs útvonalak esetén, amelyek a körzeti ATS útvonalak részét képezik;
- c) H, J, V, W olyan útvonalak esetén, amelyek nem körzeti ATS útvonalak és nem területi navigációs útvonalak;
- d) Q, T, Y, Z olyan területi navigációs útvonalak esetén, amelyek nem képezik a körzeti ATS útvonalak részét.

2.3. Ahol ez alkalmazható, az alapjelölést előtagként egy betűvel egészítik ki az alábbiakban leírtaknak megfelelően:

- a) K az elsősorban forgószárnyas légitörpükvek számára létesített, alacsony repülési magasságú útvonal jelölésére;
- b) U annak jelölésére, hogy az útvonalat vagy annak egy szakaszát a magaslégtérben létesítették;

2.4. Az ATS útvonal alapjelölése után a következőknek megfelelően egy kiegészítő betű alkalmazható, az adott útvonalon biztosított szolgálat típusának vagy az útvonalon szükséges forduló mértékének meghatározására:

- a) a FL200 vagy ettől magasabb repülési szintű RNP1 útvonalak esetén „Y” betű jelzi, hogy az adott útvonalon valamennyi 30 és 90 fok közé eső fordulót az egyenes szakaszok mint érintők között 22,5 NM sugárral meghatározott RNP tőrési határértéken belül kell végrehajtani (például: A123Y{1});
- b) a FL190 vagy ettől alacsonyabb repülési szintű RNP1 útvonalak esetén „Z” betű jelzi, hogy az adott útvonalon valamennyi 30 és 90 fok közé eső fordulót az egyenes szakaszok mint érintők között 15 NM sugárral meghatározott RNP tőrési határértéken belül kell végrehajtani (például: G246Z{1});
- c) az „F” betű azt jelzi, hogy az útvonalon vagy annak egy szakaszán csak tanácsadó szolgálatot biztosítanak;
- d) a „G” betű azt jelzi, hogy az útvonalon vagy annak egy szakaszán csak repüléstájékoztató szolgálatot biztosítanak.

1. Megjegyzés: A légitörpük fedélzetén elhelyezett számítógépes display korlátai miatt a „F”, „G”, „Y” vagy „Z” betűk a légitörpükvezető számára nem mindig jeleníthetők meg.

2. Megjegyzés: Azt, hogy egy útvonal vagy annak egy szakasza ellenőrzött, tanácsadói vagy repüléstájékoztató útvonal, az ICAO 4. és 15. Annex előírásainak megfelelően közzétett repülési térképek és légiforgalmi tájékoztató kiadványok tartalmazzák.

3. Az alapjelölések meghatározása

3.1. Az ATS útvonal alapjelöléseit a következő alapelvek szerint határozzák meg.

3.1.1. Ugyanazon alapjelölést alkalmazják egy nagy távolságú útvonal teljes hosszában, függetlenül az átrepült közeliörzeti irányító körzetektől, államoktól vagy körzetektől.

Megjegyzés: Ez különösen fontos ott, ahol automatikus ATS adatfeldolgozást, és számítógépes fedélzeti navigációs berendezéseket használnak.

3.1.2. Ahol két vagy több távolsági útvonal közös szakasszal rendelkezik, a kérdéses szakaszt mindkét útvonal jelölésével ellátják, kivéve, ha ez nem okoz nehézséget a légiforgalmi szolgálat biztosításánál, amely esetben közös megegyezés alapján csak egy jelölést alkalmaznak.

3.1.3. Egy útvonalhoz már felhasznált alapjelölést másik útvonalnál nem alkalmaznak.

3.1.4. Magyarország az útvonalak jelölésére vonatkozó igényeit egyeztetés céljából az ICAO EUR/NAT körzeti irodának (Párizs) nyújtja be.

Megjegyzés: A Magyar Köztársaság területe felett áthaladó ATS útvonalak kijelölésével, módosításával kapcsolatos eljárásokat a magyar légtér légi közlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM–HM–KTM együttes rendelet tartalmazza.

4. A jelölések alkalmazása az összeköttetések során

4.1. A nyomtatott formátumú összeköttetések során a jelölést minden esetben legalább kettő, de nem több mint hat karakterrel kell megadni.

4.2. A szóbeli összeköttetések során a jelölés alapbetűjét az ICAO ABC kiejtés szerint kell közölni.

4.3. Amikor a 2.3. pontban meghatározott K vagy U betűt előtagként használják, a szóbeli összeköttetések esetében azokat a következők szerint kell közölni:

K – KOPTER

U – UPPER

Az „upper” szót az angol nyelvhasználatnak megfelelően „apper”-nak kell kiejteni.

4.4. Amikor a 2.4. pontban meghatározott „F”, „G”, „Y” vagy „Z” betűt alkalmazzák, a hajózőszemélyzet tagjaitól nem követelhető meg, hogy azokat a szóbeli összeköttetések során használják.

2. Függelék

Fontos pontok létesítésének és elnevezésének alapelvei

(az 1. Fejezet 1.13. pontához)

1. Fontos pontok létesítése

1.1. A fontos pontokat, amikor csak lehetséges, földi rádiónavigációs berendezésekre, lehetőleg VHF vagy annál magasabb frekvenciasávban üzemelő berendezésekre vonatkoztatva jelölik ki.

1.2. Ahol ilyen földi rádiónavigációs berendezések nem állnak rendelkezésre, a fontos pontokat olyan helyeken jelölik ki, amelyek önálló fedélzeti navigációs berendezéssel meghatározhatók, vagy ahol földi referenciapontok útján történő navigációt alkalmaznak, földfelszínlátással meghatározhatók, illetve azonosíthatók. Az érintett szomszédos légiforgalmi irányító szolgálati egységek, vagy irányítói munkahelyek közötti megállapodás alapján meghatározott pontok „irányítás átadási pont”-ként jelölhetők ki.

2. Rádiónavigációs berendezéssel kijelölt fontos pontok elnevezése

2.1. A rádiónavigációs berendezéssel kijelölt fontos pontok nyílt nyelvű elnevezése

2.1.1. Amikor lehetséges, a fontos pontokat azonosítható és lehetőleg jellegzetes földrajzi helyre vonatkoztatva nevezik el.

2.1.2. A fontos pontok nevének kiválasztásakor a következő feltételeket veszik figyelembe:

a) a név kiejtése ne okozzon nehézséget a légijárművezetők vagy a légiforgalmi szolgálatok személyzete számára az ATS összeköttetésekben használt nyelven beszélve. Ahol a földrajzi hely nemzeti nyelvű nevének kiejtése nehézséget okoz, ennek a névnek a rövidített, vagy összevont változatát alkalmazzák, amely a lehető legjobban megközelíti az eredeti földrajzi nevet;

Például: SZÉKESFEHÉRVÁR = SEKVAR

b) a név könnyen felismerhető legyen a beszédüzemű összeköttetések alkalmával, és ne legyen összetéveszthető az azonos területen levő más fontos pontok neveivel. Ezenkívül a név ne okozzon zavart a légiforgalmi szolgálatok és a légijárművezetők közötti egyéb közleményváltások alkalmával sem;

c) ha lehetséges, a név legalább hat betűből álljon, és két szótagú legyen. A szótagok száma lehetőség szerint ne haladja meg a hármat;

d) mind a fontos pontra, mind az azt jelölő rádiónavigációs berendezésre ugyanazt a nevet kell kiválasztani.

2.2. A rádiónavigációs berendezés helyével kijelölt fontos pontok kódolt jelölésének összeállítása

2.2.1. A fontos pont kódolt megnevezése és az azt jelölő rádiónavigációs berendezés rádióazonosító jele azonos. Ha lehetséges, azt úgy határozzák meg, hogy a pont nyílt nyelvű nevére történő társítást megkönnyítse.

2.2.2. Az érintett rádiónavigációs berendezés helyének 600 NM (1100 km) körzetén belül a kódolt jelölést – az alábbi eset kivételével – nem szabad ismételni.

Megjegyzés: Amikor eltérő frekvenciasávban üzemelő két rádiónavigációs berendezés egyazon helyen került telepítésre, a rádióazonosító jelük általában azonos.

2.3. Magyarország a kódolt azonosító jelölésre vonatkozó igényeit egyeztetés céljából az ICAO EUR/NAT körzeti irodájának nyújtja be.

3. Nem rádió navigációs berendezéssel kijelölt fontos pontok elnevezése

3.1. Általános előírások

3.1.1. Ahol egy fontos pontra olyan helyen van szükség, ahol nincs rádió navigációs berendezés, a fontos pontot egy jól kiejthető egyedi „névkód”-dal jelölik ki. Ezután ez a névkód lesz a fontos pont neve valamint annak kódolt jelölése is.

3.1.2. Ezt a névkód jelölést úgy választják meg, hogy az ATS összeköttetések nyelvén lebonyolított közleményváltások során a légijárművezetők és az ATS személyzete részéről elkerülhetők legyenek a kiejtési nehézségek.

3.1.3. A névkódot úgy választják meg, hogy könnyen felismerhető legyen a beszédüzemű összeköttetések alkalmával, és ne legyen összetéveszthető az azonos körzetben levő más fontos pontok névkódjaival.

3.1.4. A névkód nem lehet, illetve nem hasonlíthat az ICAO betűzési ABC által használt kifejezésekre, pl. ALPHA, OTTEL, UNIFO stb.

3.1.5. A névkódnak legalább két szótagból kell állnia.

3.2. IFR repülések számára kijelölt fontos pontok

3.2.1. Az IFR repülések számára kijelölt fontos pontok névkódjának 5 betűből kell állniuk, pl.: ADOLA, BALAP.

3.2.2. Egy fontos pontra kiosztott névkód jelölést más fontos pontra nem osztanak ki.

3.2.3. Magyarország az IFR repülések számára kiosztott névkód jelölésre vonatkozó igényeit egyeztetés céljából az ICAO EUR/NAT körzeti irodájának nyújtja be.

3.3. VFR repülések számára kijelölt fontos pontok Budapest FIR-ben

3.3.2. A VFR repülések számára kijelölt névkódok min. 4, maximum 7 betűből állhatnak. A névkód, illetve a (5 betűnél hosszabb) névkód ötbetűsre rövidített változata nem lehet azonos valamely Európában használatos repülőtér helység-jelöléssel, vagy másik 5 betűs névkóddal.

Megjegyzés: Az 5 betűnél hosszabb névkódok 5 betűsre rövidített változata repülési tervek kitöltése, és számítógépes feldolgozása során használatos.

3.3.1. A névkódnak lehetőség szerint utalnia kell a közelében lévő település vagy földrajzi jellegzetesség nevére.

4. Jelölések alkalmazása az összeköttetések során

4.1. A beszédüzemű összeköttetések alkalmával általában a 2., vagy 3. pontban leírtak alapján kiválasztott nevet kell használni a fontos pont megjelölésére. Ha egy rádió navigációs berendezéssel jelölt fontos pont 2.1. alpont szerint meghatározott nyílt nyelvű nevét nem használják, azt a kódolt jelöléssel kell helyettesíteni, amelyet a beszédüzemű összeköttetések során az ICAO ABC kiejtés szerint kell közölni.

4.2. A nyomtatott vagy kódolt összeköttetések során csak a kódolt jelölést vagy a kiválasztott kódnevet szabad használni a fontos pontra.

5. A fontos pontok jelentési célokra való felhasználása

5.1. Annak érdekében, hogy a légiforgalmi szolgálatok a légijármű repülésének előrehaladásáról tájékoztatásokat szerezhessenek be, szükséges bizonyos kiválasztott fontos pontok jelentőpontként történő kijelölése.

5.2. Az ilyen pontok kijelölésekor a következő tényezőket veszik figyelembe:

- a) a nyújtott légiforgalmi szolgálat típusa;
- b) az általában előforduló forgalom nagysága;
- c) az a pontosság, amellyel a légi járművek be tudják tartani az érvényes repülési tervet;
- d) a légi jármű sebessége;
- e) az alkalmazott elkülönítési minimumok;
- f) a légtérszerkezet összetettsége;
- g) az alkalmazott irányítási módszer(ek);
- h) egy repülés fontos szakaszainak kezdete vagy vége (emelkedés, süllyedés, irányváltoztatás stb.);
- i) irányításátadási eljárások;
- j) biztonsági, valamint kutatási és mentési szempontok;
- k) fedélzeti, valamint a levegő-föld összeköttetési munkaterhelés.

5.3. A jelentőpontok „kötelező” vagy „kérésre” típusúak lehetnek.

5.4. A „kötelező” jelentőpontok kijelölésekor a következő alapelveket alkalmazzák:

- a) a kötelező jelentőpontok számát a légi jármű előrehaladásáról szóló rutin helyzetjelentési szükséglettel összhangban a lehető legkisebbre kell korlátozni, szem előtt tartva a fedélzeti és légiforgalmi irányítói munkaterhelés, valamint a levegő-föld összeköttetések számának lehető legalacsonyabb szinten tartásának szükségességét;
- b) egy adott helyen rendelkezésre álló rádió navigációs berendezés alapvetően nem teszi szükségessé annak kötelező jelentőpontként történő kijelölését;
- c) repüléstájékoztató körzet vagy irányító körzet határain nem szükségszerű kötelező jelentőpontokat létesíteni.

5.5. Amennyiben a forgalmi körülmények szükségessé teszik, „kérésre” típusú jelentőpontok jelölhetők ki a légiforgalmi szolgálatok kiegészítő helyzetjelentések iránti igényei alapján.

5.6. A kötelező, valamint kérésre típusú jelentőpontokat rendszeresen felülvizsgálják, annak érdekében, hogy a rutin helyzetjelentések számát a hatékony légiforgalmi szolgálat biztosítás igényeivel összeegyeztethetően a lehető legkisebbre lehessen csökkenteni.

5.7. A kötelező jelentőpontok feletti helyzetjelentés adását nem feltétlen szükséges valamennyi repülés számára minden körülmények között kötelezővé tenni. Ezen alapelv alkalmazása során különös figyelmet fordítanak az alábbiakra:

- a) a nagy sebességgel és nagy repülési magasságon üzemelő légi járműveket nem kell feltétlenül a rendszeres helyzetjelentések adására utasítani olyan kötelező jelentőpontok felett, amelyeket a kis sebességű és alacsony repülési magasságon üzemelő légi járművek számára jelöltek ki;
- b) a közelségi körzetben átrepülő légi járműveket nem szükséges olyan gyakran utasítani a helyzetjelentések adására, mint az érkező és induló légi járműveket.

5.8. Olyan körzetekben, ahol a jelentőpontok létesítésére a fenti alapelvek gyakorlati szempontokból nem alkalmazhatók, olyan jelentési rendszert alakítanak ki, amelynek alapját az egész fokozatokban kifejezett földrajzi hosszúsági vagy szélességi körök képezik.

3. Függelék

A szabvány indulási és érkezési útvonalak elnevezésének alapelvei, valamint az azokkal kapcsolatos eljárások

(az 1. Fejezet 1.11.3. ponthoz)

Megjegyzés: A szabvány indulási, és érkezési útvonalak létesítésére, valamint az azokkal kapcsolatos eljárásokra vonatkozó útmutató a Légiforgalmi Szolgálatok Tervezési Kézikönyvben (ICAO Doc. 9426) található.

1. A szabvány indulási és érkezési útvonalak jelölése, valamint az azokkal kapcsolatos eljárások

Megjegyzés: A következő szövegben az „útvonal” szó útvonal és kapcsolatos eljárások értelemben használatos.

1.1. A jelölés rendszere:

- a) lehetővé teszi minden egyes útvonal egyszerű és egyértelmű azonosítását;
- b) világosan megkülönbözteti egymástól:
 - az indulási és érkezési útvonalakat;
 - az indulási vagy érkezési valamint más ATS útvonalat;
 - azokat az útvonalakat, melyeken a navigációhoz földi rádióberendezések vagy önálló fedélzeti berendezések használatára van szükség, valamint azokat az útvonalakat, melyeken a navigáció földlátással történik;
- c) megfelel a légiforgalmi szolgálatok és a légi járművek adatfeldolgozási és adat-megjelenítési követelményeinek;
- d) a gyakorlati alkalmazás során a lehető legtömörebb legyen;
- e) kerüli a jelölések ismétlődését;
- f) biztosítja, a jövőbeli követelményeknek megfelelően, a rendszer alapvető változtatása nélküli bővítés lehetőségét.

1.2. Minden egyes útvonalat nyílt nyelvű jelöléssel és megfelelő kódjelöléssel azonosítanak.

1.3. A szabvány indulási és érkezési útvonalra vonatkozó jelöléseknek a beszédüzemű összeköttetés során könnyen felismerhetőnek kell lenniük és a légi járművezetők, valamint a légiforgalmi szolgálatok személyzete számára azok kiejtése ne okozzon nehézséget.

2. A jelölések összeállítása

2.1. Nyílt nyelvű jelölés

2.1.1. A szabvány indulási vagy érkezési útvonal nyílt nyelvű jelölésének a következőkből kell állnia:

- a) alapazonosító; amit
- b) a futópálya-azonosító követ; amit
- c) az érvényességi és útvonal-azonosító követ; amit
- d) az indulás „departure” vagy érkezés „arrival” kifejezés követ; amit
- e) a látás utáni „visual” kifejezés követ, amennyiben az útvonalat a látvarepülési szabályok szerint (VFR) üzemelő légi járművek részére létesítették.

2.1.2. Az alapazonosító annak a fontos pontnak neve vagy névkódja legyen, amelynél a szabvány indulási útvonal véget ér, vagy ahonnan a szabvány érkezési útvonal kezdődik.

2.1.3. A futópálya-azonosító 1-9 közötti egy számjegy.

2.1.4. Az érvényességi és útvonal-azonosító az ABC egy betűje. Az „I” és „O” betűk nem használhatók.

2.2. Kódolt jelölés

A műszeres vagy látás utáni szabvány indulási vagy érkezési útvonal kódolt jelölésének a következőkből kell állnia:

a) a 2.1.1. a) alpontban leírt fontos pont kódolt jelölése vagy névkódja; amit

b) a 2.1.1. b) alpontban leírt futópálya-azonosító követ; amit

c) a 2.1.1. c) alpontban leírt érvényességi és útvonal-azonosító követ.

Megjegyzés: Ha az azonosító öt betűből álló névkód, például BALVA, a légijármű fedélzetén levő megjelenítő berendezés korlátozott lehetőségei miatt szükséges lehet az alapazonosító rövidítése. Az ilyen azonosító rövidítésének módja a légijármű üzemben tartójára van bízva.

3. A jelölések kiosztása

3.1. Minden egyes útvonalra külön jelölést kell kiosztani.

3.2. Egyazon fontos pontra vonatkozóan (és ezért ugyanaz az alapazonosító került kiosztásra), két vagy több útvonal megkülönböztetése érdekében a 2.1.4. alpontban leírt külön érvényességi és útvonaljelzést kell kiosztani minden egyes útvonalra.

4. A futópálya-azonosítók kiosztása

4.1. Futópálya-azonosítóként a futópálya azonosító jelének első számjegyét kell feltüntetni, ha az nem „0”.

4.2. Ha a futópálya azonosító első számjegye „0”, az indulási vagy érkezési útvonal-jelölésben a második számjegy használandó.

5. Érvényességi és útvonal-azonosítók

5.1. Minden egyes útvonalra érvényességi és útvonal-azonosítót kell kiosztani.

5.1.1. Amennyiben valamely útvonal pontra/ról ugyanarról a futópályáról/ra egymástól eltérő útvonalakat határoznak meg, az egyes útvonalakra külön érvényességi és útvonal-azonosító betűjelet kell kiosztani.

5.1.2. Ha a futópálya-azonosító ugyanazzal a számjeggyel kezdődik (pl. párhuzamos futópályák) és az indulási/érkezési útvonalak között különbséget kívánnak tenni, különböző útvonal-azonosító betűjelet kell használni.

5.1.3. Az útvonal módosítása esetén az új útvonal számára új azonosító betűjelet kell kiosztani.

6. Példák a nyílt nyelvű és kódolt jelölésekre

6.1. 1. példa: Szabvány műszeres indulási útvonal

a) Nyílt nyelvű jelölés: SAGVAR ONE ALPHA DEPARTURE

b) Kódolt jelölés: SVR1A

6.1.1. *Értelmezés:* A jelölés olyan szabvány műszeres indulási útvonalat azonosít, amely a SAGVAR elnevezésű fontos pontnál végződik. SAGVAR egy olyan rádió navigációs berendezés, amelynek azonosítója SVR. A futópálya-azonosító ONE, azaz EGYES (a kódolt jelölésben „1”), amely azt jelzi, hogy az indulási útvonal az „1.” számú futópályától „vezet SVR pontra. Az ALPHA megjelölés az SVR pontra esetlegesen vezető több útvonal közül az „A”-val jelölt egyik útvonalat, illetve a jelenleg érvényes indulási útvonalat jelzi.

6.2. *2. példa Szabvány műszeres érkezési útvonal*

a) Nyílt nyelvű jelölés: BALVA THREE ALPHA

b) Kódolt jelölés: BALVA3A

6.2.1. *Értelmezés:* A jelölés olyan szabvány műszeres érkezési útvonalat azonosít, amely a BALVA elnevezésű fontos pontnál kezdődik. BALVA egy rádió navigációs berendezéssel nem kijelölt fontos pont, és ezért a 2. Függelék alapján egy ötbetűs név-kód került erre kiosztásra. A futópálya azonosító THREE, azaz HÁROM, amely azt jelzi, hogy az érkezési útvonal a „3.” pályára vezet BALVA pontra. Az ALPHA (A) útvonal-azonosító a BALVA fontos pontról létesített számos útvonalváltozat közül az egyiket, illetve a jelenleg érvényes útvonalat jelzi.

6.3. *3. példa Szabvány látás utáni indulási útvonal*

a) Nyílt nyelvű jelölés: ADOLA TWO BRAVO DEPARTURE VISUAL

b) Kódolt jelölés: ADOLA2B

6.3.1. *Értelmezés:* A jelölés az VFR repülések számára kidolgozott olyan szabvány látás utáni indulási útvonalat azonosít, amely az ADOLA (alap azonosító) elnevezésű rádió navigációs berendezéssel nem kijelölt fontos pontnál végződik. Az érvényességi azonosító TWO, azaz KETTŐ, amely azt jelzi, hogy az indulási útvonal a „2.” futópályáról vezet az ADOLA nevű fontos pontra. A BRAVO (B) útvonal-azonosító az ADOLA fontos pontra létesített számos útvonalváltozat közül az egyiket jelzi.

7. Az MLS/RNAV megközelítési eljárások jelöléseinek összeállítása

7.1.1. Az MLS/RNAV megközelítési eljárások nyílt nyelvű jelölésének a következőkből kell állnia:

a) „MLS” betűk; amit

b) az alapazonosító követ; amit

c) az érvényességi azonosító követ; amit

d) az útvonal-azonosító követ; amit

e) az „approach”, azaz a megközelítés kifejezés követ; amit

f) a futópálya-azonosítója követ, amelyre az eljárást tervezték.

7.1.2. Az alapazonosító annak a fontos pontnak neve vagy névkódja legyen, amelynél a megközelítési eljárás kezdődik.

7.1.3. Az érvényességi azonosító 1–9 közötti szám. Az első kiosztható érvényességi azonosító az „1”-es szám. Amennyiben az útvonalat módosítják, az új érvényességi azonosítóra a sorrendben következő nagyobb számot kell kiosztani. A „9” szám után az „1”-es számot kell kiosztani.

7.1.4. Az útvonal azonosító az ABC egy betűje legyen. Az „I” és „O” betűk nem használhatók. Ugyanazon fontos pontokra vonatkozóan (ahol ugyanaz az alapazonosító került kiosztásra) két vagy több útvonal megkülönböztetése érdekében külön útvonal-jelzést kell kiosztani minden egyes útvonalra.

7.1.5. A futópálya azonosítóját az ICAO 14. Annex I. kötet 5.2.2. pontja alapján kell meghatározni.

7.2. Kódolt jelölés

7.2.1. Az MLS/RNAV megközelítési eljárás kódolt jelölésének a következőkből kell állnia:

- a) „MLS” betűk; amit
- b) a 7.1.1. b) alpontban leírt fontos pont kódjelölése, vagy névkódja követ, amit
- c) a 7.1.1. c) alpontban leírt érvényességi azonosító követ, amit
- d) a 7.1.1. d) alpontban leírt útvonal-azonosító követ; amit
- e) a 7.1.1. f) alpontban leírt futópálya-azonosító követ.

7.3. A jelölések kiosztása

7.3.1. Az MLS/RNAV megközelítési eljárások jelölésének kiosztását a 3. pontban leírtaknak megfelelően kell elvégezni. Az azonos repülési útirányokat követő, azonban egymástól eltérő repülési pályájú eljárásokra külön útvonal azonosítót kell kiosztani.

7.3.2. Egy adott repülőtérén valamennyi megközelítésre az MLS/RNAV megközelítési eljárások útvonal-azonosító betűjét egyenként kell kiosztani mindaddig, amíg az összes betűt fel nem használják. Az útvonal-azonosító betűje csak ezt követően ismételhető. Egyazon MLS földi berendezéssel kijelölt két útvonal esetében ugyanazon útvonal-azonosító nem használható.

7.4. Példa a nyílt nyelvű és a kódolt jelölésekre

7.4.1. Példa:

- a) Nyílt nyelvű jelölés: MLS HAPPY ONE ALPHA APPROACH RUNWAY ONE EIGHT LEFT
- b) Kódolt jelölés: MLSHAPPY1A18L

7.4.2. *Értelmezés:* A jelölés olyan MLS/RNAV megközelítési eljárást azonosít, amely a HAPPY elnevezésű fontos pontnál kezdődik. HAPPY egy rádiónavigációs berendezéssel nem kijelölt fontos pont, és ezért a 2. Függelék alapján egy ötbetűs név-kód került erre kiosztásra. Az érvényességi azonosító ONE, azaz EGYES, amely azt jelzi, hogy az útvonal eredeti változata van érvényben, vagy változás történt az előző NINE, azaz KILENCES változathoz képest és most az új ONE, azaz EGYES jelzésű változata van érvényben. Az ALPHA (A) útvonal-azonosító a HAPPY fontos ponttól létesített számos útvonalváltozat közül az egyiket jelzi.

8. A jelölések alkalmazása az összeköttetések során

8.1. A beszédüzemű összeköttetések alkalmával csak a nyílt nyelvű jelölést szabad használni.

Megjegyzés: Az útvonalak azonosítása céljából a 2.1.1. d) és 2.1.1. e) alpontokban ismertetett indulási (departure), érkezési (arrival), valamint látás utáni (visual) kifejezések a nyílt nyelvű jelölések alapvető részét képezik.

8.2. A nyomtatott vagy kódolt összeköttetésekben csak a kódolt jelölést szabad használni.

9. Az útvonalak és eljárások megjelenítése a légiforgalmi irányítói munkahelyeken

9.1. Minden egyes érvényes szabvány indulási és/vagy érkezési útvonal/megközelítési eljárás részletes leírását, beleértve azok nyílt nyelvű, valamint kódolt jelölését is meg kell jeleníteni azokon a munkahelyeken, ahol az ATC engedély részeként, útvonalakat, vagy eljárásokat továbbítanak a légijármű számára, vagy az útvonalak és eljárások bármely más módon hatással vannak a légiforgalmi irányító szolgálat ellátására.

9.2. Amikor lehetséges, a munkahelyeken az útvonalak/eljárások grafikus (térképes) ábrázolását is tegyék lehetővé.

4. Függelék

ATS légterek ICAO osztályozása, nyújtott szolgáltatások és repülési követelmények

(az 1. Fejezet 1.6.1. pontához)

<i>Légtér- osztály</i>	<i>Repülések típusa</i>	<i>Biztosított elkülönítés</i>	<i>Biztosított szolgálat</i>	<i>Sebességkorlátozási előírások*</i>	<i>Rádióösszeköttetésre vonatkozó előírások</i>	<i>ATC engedély szükségessége</i>
A	csak IFR	minden légi jármű között	légiforgalmi irányító szolgálat	nincs	folyamatos kétoldalú	igen
B	IFR	minden légi jármű között	légiforgalmi irányító szolgálat	nincs	folyamatos kétoldalú	igen
	VFR	minden légi jármű között	légiforgalmi irányító szolgálat	nincs	folyamatos kétoldalú	igen
C	IFR	IFR-t az IFR-től IFR-t a VFR-től	légiforgalmi irányító szolgálat	nincs	folyamatos kétoldalú	igen
	VFR	VFR-t az IFR-től	1) légiforgalmi irányító szolgálat, az IFR-től való elkülönítés céljából; 2) VFR/FR forgalmi tájékoztató és kérésre tanácsadás a forgalom elkerülésre	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt	folyamatos kétoldalú	igen
D	IFR	IFR-t az IFR-től	légiforgalmi irányító szolgálat, a VFR repülésekről forgalmi tájékoztató (és kérésre tanácsadás a forgalom elkerülésre)	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt	folyamatos kétoldalú	igen
	VFR	nincs	forgalmi tájékoztató az IFR és VFR repülésekről (és kérésre tanácsadás a forgalom elkerülésre)	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL-alatt	folyamatos kétoldalú	igen
E	IFR	IFR-t az IFR-től	légiforgalmi irányító szolgálat és a lehetőség szerint forgalmi tájékoztató a VFR repülésekről	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt	folyamatos kétoldalú	igen

	VFR	nincs	forgalmi tájékoztatás a repülésekről a lehetőség szerint	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt	nincs	nem
F	IFR	IFR-t az IFR-től lehetőség szerint	légiforgalmi tanácsadó szolgálat; repüléstájékoztató szolgálat	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt	folyamatos kétoldalú	nem
	VFR	nincs	repüléstájékoztató szolgálat	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt	nincs	nem
G	IFR	nincs	repüléstájékoztató szolgálat	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt	folyamatos kétoldalú	nem
	VFR	nincs	repüléstájékoztató szolgálat	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt	nincs	nem
Magyarázat: * Amennyiben az átváltási magasság 3050 méter (10 000 láb) AMSL alatt van, a 10 000 láb magasság helyett FL100 alkalmazandó.						

Megjegyzés: A Budapest FIR-ben alkalmazott ATS légtérostályozást, a nyújtott szolgáltatokat és repülési követelményeket a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes rendelet 1. számú melléklete tartalmazza.

5. Függelék

A léginavigációs adatok minőségi előírásai

(az 1. Fejezet 1.20.4. pontához)

1. Táblázat

Földrajzi szélesség és hosszúság

<i>Földrajzi szélesség és hosszúság</i>	<i>Pontosság Adattípus</i>	<i>Osztályozás Megbízhatóság</i>
Repüléstájékoztató körzet határpontjai	2 km elfogadott	szokványos 1×10^{-3}
Tiltott, korlátozott és veszélyes légtér határpontjai (CTA/CTZ határokon kívül)	2 km elfogadott	szokványos 1×10^{-3}
Tiltott, korlátozott és veszélyes légtér határpontjai (CTA/CTZ határokon belül)	100 méter számított	fontos 1×10^{-5}
CTA/CTZ határpontjai	100 méter számított	fontos 1×10^{-5}
Útvonal navigációs berendezések és pontok, várakozási helyek, STAR/SID pontok	100 méter felmért/számított	fontos 1×10^{-5}
Akadályok az állam teljes területén	50 méter felmért	szokványos 1×10^{-3}
Akadályok a repülőtér/helikopter repülőtér határain kívüli területen	5 méter felmért	fontos 1×10^{-5}
Végső megközelítési pontok és helyek, a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó egyéb alapvető fontosságú pontok és helyek	3 méter felmért/számított	fontos 1×10^{-5}

1. Megjegyzés: Az ICAO 15. Annex 8. Függeléke tartalmazza az akadály adatgyűjtési területek grafikus ábrázolását és a meghatározott területekre az akadályok azonosítására alkalmazott követelményeket.

2. Megjegyzés: A repülőtér/helikopter repülőtér határain kívüli területekre vonatkozóan, ahol a repülési műveletek a hegyvidék, vagy magasföld, illetve egyéb helyi korlátozások, vagy szabályozások miatt tilosak, az akadályokat az állam teljes területére szóló, az ICAO 15. Annex 8. Függelékében részletezett, számszerű követelményeknek megfelelően kell összegyűjteni.

3. Megjegyzés: A repülőtér/helikopter repülőtér határain kívüli területekre, valamint az állam teljes területére előírtaknak megfelelő akadályadatok 2008. november 20-i, illetve 2010. november 18-i elérhetőségéről szóló ICAO 15. Annex 10.6.1.1 és 10.6.1.2 rendelkezéseinek bevezetését elősegítene egy, az ilyen adatok gyűjtésére és feldolgozására szóló előzetes terv.

2. Táblázat

Tengerszinthez viszonyított/tengerszint/repülőtér feletti magasságok

<i>Tengerszinthez viszonyított magasságok; Tengerszint feletti magasságok; Repülőtér feletti magasságok</i>	<i>Pontosság Adattípus</i>	<i>Osztályozás Megbízhatóság</i>
Futópálya küszöb feletti átrepülés magassága precíziós megközelítésekénél	0.5 méter számított	kritikus 1×10^{-8}
Tengerszint/repülőtér feletti akadálymentes magasságok (OCA/OCH)	PANS-OPS szerint (Doc. 8168)	fontos 1×10^{-5}
Az állam egész területére vonatkozó akadályok magasságai	30 méter felmért	szokványos 1×10^{-3}
Akadályok a repülőtér/helikopter repülőtér határain kívüli területen	3 méter felmért	fontos 1×10^{-5}
DME távolságmérő berendezés tengerszinthez viszonyított (terep) magassága	30 méter vagy 100 láb felmért	fontos 1×10^{-5}
Műszer szerinti megközelítési eljárásokban szereplő tengerszint feletti (barometrikus) magasságok	PANS-OPS szerint (Doc. 8168)	fontos 1×10^{-5}
Tengerszint feletti legalacsonyabb repülési magasságok	50 méter számított	szokványos 1×10^{-3}

1. Megjegyzés: Az ICAO 15. Annex 8. Függeléke tartalmazza az akadály adatgyűjtési területek grafikus ábrázolását és a meghatározott területekre az akadályok azonosítására alkalmazott követelményeket.

2. Megjegyzés: A repülőtér/helikopter repülőtér határain kívüli területekre vonatkozóan, ahol a repülési műveletek a hegyvidék, vagy magasföld, illetve egyéb helyi korlátozások, vagy szabályozások miatt tilosak, az akadályokat az állam teljes területére szóló, az ICAO 15. Annex 8. Függelékében részletezett, számszerű követelményeknek megfelelően kell összegyűjteni.

3. Megjegyzés: A repülőtér/helikopter repülőtér határain kívüli területekre, valamint az állam teljes területére előírtaknak megfelelő akadályadatok 2008. november 20-i, illetve 2010. november 18-i elérhetőségéről szóló ICAO 15. Annex 10.6.1.1 és 10.6.1.2 rendelkezéseinek bevezetését elősegítené egy, az ilyen adatok gyűjtésére és feldolgozására szóló előzetes terv.

3. Táblázat

225. Mágneses elhajlás és mágneses változás

<i>Mágneses elhajlás és mágneses változás</i>	<i>Pontosság Adattípus</i>	<i>Osztályozás Megbízhatóság</i>
Mágneses elhajlás URH rádió navigációs berendezés telepítési helyén	1 fok felmért	fontos 1×10^{-5}
Mágneses változás NDB rádió navigációs berendezés telepítési helyén	1 fok felmért	szokványos 1×10^{-3}

4. Táblázat

Írányszög

<i>Írányszög</i>	<i>Pontosság Adattípus</i>	<i>Osztályozás Megbízhatóság</i>
Légiútvonal-szakasz útirányszög	1/10 fok számított	szokványos 1×10^{-3}
Útvonali és közelkörzeti tájékoztató pontok	1/10 fok számított	szokványos 1×10^{-3}
Közelkörzeti érkezési és indulási útvonalszakaszok	1/10 fok számított	szokványos 1×10^{-3}
Műszer szerinti megközelítési eljárások töréspontjai	1/100 fok számított	fontos 1×10^{-3}

5. Táblázat

Hosszúság – Távolság – Méretek

<i>Hosszúság – Távolság – Méretek</i>	<i>Pontosság Adattípus</i>	<i>Osztályozás Megbízhatóság</i>
Légiútvonal szakasz hossza	1/10 km számított	szokványos 1×10^{-3}
Útvonali és közelkörzeti tájékoztató pontok	1/10 km számított	szokványos 1×10^{-3}
Közelkörzeti érkezési és indulási útvonalszakaszok hossza	1/100 km számított	fontos 1×10^{-5}
Közelkörzeti és műszeres megközelítési eljárások töréspontjainak távolsága	1/100 km számított	fontos 1×10^{-5}

”

3. számú melléklet a 115/2005. (XII. 27.) GKM rendelethez

[2. számú melléklet a 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelethez]

A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK ELJÁRÁSAI

1. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1.1. MÁS ELŐÍRÁSOKKAL VALÓ KAPCSOLAT

Jelen mellékletben foglalt eljárások alapjául az alábbi ICAO anyagok szolgálnak:

Doc 4444 – Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (Amendment No.4 (24/11/05))

Doc 7030/4 – Regional Supplementary Procedures (Amendment No. 209 (28/01/05))

Az eljárások szorosan kapcsolódnak a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben leírtakhoz.

2. FEJEZET

A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLTATÁS (ATM) BIZTONSÁG-IRÁNYÍTÁSI RENDSZERE

2.1 ÁLTALÁNOS RÉSZ

2.1.1 Jelen rendelet 1. számú mellékletében leírtaknak megfelelően, a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein üzemelő repülésekre biztosítják, hogy a nyújtott légiforgalmi szolgálatok, az összeköttetések, a navigációs infrastruktúra és a légtérellenőrzés, valamint az alkalmazott légiforgalmi eljárások fenntartják a légiforgalmi szolgáltatásokra előírt elfogadható biztonsági szintet.

2.1.2 A Magyar Köztársaság légterében és repülőterein nyújtott szolgálatok, az alkalmazott eljárások, a telepített rendszerek követelményei, a szomszédos ATS egységekkel történő légtér-harmonizációt biztosítva kerülnek meghatározásra.

2.2 CÉLOK

Az ATM biztonság-irányításának célja, szavatolni:

- a) a légtérben, vagy repülőtereken az ATM ellátása során az elfogadható biztonsági szintet; és
- b) amikor szükséges, a biztonság növelésével összefüggő intézkedések bevezetését.

2.3 ATM BIZTONSÁG-IRÁNYÍTÁSI TEVÉKENYSÉGEK

2.3.1 Az ATM biztonság-irányítási program – többek között – az alábbiakra terjed ki:

- a) biztonsági szint átfogó ellenőrzésére és bármely, azt hátrányosan érintő irányzat felismerésére;
- b) ATS egységek biztonsági felülvizsgálatára;
- c) biztonsági ellenőrzésekre/elemzésekre a légtér átszervezések tervezett bevezetésekor, valamint új eszközök, berendezések, rendszerek telepítésekor és új –, vagy módosított ATS eljárások bevezetésekor, és;
- d) módszerekre, amelyek meghatározzák a biztonságot fokozó intézkedések megtételének szükségességét.

2.3.2 Valamennyi, az ATM biztonság-irányítási program keretében végrehajtott tevékenységet dokumentálni kell. Az ATS szolgáltatóknak valamennyi vonatkozó dokumentációs anyagot, az adott rendszer elem bevezetési és alkalmazási időszaka alatt és azt követően, még minimálisan 2 évig meg kell őrizniük.

2.4 A BIZTONSÁGI SZINT FIGYELEMMEL KÍSÉRÉSE

2.4.1 A biztonsággal kapcsolatos adatok gyűjtése és kiértékelése

2.4.1.1 A biztonságot figyelemmel kísérő program során felhasznált adatokat a lehető legszélesebb forráskörből kell összegyűjteni, mivel lehetséges, hogy az egyes eljárások, vagy rendszerek biztonságra gyakorolt hatásai nem ismerhetők fel addig, amíg egy esemény be nem következik.

2.4.1.2 A légiközlekedési baleset kivizsgáló szervezet az ATS személyzete számára egységes eseményjelentési rendszert vezet be, hogy megkönnyítse az ATS ellátását érintő lehetséges, vagy tényleges biztonsági kockázatokról, vagy hiányosságokról szóló jelentések gyűjtését, beleértve az útvonal hálózatot,

eljárásokat, összeköttetéseket, navigációs és légtérellenőrző rendszereket, valamint egyéb, biztonsági jelentőséggel bíró rendszereket és berendezéseket, ideértve az irányítói munkaterhelést is.

1. Megjegyzés: A kötelező és az önkéntes állami eseményjelentés rendszerekre útmutató anyagot az ICAO Baleset Megelőző Kézikönyv (Accident Prevention Manual – Doc 9422), valamint az EUROCONTROL ESARR2, és az European Commission 2003/42/EC (13 June 2003) direktívája tartalmaz.

2. Megjegyzés: A bejelentési kötelezettséget és a riasztás rendjét, a bajba jutott légijárművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról szóló 30/1998. (VI. 24.) BM-HM-NM-PM együttes rendelet, az üzemeltetési baleseti szolgálatokra vonatkozó előírásokat a légiközlekedési balesetek és a repülőesemények szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 13/2000. (V. 31.) számú KHVM-HM-EüM együttes rendelet tartalmazza.

2.4.2 Esemény – és egyéb, a biztonsággal kapcsolatos jelentések vizsgálata

2.4.2.1 A légiközlekedési hatóságnak gondoskodnia kell arról, hogy rendszeresen vizsgálják az ATS működését és a működési biztonságot érintő jelentéseket, beleértve a légiforgalmi eseményjelentéseket is, annak érdekében, hogy a már bekövetkezett események számából, illetve az események típusaiból feltárja a biztonságra kedvezőtlenül ható tendenciákat.

2.4.2.2 Az ATS berendezések és rendszerek üzemképességére vonatkozó jelentéseket, mint például az összeköttetési eszközök, légtérellenőrző és más, a biztonság szempontjából jelentőséggel bíró rendszerek és eszközök meghibásodását és csökkent működését a légiközlekedési hatóságnak rendszeresen vizsgálnia kell annak érdekében, hogy feltárja az ilyen rendszerek működésében jelentkező, a biztonságra kedvezőtlenül ható folyamatokat.

2.5 BIZTONSÁGI ÁTVIZSGÁLÁSOK

2.5.1 Általános követelmények

Az ATS egységek biztonsági átvizsgálását rendszeres időközönként és módszeresen kell végrehajtani, az erre kiképzett és gyakorlati tapasztalattal bíró szakértői személyzet által, akik jól ismerik a vonatkozó ICAO szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (SARPs), a léginavigációs szolgálatok eljárásait (PANS), a biztonságos üzemelés gyakorlatát, továbbá jártasak az Emberi Tényezők Alapelveiben.

2.5.2 Tárgykör

Az ATS egységek biztonsági átvizsgálásának legalább az alábbi témakörökre kell kiterjednie:

Az alkalmazott szabályok/jogszabályok körében:

- a) az ATS felhasználói kézikönyvek, az ATS egységek tevékenységére vonatkozó utasítások, jogszabályok és az ATS koordinálási eljárások teljességéről, tömörségéről és naprakészségéről;
- b) ahol alkalmazható, az ATS útvonal szerkezet kialakításakor, hogy:
 1. az útvonalak közötti térközök megfelelőek; és
 2. az ATS útvonalak keresztezési pontjai úgy kerülnek meghatározásra, hogy minimálisra csökkentik az irányító beavatkozásának szükségességét és a külső/belső egységek közötti koordinálást;
- c) a légtérben, vagy a repülőtéren alkalmazott elkülönítési minimumok szabályszerűek és arról, hogy valamennyi rendelkezés mindig összhangban van az alkalmazható minimumokkal;
- d) ahol alkalmazható, a repülőtér munkaterületét megfelelően, látással vagy radarral megfigyelik és az eljárások, intézkedések a futópálya sértés lehetőségét minimálisra csökkentik;
- e) a rossz látási körülmények közötti repülőtéri üzemelés esetén megfelelő eljárásokat vezetnek be;
- f) a forgalom nagysága és az abból adódó irányítói munkaterhelés nem haladja meg a megállapított biztonsági szintet, és amikor szükséges, olyan eljárások kerülnek alkalmazásra, amelyek megfelelőek a forgalom szabályozására;

- g) az ATS rendszerek – beleértve az összeköttetési, navigációs és légtérelőőrző rendszereket is – meghibásodása, vagy csökkent működése esetén olyan eljárások kerülnek alkalmazásra, amelyek alkalmasak az elfogadható biztonsági szint fenntartására;
- h) az események és egyéb, a biztonságot érintő esetek jelentésére olyan eljárások kerülnek bevezetésre, amelyek ösztönözik a bejelentések megtételére, valamint, hogy az ilyen jelentéseket elemzik javító intézkedés szükségességének eldöntése céljából.

Üzemeltetési és műszaki körben:

- a) a hőmérsékletre, páratartalomra, szellőzésre, a zaj- és helyi fényviszonyokra vonatkozó munkahelyi környezeti feltételek megfelelnek a más jogszabályban előírt, a különös figyelmet igénylő munkavégzéssel kapcsolatos követelményeknek, és nem befolyásolják hátrányosan az irányító teljesítményét;
- b) az automatizált rendszerek, az Emberi Tényezők Alapelveinek megfelelően, időben, pontosan és könnyen felismerhető módon állítanak elő és jelenítenek meg repülési terv –, irányítói és koordinálási adatokat;
- c) a munkahelyi berendezések – beleértve az automatizált rendszerek be- és kimeneti eszközeit is –, az ergonómiai elveknek megfelelően kerülnek megtervezésre és elhelyezésre;
- d) az összeköttetési, navigációs, légtérelőőrző és egyéb, a biztonság szempontjából fontos rendszerek és berendezések:
 - 1. rendszeresen, szabályos üzemi körülmények szerint kipróbálásra kerülnek;
 - 2. megfelelnek a légiközlekedési hatóság által meghatározott megbízhatósági és rendelkezésre állási/használatossági követelményeknek;
 - 3. meghibásodását, vagy csökkent működését időben és megfelelő módon észlelik, és adnak riasztást azokról;
 - 4. tartalmazzák a különböző rendszerek, alrendszerek és berendezések meghibásodásából, vagy csökkent működéséből eredő következmények dokumentálását is;
 - 5. tartalmazzák a meghibásodás, vagy csökkent működés valószínűségének ellenőrzésére vonatkozó intézkedéseket és;
 - 6. tartalmazzák a rendszer meghibásodása, vagy csökkent működése esetén rendelkezésre álló megfelelő tartalék berendezéseket és/vagy eljárásokat;
- e) a különböző rendszerek és berendezések működő képességét részletes nyilvántartásban rögzítik és időszakonként felülvizsgálják.

Megjegyzés: A fentiekben leírtak vonatkozásában a „megbízhatóság” és „rendelkezésre állás/használatosság” kifejezések alatt az alábbiakat kell érteni:

1. **Megbízhatóság** – annak valószínűsége, hogy egy eszköz, vagy rendszer, valamely meghatározott időperiódus alatt, vagy meghatározott mérvű felhasználás mellett, hibátlanul működik; és
2. **Rendelkezésre állás/használatosság** – a rendszer hibátlan működési idejének az adott időszak időtartamához viszonyított, százalékban kifejezett aránya.

Engedélyezési és képzési körben:

- a) az érintett ATS személyzet megfelelő képzésben részesül és érvényes szakszolgálati engedéllyel, a szükséges jogosítással és jogosítás kiterjesztéssel rendelkezik;
- b) az ATS személyzet szaktudását és szakmai jártasságát a szükséges és arra alkalmas továbbképzéssel szinten tartják, beleértve a kényszerhelyzetbe került légi jármű kezelését, illetve a meghibásodott, vagy csökkent működésű berendezésekkel történő üzemelést is;
- c) amikor az ATS egységénél / szektorban, a személyzet csoportban tevékenykedik, megfelelő továbbképzésben részesül a hatékony csapatmunka ellátása érdekében;
- d) megfelelő képzést biztosítanak és utasítást adnak ki, valamint eligazítás előzi meg az új, vagy módosított eljárások bevezetését, illetve az új, vagy modernizált összeköttetési, légtérelőőrző, valamint egyéb, a biztonság szempontjából jelentős rendszerek és berendezések üzembe állítását;
- e) a nemzetközi légiforgalom számára nyújtott ATS ellátásához a személyzet angol nyelvtudása megfelelő
- f) a szabvány rádiótávbeszélő kifejezéseket alkalmaznak.

2.6 BIZTONSÁGI ELEMZÉSEK

2.6.1 A biztonsági elemzések szükségessége

2.6.1.1 Biztonsági elemzést kell végezni a légtér újraszervezésére vonatkozó javaslatok, a légtérben, vagy egy repülőtéren alkalmazott ATS eljárások módosításai esetén, és új berendezések, rendszerek és eszközök üzembeállításakor, mint például:

- a) valamely légtérben, vagy repülőtéren alkalmazandó csökkentett elkülönítési minimum bevezetésekor ;
- b) valamely légtérben, vagy repülőtéren alkalmazandó új operatív eljárások – beleértve az indulási és érkezési eljárásokat is – bevezetésekor;
- c) az ATS útvonal szerkezet átszervezésekor;
- d) a légtér újra-szektorizálásakor;
- e) a repülőtér futópálya és/vagy gurulóút rendszerek fizikai változtatásakor;
- f) új összeköttetési, légtérellenőrző, vagy egyéb, a biztonság szempontjából jelentős rendszerek és berendezések alkalmazásakor, beleértve azok új szolgáltatásait és/vagy új működési adottságait/lehetőségeit is.

1. Megjegyzés: A csökkentett elkülönítési minimum vonatkozhat:

- a vízszintes elkülönítési minimum csökkentésére, beleértve az előírt navigációs pontosságon (RNP) alapuló minimumot is,
- a FL290 és FL410 között (mindkét repülési szintet beleértve) alkalmazott 1000 lábas (300 m) csökkentett függőleges elkülönítési minimumra (RVSM),
- a radar-elkülönítési minimumra, vagy
- a légijármű keltette turbulencia elkülönítési minimumok csökkentésére, illetve
- az érkező és/vagy induló légijárművek közötti minimumok csökkentésére.

2. Megjegyzés: Amikor a változások természetéből adódóan az elfogadható biztonsági szint nem fejezhető ki mennyiségi mutatóval, a biztonsági elemzés szakmai tapasztalatokon is alapulhat.

2.6.1.2 A javasolt változtatások csak akkor kerüljenek bevezetésre, ha az előzetes elemzés igazolta, hogy azok az elfogadható biztonsági szintnek megfelelnek.

2.6.2 Biztonsági jelentőségű tényezők

2.6.2.1 Biztonsági elemzésekkor valamennyi, a biztonságra ható, fontosnak ítélt tényezőt figyelembe kell venni, beleértve:

- a) a légijárművek típusát és teljesítmény jellemzőit, navigációs képességeiket és navigációs teljesítményeiket is;
- b) a forgalom sűrűségét és eloszlását;
- c) a légtér összetettségét, az ATS útvonal szerkezetet, valamint a légtér osztályozást;
- d) a repülőtér elhelyezkedését, beleértve a futópályák konfigurációját, az egyes futópályák hosszát, és a gurulóút hálózatot is;
- e) a levegő-föld összeköttetési rendszerek típusait, illetve az összeköttetés során az egyes üzenet váltások idő paramétereit, beleértve az irányító beavatkozási lehetőségét is;
- f) a légtérellenőrző rendszer típusát és képességét, az irányítói rendszerek használhatóságát, valamint a riasztási funkciókat is; és
- g) bármely lényeges helyi –, vagy körzeti időjárási jelenséget.

1. Megjegyzés: Az elkülönítési minimumok csökkentését illetően lásd az 5. Fejezet 5.11 pontját is.

2. Megjegyzés: A biztonsági szint elemzésére és kifejezésére vonatkozó módszerekre, illetve a biztonságot figyelemmel kísérő programokat illetően útmutató anyag az ICAO 11. Annex B mellékletében, az ICAO Doc 9426-ban (ATS tervező kézikönyv), valamint az EUROCONTROL ESARR 2 és ESARR 4, illetve az azokhoz kapcsolódó dokumentumokban található.

2.7 BIZTONSÁG NÖVELŐ INTÉZKEDÉSEK

2.7.1 Bármely – az ATM biztonság-irányítási tevékenysége során, vagy más módon azonosított tényleges, vagy lehetséges – kockázati tényezőt, amely egy adott légtérben vagy repülőtéren az ATS ellátásával kapcsolatos, vizsgálni kell. A vizsgálat célja az, hogy az érintett légiforgalmi szolgáltató, illetve repülőtér üzemeltartó elemzéssel és értékeléssel megállapítsa a kockázat elfogadhatóságát.

2.7.2 Az olyan eseteket kivéve, amikor a kockázat szintje még elfogadható, elsősorban az érintett légiforgalmi szolgáltató, illetve repülőtér üzemeltartó feladata az, hogy olyan megfelelő intézkedést tegyen, amely ezt a kockázatot kiküszöböli, vagy az elfogadható szinten tartja.

2.7.3 Amikor nyilvánvalóvá válik, hogy a légtér, vagy egy repülőtér biztonsági szintje nem, vagy valószínűleg nem kielégítő, az érintett légiforgalmi szolgáltató, illetve repülőtér üzemeltartó feladata az, hogy megfelelő, helyesbítő intézkedéseket tegyen az elfogadható biztonsági szint megtartására és erről tájékoztassa a légiközlekedési hatóságot.

2.7.4 Bármely, a biztonsági szint megtartása érdekében tett helyesbítő, kockázat felszámoló, vagy kockázat csökkentő intézkedést, kiértékelésnek kell követnie, amely kiértékelés célja a megtett intézkedés biztonsági hatékonyságának vizsgálata.



3. FEJEZET

ATS RENDSZER KAPACITÁS ÉS LÉGIFORGALMI ÁRAMLÁSSZERVEZÉS

3.1 KAPACITÁSSZERVEZÉS

3.1.1 Általános rész

3.1.1.1 Az ATS rendszerek kapacitását számos tényező befolyásolja, mint például az ATS útvonal szerkezete, a légteret használó légi járművek navigációs pontossága, az időjárási körülmények, és az irányítók munkaterhelése. Mindent meg kell tenni azért, hogy mind a rendes, mind a csúcsgalimi szintekhez megfelelő kapacitás álljon rendelkezésre. Kapacitásnövelő intézkedések alkalmazása esetén azonban biztosítani kell azt, hogy a kapacitást növelő minden intézkedés feleljen meg a 2. Fejezetben leírtaknak, és azt, hogy a repülésbiztonsági szintek ne sérüljenek.

3.1.1.2 Az ATC szolgáltatásban részesített légi járművek 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 meghatározniuk.

3.1.1.3 Az ATC kapacitást az érintett légtérben, vagy repülőtéren egy adott időszakon belül fogadható légi járművek számával kell kifejezni.

Megjegyzés: A kapacitást leginkább az óránként elfogadható forgalom mennyiségével lehet mérni. Az ilyen óránkénti kapacitás értékből például napi, havi, vagy éves értékek számíthatók.

3.1.2 A kapacitás meghatározása

A kapacitás érték meghatározásakor többek között az alábbi tényezőket kell figyelembe venni:

- a) a nyújtott ATS szolgáltatás szintjét és típusát;
- b) az érintett irányítói körzet, irányítói szektor, vagy repülőtér szerkezeti összetettségét;
- c) az irányítói munkaterhelést, beleértve a szükséges irányítói és koordinátori tevékenységeket is;
- d) az összeköttetési módokat, az alkalmazott navigációs és felderítő rendszereket, azok technikai megbízhatóságát, és elérhetőségét, valamint tartalék rendszerek és/vagy eljárások rendelkezésre állását;
- e) az ATC rendszer irányítókat támogató és riasztó funkciókkal való ellátottságát, és;
- f) minden egyéb tényezőt, vagy elemet, amely az irányítói munkaterhelésre hatással lehet.

Megjegyzés: Az irányítói szektorok/munkahelyek kapacitásának meghatározásánál használható módszerek összefoglalóját a Légiforgalmi Szolgálatok Tervezési Kézikönyve (ICAO Doc 9426) tartalmazza.

3.1.3 Az ATC kapacitás és a forgalom nagyságának szabályozása

3.1.3.1 Ahol a forgalmi igény naponta, vagy időszakonként jelentősen változik, olyan berendezéseket, vagy eljárásokat kell alkalmazni, illetve bevetetni, amelyek lehetővé teszik a működő szektorok, vagy munkahelyek számának az adott, és várható forgalomhoz igazodó változtatását. Az alkalmazható eljárásokat helyi előírásokban kell szabályozni.

3.1.3.2 Abban az esetben, amikor 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. Amikor csak lehetséges, az ilyen esetekre vonatkozó kapacitás értéket előre meg kell határozni.

3.1.3.3 Annak érdekében, hogy a repülések biztonsága ne csorbuljon, amikor egy légtérben vagy repülőtéren az előre jelzett forgalmi igény meghaladja a rendelkezésre álló ATC kapacitást, intézkedéseket kell foganatosítani a forgalom nagyságának megfelelő szabályozása érdekében.

3.1.4 ATC kapacitás növelés

3.1.4.1 A légiforgalmi szolgálatok ellátását végző szervek:

- a) a forgalmi igényeknek megfelelően rendszeresen vizsgálják felül az ATS kapacitás értékeket és;
- b) biztosítják a rugalmas légtérfelhasználást abból a célból, hogy növeljék a működés hatékonyságát és a kapacitást.

3.1.4.2 Amikor a forgalmi igény rendszeresen meghaladja az ATC kapacitását és ezzel folyamatos és gyakori forgalmi késéseket okoz, vagy amikor nyilvánvalóvá válik, hogy az előre jelzett forgalmi igény meghaladja majd a kapacitás értékeket, lehetőség szerint:

- a) lépéseket kell tenni a meglévő rendszer kapacitásának teljes kihasználására, és;
- b) terveket kell készíteni a tényleges és az előre jelzett forgalmi igényeknek megfelelő kapacitás növelésre.

3.1.5 A rugalmas légtérfelhasználás

3.1.5.1 A légtér kapacitásának növelése és a légijárművek hatékony és optimális üzemelésének elősegítése érdekében Budapest FIR-ben a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM–HM–KTM együttes rendelet előírásain alapuló rugalmas légtérfelhasználást kell alkalmazni.

3.1.5.2 Az egyedi felhasználók számára szükség esetén biztosítandó külön légterek esetében az alábbiakat kell meghatározni:

- a) az érintett légtér vízszintes és függőleges határait;
- b) a polgári légiforgalom által használható légterek osztályát;
- c) a légterek átadásáért felelős egységeket, vagy szerveket;
- d) az érintett ATC egységnek történő légtér átadás feltételeit;
- e) az érintett ATC egységtől történő légtér visszavétel feltételeit;
- f) a légtér rendelkezésre állásának időtartamát;
- g) az érintett légtér használatára vonatkozó bármely korlátozást, és;
- h) bármely egyéb vonatkozó eljárást, vagy tájékoztatást.

3.2 LÉGIFORGALMI ÁRAMLÁSSZERVEZÉS

3.2.1 Általános rész

3.2.1.1 Légiforgalmi áramlásszervező (ATFM) szolgálatot kell biztosítani a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat szervezetén belül az európai légiforgalmi áramlásszervezéssel kapcsolatos hazai feladatok végrehajtására.

3.2.1.2 Az ATFM szolgálatot ellátó egység feladata az ATC kapacitást meghaladóan tervezett IFR repülések végrehajtási körülményeinek egyeztetése, meghatározása. Ennek érdekében jogosult Budapest FIR-en belül az ellenőrzött légtérrel érintő, valamennyi IFR és vegyes repülési szabályok (IFR/VFR) szerint működő légijárművek indulási idejének szabályozására.

Az egységnek ugyancsak feladata a légtérkapacitási adatok egyeztetése az EUROCONTROL Központi Áramlásszervező Egységgel (CFMU), valamint a légtérgazdálkodási szempontból szükséges várható forgalmi terhelési adatok megadása.

3.2.1.3 A légiforgalmi áramlásszervezési feladatokat a CFMU előírásai szerint kell vérehajtani.

3.2.2 Áramlásszervezési eljárások

Az ATFM-et három fázisban megvalósítják meg:

- a) *stratégiai tervezés*: amikor az intézkedésekre hatályba lépésük előtt több mint, egy nappal megelőzően kerül sor. A stratégiai tervezést, az intézkedések hatályba lépése előtt kettő és hat hónap közötti időszakban végzik;
- b) *elő-taktikai tervezés*: amikor a szükséges intézkedéseket hatályba lépésüket megelőző napon teszik meg;
- c) *taktikai műveletek*: amikor az intézkedések végrehajtására hatályba lépésük napján kerül sor.

3.2.3 Stratégiai tervezés

3.2.3.1 A stratégiai tervezést az EUROCONTROL CFMU az ATC egységekkel és a légi jármű üzemben tartókkal együttműködve végzik. A tervezés során megvizsgálják az elkövetkező időszak forgalmi igényét, értékelik, hogy ez az igény várhatóan hol és mikor haladja majd meg az ATC rendelkezésre álló kapacitását és intézkedéseket tesznek az egyensúlyhiány kiküszöbölésére úgy, hogy:

- a) megállapodnak az ATC egységekkel, hogy azok kellő időben és helyen a kívánalmaknak megfelelő kapacitást biztosítsák;
- b) bizonyos forgalmi áramlatokat más útvonalra terelnek (forgalom áramoltatás -TOS);
- c) menetrendeket terveznek, vagy azokat módosítják;
- d) a taktikai ATFM intézkedések bevezetésének szükségességét határozzák el.

3.2.3.2 Ahol forgalom áramoltatási tervet (TOS) kívánnak alkalmazni, amennyire csak lehetséges, az útvonalak időben és távolságban a legkisebb hátrányt jelentsék és biztosítsanak bizonyos rugalmasságot is a terelő útvonal megválasztásában, különösen a hosszú távú repülések számára.

3.2.3.3 Ha TOS alkalmazásában állapodnak meg, a részleteket a többi érintett állammal egyeztetett, azonos formátumban kell közzé tenni.

3.2.4 Elő-taktikai tervezés

Az elő-taktikai tervezés a stratégiai terv megfelelő pontosítását jelenti a legfrissebb forgalmi igények figyelembe vételével. Ebben a fázisban:

- a) bizonyos forgalmi áramlatokat új útvonalra terelhetnek;
- b) tehermentesítő útvonalakat koordinálhatnak;
- c) taktikai intézkedések bevezetéséről döntenek és;
- d) a következő napra vonatkozó részletes ATFM tervet tesznek közzé, és azt minden érintett rendelkezésére bocsátják.

3.2.5 Taktikai műveletek

3.2.5.1 Taktikai ATFM műveletek tartalmazzák:

- a) a megállapodás szerinti taktikai lépések végrehajtását, a csökkentett de folyamatos forgalmi áramlás fenntartása érdekében ott, ahol a forgalmi igény máskülönben meghaladná a kapacitást;
- a) a légiforgalmi helyzet alakulásának megfigyelését, ezzel biztosítva, hogy az alkalmazott ATFM intézkedések a megkívánt hatást ériék el. Amikor hosszabb ideig tartó késéseket jelentettek, a forgalom más útvonalra való terelésével és a repülési magasságok elosztásával javító intézkedéseket hoznak, vagy kezdeményeznek az ATC kapacitás lehető legnagyobb mértékű kihasználása céljából.

3.2.5.2 Amikor a forgalmi igény meghaladja, vagy előreláthatóan meg fogja haladni az adott szektor, vagy repülőtér kapacitását, az érintett ATC egység értesítse az illetékes ATFM egységet, valamint a többi érintett ATC egységet is. Az érintett körzetbe berepülni szándékozó légi járművek személyzetét és a légi jármű üzemben tartókat amilyen hamar csak lehetséges tájékoztassák azokról a várható késésekről, vagy korlátozásokról, amelyeket alkalmazni fognak.

Megjegyzés: Azokat a légi jármű üzemben tartókat akikről tudják, vagy feltételezik, hogy az intézkedés érinti, rendes körülmények között, az EUROCONTROL CFMU értesíti.

3.2.6 Kapcsolattartás

Az ATFM valamennyi fázisában a felelős egységek álljanak szoros kapcsolatban az ATC-vel és légi jármű üzemben tartókkal, a hatékony és igazságos szolgáltatás biztosítása céljából.

4. FEJEZET

A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK ELLÁTÁSÁNAK ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSAI

4.1 A FELELŐSSÉG FELOSZTÁSA A LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLAT ELLÁTÁSA SORÁN

1. Megjegyzés: A felelősség felosztását a légiforgalmi irányító szolgálat ellátása során jelen rendelet 1 mellékletének 2.2. pontja tartalmazza.

2. Megjegyzés: A bevezető irányító szolgálatot egy ACC-vel együtt telepített egység, vagy az ACC egy szektora is elláthatja.

4.2 A FELELŐSSÉG FELOSZTÁSA A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ ÉS RIASZTÓ SZOLGÁLATOK ELLÁTÁSA SORÁN

Repülés-tájékoztató és riasztó szolgálatot az alábbiaknak kell ellátniuk:

- a) repüléstájékoztató körzetben (FIR): a repüléstájékoztató központnak, hacsak ezen szolgálatok ellátási felelősségét át nem ruházzák a feladatok ellátására megfelelő eszközökkel felszerelt légiforgalmi irányító egységre.;
- b) ellenőrzött légtérben és ellenőrzött repülőtéren: az illetékes légiforgalmi irányító egységnek.

4.3 AZ IRÁNYÍTÁS FELELŐSSÉGÉNEK MEGOSZTLÁSA A LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓ EGYSÉGEK KÖZÖTT

4.3.1 Általános rész

4.3.1.1 Budapest FIR-ben az egyes légiforgalmi irányító (ATC) egységek közötti illetékességi körzetek meghatározása és leírása a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI.24.) KHVM–HM–KTM együttes rendeletben található. Valamely ATC egységen belüli önálló szektorok kijelölését a szolgáltatás nyújtásával megbízott szerv végzi. Ahol egy egységnél, vagy szektorban egynél több, mint ATC munkahely működik, az önálló munkahelyek feladatait és felelősségét meg kell határozni.

4.3.1.2 Az irányítás és az összeköttetés átadási felelősségét együttműködési megállapodásban, vagy helyi előírásokban kell szabályozni.

4.3.1.3 A Budapest FIR-rel szomszédos FIR-ek ATS egységeivel történő együttműködési megállapodásokat az EUROCONTROL egységes formátuma szerint kell elkészíteni.

4.3.2 Repülőtéri irányító szolgálatot ellátó egység és bevezető irányító szolgálatot ellátó egység között

4.3.2.1 Azon repülések kivételével, amelyek részére csak repülőtéri irányító szolgálatot nyújtanak, az ellenőrzött érkező és induló repülések irányítását a repülőtéri irányító szolgálatot ellátó egység és a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység között az alábbiak szerint kell felosztani:

4.3.2.1.1 *Érkező légi járművek.* Az érkező légi jármű irányítását a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek akkor kell átadnia a repülőtéri irányító szolgálatot ellátó egység részére, amikor a légi jármű:

- a) a repülőtér közelében van, és
 1. úgy ítélik meg, hogy a megközelítést és a leszállást földlátással végre tudja hajtani, vagy
 2. megszákítás nélküli látási meteorológiai körülmények közé került, vagy

- b) amikor elér valamely meghatározott pontot, vagy magasságot,

Megjegyzés: Ilyen meghatározott pont, vagy magasság, például amikor a légi jármű ráállt a szabvány bevezető berendezés végső megközelítési útvonalára (amikor a légi járművezető önállóan hajtja végre a végső megközelítést).

- c) vagy leszállt,

attól függően, hogy az együttműködési megállapodás, vagy az ATS egység helyi utasításai hogyan írják elő.

4.3.2.1.2 Az összeköttetés átadását a repülőtéri irányító részére megfelelő pontnál, magasságon, vagy időben kell kezdeményezni, hogy a repülőtéri irányító kellő időben megadhassa a légi jármű számára a leszállási engedélyt, vagy egyéb szükséges alternatív utasítást, valamint a lényeges helyi forgalomról szóló tájékoztatást.

Megjegyzés: Egyes légi járművek irányítását – még akkor is, ha bevezető irányító egységet létesítettek – az ACC közvetlenül is átadhatja a repülőtéri irányító toronynak vagy fordítva, ha az érintett egységek előzetesen megállapodtak abban, hogy a bevezető irányító szolgálat feladatát az ACC, vagy a repülőtéri irányító torony látja el.

4.3.2.1.3 *Induló légi járművek.* Egy induló légi jármű irányítását a repülőtéri irányító szolgálatot ellátó egységtől a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység részére a következők szerint kell átadni:

- a) amikor a repülőtér környezetében látási meteorológiai körülmények vannak:

1. mielőtt a légi jármű elhagyja a repülőtér körzetét,
2. mielőtt a légi jármű műszeres meteorológiai körülmények közé kerül, vagy
3. amikor elér valamely meghatározott pontot, vagy magasságot,

attól függően, hogy az együttműködési megállapodás, vagy az ATS egység helyi utasításai hogyan írják elő.

- b) amikor a repülőtéren műszeres meteorológiai körülmények vannak:

1. közvetlenül a felszállás után, vagy
2. amikor elér valamely meghatározott pontot, vagy magasságot,

attól függően, hogy az együttműködési megállapodás, vagy a helyi utasítások hogyan írják elő.

Megjegyzés: – Lásd a 4.3.2.1.2. pont utáni megjegyzést is.

4.3.3 Bevezető irányító szolgálatot ellátó egység és körzeti irányító szolgálatot ellátó egység között

4.3.3.1 Amikor 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:

- a) érkező légi járműveket, amelyeket az ACC neki irányításra adott;
- b) induló légi járműveket, ameddig azokat át nem adta az ACC-nek és
- c) átrepülő légi járműveket, amelyeket az ACC neki irányításra adott.

4.3.3.2 A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek akkor kell átvennie az érkező és/vagy átrepülő légi jármű irányítását – feltéve, hogy ezt a légi járművet neki átadták –, amikor a légi jármű a megegyezés szerinti átadási pontra érkezik, egy magasságot elér, vagy egy meghatározott időpontban. Ezután neki kell az irányítást végeznie, ameddig a légi jármű a repülőteret megközelíti, illetve – átrepülő légi jármű esetén – az illetékességi körzetében működik.

4.3.4 Két körzeti irányító szolgálatot ellátó egység között

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, illetve időpontban, amelyben a két körzeti irányító szolgálatot ellátó egység előzőleg megegyezett.

4.3.5 Ugyanazon légiforgalmi irányító egység irányító szektorai/munkahelyei között

Ugyanazon légiforgalmi irányító egységen belül egy légi jármű irányítási felelősségét az egyik irányító szektortól/munkahelytől a másik irányító szektornak/munkahelynek a helyi előírásokban meghatározott pontnál, magasságon, vagy időben kell átadni.

4.4 REPÜLÉSI TERVEK (RPL, FPL, AFIL)

A légiforgalmi szolgáltatokat igénybe vevő légi járműveknek, tervezett repüléseik adatait tartalmazó repülési terv benyújtásával kell tájékoztatniuk a légiforgalmi szolgálati egységeket.

Megjegyzés: A repülési tervek benyújtására, elfogadására, szétosztására vonatkozó előírásokat a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet tartalmazza.

4.5 LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓI ENGEDÉLYEK

4.5.1 Tárgykör és cél

4.5.1.1 Légitforgalmi irányítói engedélyeket kizárólag a légitforgalom meggyorsítására és elkülönítésre adnak ki. Az engedélyek a légi járművek biztonságos működését érintő forgalmi körülményeken alapulnak. Ezek a forgalmi körülmények nemcsak a levegőben és a munkaterületen üzemelő, irányítás alatt álló légi járművekre vonatkoznak, hanem a használatos munkaterületen lévő valamennyi jármű forgalmára és nem állandó jellegű akadályokra is.

4.5.1.2 Ha a légitforgalmi irányítói engedély nem felel meg a légi jármű parancsnokának, akkor a hajózó személyzet módosított engedélyt kérhet – és ha lehetséges – kaphat.

4.5.1.3 A légitforgalmi irányítói engedélyeknek a légitforgalmi irányító egységek által történő kiadása csak az ismert forgalommal összhangban történő működésre jelent felhatalmazást a légi jármű részére. Az ATC engedélyek nem jogosítanak fel a repülés biztonságát szolgáló, vagy egyéb célból hozott szabályoktól történő semmilyen eltérésre és nem mentesítik a légi jármű parancsnokát az érvényes szabályok és rendelkezések esetleges megsértésével kapcsolatos semmilyen felelőssége alól.

Megjegyzés: Lásd még a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet 2.6.1.3 pontját is.

4.5.1.4 Az ATC egységeknek olyan ATC engedélyeket kell kiadniuk, amelyek az összeütközések megelőzése, a légitforgalom szabályszerű áramlásának fenntartása és meggyorsítása érdekében szükségesek.

4.5.1.5 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.

4.5.2 Részben az ATC alá tartozó repülések

4.5.2.1 Ha egy repülési terv azt tünteti fel, hogy a repülés kezdeti szakasza nem ellenőrzött repülés lesz, és az azt követő szakasza ATC engedély függvénye, az ilyen légi járművet fel kell kérni, hogy attól az ATC egységtől szerezzen be engedélyt, amelynek légterében az ellenőrzött repülést megkezdí.

4.5.2.2 Ha egy repülési terv azt tünteti fel, hogy a repülés első szakasza tartozik majd az ATC alá, és az azt követő szakasz nem lesz ellenőrzött repülés, az ilyen légi járművet rendszerint addig a pontig kell engedélyezni, ahol az ellenőrzött repülés véget ér.

4.5.3 Közbenső leszállásokkal végzett repülés

4.5.3.1 Amikor egy légi jármű az indulási repülőtérén közbenső leszállásokkal végzett repülés különböző szakaszaira nyújt be repülési terveket, akkor a kezdeti engedélyhatár az első rendeltetési repülőtér legyen, és a repülés ezt követő minden egyes szakaszára új engedélyeket kell kiadni.

4.5.3.2 A közbenső leszállásokkal végzett repülés második szakaszára és minden egyes azt követő szakaszra vonatkozó repülési terv – az alábbi 4.5.3.3 pont kivételével – csak akkor válik aktívvá ATS és SAR célokra, amikor az illetékes ATS egység értesítést kapott arról, hogy a légi jármű az adott indulási repülőtérrel elindult.

4.5.3.3 Az ATC egységek és a légi jármű üzemben tartója közötti előzetes megállapodás alapján, ha a repülés tervezett útvonala egynél több ellenőrzött légtéren vezet keresztül, menetrend szerint közlekedő légi jármű, a közbenső leszállásokon keresztül engedélyezhető azzal a feltétellel, hogy az érintett ACC-kkel előzetesen koordinálnak.

4.5.4 Az engedélyek tartalma

4.5.4.1 Az engedélyek meghatározott és tömör adatokat tartalmazzanak, és azokat lehetőleg szabvány kifejezések felhasználásával kell megfogalmazni.

4.5.4.2 A 6. Fejezet 6.3.2 pontjában, a szabványos indulási engedélyek alatt leírtak kivételével, az engedélyeknek a 11. Fejezet 11.4.2.5.2.1 pontban leírt adatokat kell tartalmazniuk.

4.5.5 Induló légi járművek

4.5.5.1 Hacsak a szabványos indulási engedélyekre vonatkozó eljárásokat nem vezettek be, az ACC adjon engedélyt a bevezető irányító egységnek, vagy a repülőtéri irányító toronynak az engedélykérés vétele után a lehető legrövidebb időn belül, vagy ha lehetséges, még a kérés előtt.

4.5.5.2 Ha az ACC és APP egységek úgy állapodtak meg, az APP az ACC-vel történő előzetes koordináció nélkül is kiadhat ATC engedélyt az induló légi járművek részére.

Megjegyzés: Lásd a 6.3.2.2.1 pontot is!

4.5.6 Útvonalon lévő légi járművek

4.5.6.1 ÁLTALÁNOS RÉSZ

4.5.6.1.1 Egy ATC egység felkérheti a vele szomszédos ATC egységet, hogy valamely meghatározott időszakban a légi járműveknek egy meghatározott pontig adjon engedélyt.

4.5.6.1.2 Amennyiben a légi járműnek az indulási helyen kezdeti engedélyt adtak, az illetékes ATC egység felelőssége módosított engedélyt kiadni, valahányszor az szükségessé válik és forgalmi tájékoztatást adni, ha a helyzet úgy kívánja.

4.5.6.1.3 Ha a forgalmi helyzet és a koordinációs eljárások azt megengedik, a hajózó személyzet kérésére engedélyezni kell az utazóemelkedést. Az ilyen engedélyt meghatározott magasság feletti, vagy meghatározott magasságok közötti utazóemelkedésre kell kiadni.

4.5.6.2 HANGSEBESSÉG FELETTI REPÜLÉSEKRE VONATKOZÓ ENGEDÉLYEK.

4.5.6.2.1 A hangsebesség felett repülni kívánó légi jármű számára – amikor az végrehajtható – még indulás előtt engedélyezni kell a hangsebességre történő gyorsítási szakaszt.

4.5.6.2.2 Egy repülés hangsebesség közeli és hangsebesség fölötti fázisaiban – figyelembe véve ezekben a repülési fázisokban a légi jármű működési korlátait – az engedélyek módosításait a lehető legkisebbre kell csökkenteni.

4.5.7 A légiforgalmi irányítói engedély leírása

4.5.7.1 ENGEDÉLY HATÁR

4.5.7.1.1 Valamely engedély határt a megfelelő fontos pont nevének, vagy repülőtérnek, vagy az ellenőrzött légtér határának megjelölésével kell meghatározni.

4.5.7.1.2 Amikor előzetes koordinálás történt azon egységekkel, amelyek irányítása alá kerül majd a légijármű, vagy ha biztosnak látszik, hogy a koordinálás elfogadható időben elvégezhető az irányítás átvétele előtt, akkor az engedély határ a rendeltetési repülőtér legyen. Ha ez keresztülvihetetlen, akkor egy megfelelő közbenső pontot kell engedély határként kijelölni, és a koordinálást olyan gyorsan kell lebonyolítani, hogy a rendeltetési repülőtérig szóló engedély kiadható legyen, amilyen hamar csak lehetséges.

4.5.7.1.3 Ha egy légijármű egy szomszédos ellenőrzött légtérben lévő közbenső pontig kapott engedélyt, akkor az illetékes szomszédos ATC egység felelős a rendeltetési repülőtérig szóló módosított engedély lehető leghamarabb történő kiadásáért.

4.5.7.1.4 Amikor a rendeltetési repülőtér ellenőrzött légtéren kívül fekszik, annak az illetékes ATC egységnek kell kiadnia az engedélyt az ellenőrzött légtér határáig történő repülésre, amelynek légtérét a légijármű utoljára átrepüli.

4.5.7.2 A REPÜLÉS ÚTVONALA

4.5.7.2.1 A repülés útvonalát, ha szükségesnek ítélik, minden egyes engedélyben részletezni kell. Az „engedélyezve a repülési tervben feltüntetett útvonalon” (cleared via flight planned route) kifejezés bármely útvonal vagy útvonal szakasz megjelölésére felhasználható, feltéve, hogy az útvonal vagy útvonal szakasz azonos a repülési tervben benyújtottal, és az elegendő útvonal leírás részletet tartalmaz ahhoz, hogy egyértelműen a légijárművet az útvonalára vezesse. Az „engedélyezve az (útvonal megjelölés) indulási útvonalon” vagy „az (útvonal megjelölés) érkezési útvonalon” kifejezések akkor alkalmazhatók, ha az érintett repülőtérre szabvány – indulási, vagy érkezési útvonalakat jelöltek ki, és ezeket a Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP) közzétették.

4.5.7.2.2 Az „engedélyezve a repülési tervben feltüntetett útvonalon” („cleared via flight planned route”) kifejezés nem használható továbbengedélyezés esetén.

4.5.7.2.3 A légtérkorlátozások, az ATC munkaterhelés és a forgalom sűrűség függvényében, továbbá ha a koordinálás kellő időben elvégezhető, a légijárműnek – amikor csak lehetséges – a legrövidebb útvonalat kell felajánlani.

4.5.7.2.4 Bármely kétség felmerülése esetén a légijármű vezetőjének részletes útvonal-megadást kell kérnie az érintett légiforgalmi szolgálati egységtől.

4.5.7.2.5 RNP5 képességű RNAV berendezéssel fel nem szerelt állami légijárműveket vagy az olyan légijárműveket, melyek RNAV berendezése meghibásodott, nem RNAV berendezés használatán alapuló SID-eken és STAR-okon kell vezetni.

Útvonalrepülés során az ilyen légijárművekre az alábbi eljárásokat kell alkalmazni:

- a) a légijárműveket VOR/DME berendezéssel kijelölt ATS útvonalakon kell vezetni, vagy
- b) ha ilyen útvonalak nem állnak rendelkezésre, a légijárműveket hagyományos navigációs berendezések között (VOR, DME) kell repülni.

Megjegyzés: Az ilyen módon repültetett légijárművek esetében az érintett légiforgalmi irányító egység részéről folyamatos radarmegfigyelésre lehet szükség.

Ha a fenti eljárások nem alkalmazhatók, a légiforgalmi irányító egységnek radarvektorálással kell a légijárművet vezetnie, míg az saját navigációval történő működésre nem képes.

4.5.7.3 MAGASSÁGOK

A 6. Fejezet 6.3.2 és 6.5.1.5 pontjában a szabvány indulási és érkezési engedélyek alatt leírtak kivételével, a magasságokra vonatkozó engedélyeknek a 11. Fejezet 11.4.2.5.2.2 pontban leírtakat kell tartalmazniuk.

4.5.7.4 A REPÜLÉSI TERV KÉRT MÓDOSÍTÁSÁNAK ENGEDÉLYEZÉSE

4.5.7.4.1 Az útvonalat, vagy magasságot érintő módosítás kérés engedélyezésekor, az engedélynek tartalmaznia kell a pontos módosítást.

4.5.7.4.2 Amikor a forgalmi körülmények nem teszik lehetővé a kért módosítás engedélyezését, a „nem engedélyezhetem” („UNABLE”) kifejezést kell alkalmazni. Amikor a körülmények indokolják, alternatív útvonalat, vagy más magasságot kell felajánlani.

4.5.7.4.3 Amikor a 4.5.7.4.2 pontban leírtaknak megfelelően alternatív útvonalat ajánlanak fel és azt a hajózó személyzet elfogadja, a kiadott, módosított engedélyben az új útvonalat úgy kell megadni, hogy abba belefoglalják azt a pontot, ahol a légi jármű visszatér a korábban engedélyezett útvonalára. Amennyiben a légi jármű a továbbiakban nem csatlakozik a korábbi útvonalára, akkor a módosított engedélyt a rendeltetési repülőtérig kell kiadni.

4.5.7.5 ENGEDÉLYEK VISSZAISMÉTLÉSE

4.5.7.5.1 A hajózó személyzetnek vissza kell ismételnie a légiforgalmi irányító számára az ATC engedélyek és utasítások beszédüzemi összeköttetések során továbbított, a biztonsággal összefüggő részeit. Mindig vissza kell ismételni az alábbi elemeket:

- a) ATC útvonal engedélyeket;
- b) bármely futópályára történő rágurulásra, leszállásra, felszállásra, futópálya előtti várakozásra, futópálya keresztezésre és a futópályán történő visszafordulásra vonatkozó engedélyeket és utasításokat; és
- c) a használatos futópályát, a magasságmérő beállításokat, SSR kódokat, magassági utasításokat, géptengely irány – és sebességi utasításokat, és az irányító által továbbított, vagy az ATIS adásba foglalt átváltási szinteket.

Megjegyzés: Amikor egy légi jármű magasságát 1013,2 hPa szabvány légnyomás értékhez képest fejezik ki, akkor a magasságot jelző számjegyeket a „REPÜLÉSI SZINT” szavaknak kell követnie. Amikor egy légi jármű magasságát a QNH vagy QFE magasságmérő beállítás szerint fejezik ki, akkor a magasságot jelző adatok után a LÁB vagy MÉTER – amelyik a megfelelő – szót kell alkalmazni.

4.5.7.5.1.1 A többi engedélyt vagy utasítást – beleértve a feltételes engedélyeket is – vissza kell ismételni, vagy olyan módon kell nyugtázni, hogy az egyértelműen mutassa, hogy az engedélyt vagy utasítást vették és aszerint fognak eljárni.

4.5.7.5.2 Az irányítónak figyelnie kell a visszaismételésre, meggyőződve, hogy a hajózó személyzet helyesen nyugtázta-e az engedélyt, vagy utasítást és azonnal helyesbíteni kell a visszaismételésben lévő bármely pontatlanságot.

4.5.7.5.2.1 A CPDLC közleményeket beszéd üzemi összeköttetésekben nem kell visszaismételni.

Megjegyzés: A CPDLC közlemények cseréjére és nyugtázására vonatkozó eljárásokat és előírásokat a 10. Annex II. Kötete és jelen előírás 14. Fejezete tartalmazza.

4.6 VÍZSZINTES SEBESSÉGSZABÁLYOZÁSRA VONATKOZÓ UTASÍTÁSOK

4.6.1 Általános rész

4.6.1.1 A légiforgalom biztonságos és rendszeres áramlásának elősegítése érdekében a légijármű utasítható, hogy előírt módon szabályozza sebességét. A hajózó személyzet számára megfelelő tájékoztatást kell adni a tervezett sebességszabályozásról.

1. Megjegyzés: A hosszú ideig alkalmazott sebességszabályozás hatással lehet a légijármű üzemanyag tartalékaira.

2. Megjegyzés: A Mach-számban kifejezett sebességkülönbségen alapuló hosszirányú elkülönítésre vonatkozó előírásokat az elkülönítési módszerekről és minimumokról szóló 5. Fejezet tartalmazza.

4.6.1.2 A várakozási légtérbe belépő, vagy a várakozási légtérben üzemelő légijárművek esetében sebességszabályozás nem alkalmazható.

4.6.1.3 A sebességszabályozást azokra az esetekre korlátozzák és csak olyan mértékben alkalmazzák, amely elegendő az előírt elkülönítési minimum, vagy térköztartás létrehozására és/vagy fenntartására. Kerülni kell a gyakori sebességváltoztatásra, – beleértve a váltakozó sebesség növeléseket és csökkentéseket is –, vonatkozó utasításokat.

4.6.1.4 A hajózó személyzetnek tájékoztatnia kell az érintett ATC egységet, amennyiben nem képes a sebességre vonatkozó utasítás betartására. Ilyen esetekben az irányítónak egyéb módszert kell alkalmaznia, az érintett légijárművek között megkívánt távolság tartás érdekében.

4.6.1.5 A műszer szerinti repülési sebességen (IAS) alapuló sebességszabályozásokat FL250-en (7600 m) vagy fölötte lévő repülési szinteken a 0,01 Mach többszörösével, míg FL250 (7600 m) alatti repülési szinteken a 10 csomó (20 km/ó) többszörösével kell kifejezni.

1. Megjegyzés: A 0,01 Mach szám körülbelül 6 csomó (11 km/ó) IAS sebességnek felel meg a magasabb repülési szinteken.

2. Megjegyzés: Amikor egy légijármű nagy magasságban, nagy terheléssel repül, a sebesség változtatási képessége esetenként korlátozott lehet.

4.6.1.6 A légijárművet tájékoztatni kell, ha a továbbiakban sebesség korlátozásra nincs szükség.

4.6.2 Alkalmazási módszerek

4.6.2.1 Két, vagy több egymást követő légijármű között a szükséges térköz létrehozásának érdekében, az irányítónak először vagy a hátul haladó légijármű sebességét kell csökkentetnie, vagy az elől haladóét kell növeltetnie és csak ezt követően szabályozza a többi légijármű sebességé(i)t.

4.6.2.2 Annak érdekében, hogy sebességszabályozási módszer alkalmazásával a szükséges térközt fenntartsák, valamennyi érintett légijármű számára meghatározott sebességet kell kijelölni.

1. Megjegyzés: Amikor egy légijármű egy állandó műszer szerinti sebességet (IAS) tart, süllyedés közben a tényleges önsebessége (TAS) csökken. Amikor két süllyedő légijármű azonos IAS-sal repül és az elől haladó alacsonyabb magasságon van, az elől haladó kisebb TAS-sal repül mint a követő légijármű. A két légijármű közötti távolság ily módon csökken, hacsak ennek kiküszöbölésére megfelelő sebesség különbséget nem alkalmaznak. Két, egymást követő légijármű között a szükséges sebesség különbség kiszámításához általános szabály, hogy 1000 láb (300 m) magasság változás 6 csomós (11 km/ó) IAS-t eredményez. FL80 (2450 m) alatti magasságokon sebességszabályozási célokra az IAS és TAS közötti különbség elhanyagolható.

2. Megjegyzés: A kívánt térköz létrehozásához hosszabb idő és távolság szükséges nagyobb magasságok és nagyobb sebességek esetén, és ha a légijármű felhajtóerőt befolyásoló berendezések használata nélkül (tisztá konfiguráció) üzemel.

4.6.3 Süllyedő és érkező légitársaságok

4.6.3.1 A légitársaság a lehetőségekhez képest engedélyezték, hogy az előre bejelentett közeli körzeti késleltetés csökkentése érdekében, repülésének utolsó szakaszát alacsonyabb utazósebességgel való repüléssel teljesítse.

4.6.3.2 Az érkező légitársaság utasítható, hogy tartsa a „legnagyobb sebességet”, „legkisebb tiszta sebességet”, „legkisebb sebességet”, vagy valamely előírt sebességet.

Megjegyzés: – A „legkisebb tiszta sebesség” az a legkisebb sebesség, amellyel a légitársaság felhajtóról befolyásoló berendezések (pl.: felhajtóról növelő eszközök, sebesség csökkentő szerkezetek, vagy futómű) használata nélkül, még repülni képes.

4.6.3.3 A gázturbinás-sugárhajtóműves légitársaság utazó magasságról történő süllyedésének megkezdésekor, a 250 csomónál (460 km/ó) kisebb IAS-ra történő sebességcsökkentés csak a hajózó személyzet beleegyezésével alkalmazható.

4.6.3.4 Kerülni kell a légitársaság szülő olyan egyidejű utasításokat, mint pl. tartson nagy süllyedési mértéket és csökkentse sebességét, mivel ezek a manőverek rendes körülmények között nem összeegyeztethetők. Süllyedés közben bármilyen jelentős sebességcsökkentés szükségessé teheti, hogy a légitársaság sebességének csökkentése céljából egy ideig vízszintesen repüljön, mielőtt folytatja a süllyedést.

4.6.3.5 Az érkező légitársaság engedélyezték, hogy ameddig csak képes, felhajtóról befolyásoló berendezések használata nélkül repüljön. A gázturbinás-sugárhajtóműves légitársaságtól FL150 (4550 m) magasság alatt ne kérjenek 220 csomónál (410 km/ó) kisebb IAS-t, mivel ez nagyon közel van a felhajtóról befolyásoló berendezések használata nélkül üzemelő sugárhajtóműves légitársaság minimális sebességéhez.

4.6.3.6 A közbeső vagy végső bevezetést végző légitársaságot csak egészen kis, ± 20 csomónál (± 40 km/h) nem nagyobb IAS változtatására kérik fel.

4.6.3.7 Sebességszabályozást ne alkalmazzanak a végső bevezetés során a küszöbtől 4 NM-en (7 km) belüli légitársaságra.

4.7 FÜGGŐLEGES SEBESSÉGSZABÁLYOZÁSRA VONATKOZÓ UTASÍTÁSOK

4.7.1 Általános rész

4.7.1.1 A légitrafik biztonságos és rendszeres áramlásának elősegítése érdekében a légitársaság utasítható, hogy szabályozza emelkedési, vagy süllyedési mértékét. Független sebességszabályozás alkalmazható két emelkedő, vagy két süllyedő légitársaság között annak érdekében, hogy létrehozzanak, vagy fenntartsanak egy meghatározott független elkülönítési minimumot.

4.7.1.2 A várakozási légtérbe belépő, vagy a várakozási légtérben üzemelő légitársaságok közötti független sebességszabályozást az 5. Fejezet 5.3.4.1.1 pontja tartalmazza.

4.7.1.3 A független sebességszabályozásokat azokra az esetekre korlátozzák, amelyek egy megkövetelt elkülönítési minimum létrehozására és/vagy fenntartására szükségesek. Kerülni kell a gyakori emelkedési/süllyedési mérték változtatásokat tartalmazó utasításokat.

4.7.1.4 A hajózó személyzetnek tájékoztatnia kell az illetékes ATC egységet, amennyiben nem képes a meghatározott emelkedési, vagy süllyedési mértékre vonatkozó utasítás betartására. Ilyen esetekben az irányítónak késedelem nélkül, egyéb módszert kell alkalmaznia a légitársaságok közötti megfelelő elkülönítési minimum létrehozására.

4.7.1.5 A légitársaságot tájékoztatni kell, ha a továbbiakban, az emelkedési/süllyedési mértékre vonatkozó korlátozásra nincs szükség.

4.7.2 Alkalmazási módszerek

4.7.2.1 Egy légijármű utasítható, hogy valamely meghatározott magasságot gyors emelkedéssel, vagy süllyedéssel érjen el, vagy keresztezzen, illetve utasítható, hogy csökkentse emelkedési, vagy süllyedési mértékét.

4.7.2.2 Az emelkedő légijármű utasítható, hogy tartson egy meghatározott emelkedési mértéket, tartson egy meghatározott értékű, vagy attól nagyobb emelkedési mértéket, vagy tartson egy meghatározott értékű, vagy attól kisebb emelkedési mértéket.

4.7.2.3 A süllyedő légijármű utasítható, hogy tartson egy meghatározott süllyedési mértéket, tartson egy meghatározott értékű, vagy attól nagyobb süllyedési mértéket, vagy tartson egy meghatározott értékű, vagy attól kisebb süllyedési mértéket.

4.7.2.4 A függőleges sebességszabályozás alkalmazásakor az irányítónak tisztáznia kell, hogy mely magasságra képes az emelkedő légijármű egy meghatározott emelkedési mértékkel emelkedni, illetve mely magasságra képes a süllyedő légijármű egy meghatározott süllyedési mértékkel süllyedni, továbbá gondoskodnia kell arról, hogy szükség esetén, kellő időben más módszer alkalmazásával fenntartsa az elkülönítést.

Megjegyzés: A vízszintes és függőleges sebességkorlátozások együttes alkalmazásakor az irányítók legyenek tisztában a légijárművek teljesítmény jellemzőivel és korlátaival.

4.8. ÁTTÉRÉS IFR REPÜLÉSRŐL VFR REPÜLÉSRE

4.8.1 IFR repülésről VFR repülésre való áttérés csak akkor fogadható el, ha az ATS egység a légijármű parancsnoka 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, ha ilyenek is vannak. Semmiféle felhívást nem szabad tenni IFR repülésről VFR repülésre történő áttérésre sem közvetlenül, sem közvetve.

4.8.2 Az ATS egységnek semmi más választ nem kell adnia, mint az „IFR REPÜLÉS TÖRÖLVE (időpont)-KOR” („IFR FLIGHT CANCELLED AT (time))” szövegű nyugtázást.

4.8.3 Amikor egy ATS egység olyan tájékoztatás birtokában van, hogy a repülés az útvonalán valószínűleg műszeres meteorológiai körülményekkel találkozhat, az IFR repülésről VFR repülésre áttérni szándékozó légijármű vezetőt, ha ez megvalósítható, tájékoztatnia kell.

Megjegyzés: Lásd a 11. Fejezet 11.4.3.2.1 pontot.

4.8.4 Annak az ATC egységnek, amely egy légijárműtől IFR-ről VFR-re való áttérésre vonatkozó közleményt vesz, a vétel után – amilyen hamar csak lehetséges – intézkednie kell, hogy ezt a tájékoztatást a repülés további útvonalán érintett azon ATC egységek, amelyeknek az IFR repülési tervet megcímezték, megkapják.

4.9. A LÉGIJÁRMŰVEK KELTETTE TURBULENCIA KATEGÓRIÁK

Megjegyzés: A „légijárművek keltette turbulencia” kifejezés ebben a szöveg összefüggésben a nagyméretű sugárhajtóművel felszerelt légijárművek szárnyvégei mögött keletkező örvénylő légtömeg hatását jelenti, szemben a „légörvény” kifejezéssel, amely a légtömeg sajátosságait írja le. A légörvények részletes jellemzőit és azok légijárműre gyakorolt hatásait a Légiforgalmi Szolgálatok Tervezési Kézikönyve (Air Traffic Services Manual) (Doc 9426) II. Rész 5. szakasza tartalmazza.

4.9.1 A légijárművek turbulencia kategóriái

4.9.1.1 A turbulencia elkülönítési minimumoknak a légijármű típusok – a maximális felszállósúly bizonyítványnak megfelelő – alábbi három csoportján kell alapulniuk:

- a) NEHÉZ (HEAVY – H) – valamennyi 136 000 kg vagy ennél nehezebb légijármű típus;
- b) KÖZEPES (MEDIUM – M) – a 136 000 kg-nál könnyebb, de 7000 kg-nál nehezebb légijármű típus;
- c) KÖNNYŰ (LIGHT – L) – a 7000 kg vagy ennél könnyebb légijármű típus.

4.9.1.2 A helikoptereket függeszkedés vagy légi-gurulás közben megfelelően távol kell tartani a könnyű légijárművektől.

1. Megjegyzés: A helikopterek repülés közben örvénylést keltenek és a jelek szerint az egységnyi össztömegre jutó örvénylés intenzívebb, mint a merevszárnyú légijárművéké.

2. Megjegyzés: A légijármű keltette turbulencia függvényében alkalmazható radar nélküli – és a radarelkülönítési minimumokat az 5. Fejezet 5.8. pontja, illetve a 8. Fejezet 8.7.4 pontja tartalmazza.

4.9.2 A nehéz turbulencia kategória jelzése

A nehéz turbulencia kategóriába tartozó légijárművek vezetői, közvetlenül a légijármű hívójele után, a „NEHÉZ” (HEAVY) szót bemonadják az ATS egységgel történő első összeköttetés felvételekor.

Megjegyzés: A repülési terv 9. rovatában a turbulencia kategóriák kitöltésére vonatkozó előírásokat A Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet melléklete tartalmazza.

4.10. MAGASSÁGMÉRŐ-BEÁLLÍTÁSI ELJÁRÁSOK

4.10.1 A légijárművek függőleges helyzetének kifejezési módja

4.10.1.1 A légijárművek függőleges helyzetét, a 4.10.1.2 pontban foglaltak kivételével, tengerszint feletti magasságokban 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.

4.10.1.1.1 Budapest FIR-ben átváltási magasságként 9000 láb (2750 m) AMSL-t kell használni.

4.10.1.1.2 A műszer szerinti megközelítést végrehajtó érkező légijárművek számára a rendeltetési repülőter tényleges QNH értékét az ATS egységeknek továbbítaniuk kell a légijárművezetők számára.

4.10.1.2 Amikor egy légijármű, amelynek engedélyezték a leszállást, QFE magasságmérő beállítás mellett fejezi be a megközelítést, akkor a légijármű függőleges helyzetét a repülőter tengerszinthez viszonyított magasságára (aerodrome elevation) vonatkoztatva kell kifejezni repülésének azon szakaszán, ahol a QFE magasságmérő eljárás alkalmazható, kivéve az alábbiakat, ahol a magasságot a futópályaküszöb tengerszinthez viszonyított magasságában kell közölni:

- a) olyan műszerezett futópályánál, ahol a küszöb 7 lábbal (2 méterrel) vagy többel a repülőter tengerszinthez viszonyított magassága alatt van, és
- b) olyan futópályánál, amelyekre precíziós megközelítéseket végeznek.

4.10.1.3 Budapest FIR-ben az átváltási magasságon (9000 láb AMSL), vagy ez alatt végrehajtott útvonalrepülések során a légijárművek függőleges helyzetét a Budapest-Ferihegyi QNH értékhez (területi QNH) viszonyítva kell kifejezni.

4.10.1.4 Budapest FIR-ben az ellenőrzött repülőtereken, és közelkörzetekben külön átváltási szintet kell meghatározni az érintett légtérben működő légijárművek számára.

4.10.2 Az átváltási szint meghatározása

4.10.2.1 A megfelelő időtartamra, a QNH jelentések, és ha szükséges a közepes tengerszinti nyomás előrejelzések alapján, a használatos átváltási szintet az érintett repülőtér/ek körzetében, illetve az érintett közlekedési területekre (TMA) vonatkozóan, az illetékes ATS egységnek kell meghatároznia úgy, hogy biztosítva legyen legalább 1000 láb (300 m) vastagságú átváltási réteg függőleges elkülönítésként az átváltási magasság felett.

4.10.2.2 Az átváltási szintnek az átváltási magasság felett használatos legalacsonyabb repülési szintnek kell lennie.

4.10.2.3 Budapest FIR-ben a tényleges átváltási szint meghatározásához az alábbi táblázat használatos:

Átváltási magasság	QNH (hPa)	Átváltási szint Budapest FIR-ben
9000 láb (2750 m)	1013,3 és felette	FL100
	1013,2 – 977,2	FL110
	977,1 és alatta	FL120

4.10.3 IFR repülések legalacsonyabb utazómagassága

4.10.3.1 IFR repülések számára egy adott útvonalra, vagy útvonal szakaszra, a megállapított legalacsonyabb repülési magasság alatt utazómagasság nem jelölhető ki.

1. Megjegyzés: Budapest FIR-re vonatkozó legalacsonyabb repülési magasságokat a Magyar AIP tartalmazza.

2. Megjegyzés: Az 1. számú mellékletben foglaltak szerint a légiforgalmi irányító szolgálatok feladatai nem terjednek ki a földdel való összeütközés megelőzésére. Ennek következtében a jelen melléklet eljárásai nem mentesítik a légitársaság vezetőjét azon felelőssége alól, hogy meggyőződjön arról, hogy a légiforgalmi irányító egységek által kiadott valamennyi engedély biztonságos ebben a vonatkozásban. Amikor egy IFR légitársaságot radarvektorálással irányítanak, vagy olyan közvetlen útvonalat adnak számára, ami a légitársaságot letéríti az ATS útvonalról, a 8. Fejezet 8.6.5.2. pontjában leírt eljárást kell alkalmazni.

4.10.4 Tájékoztatásnyújtás a magasságmérő beállításához

4.10.4.1 A levegőben lévő légitársaságok kérésre történő tájékoztatása céljából az illetékes ATS egységnek mindig rendelkezésre kell, hogy álljon a legalacsonyabb repülési szintre vonatkozó tájékoztatás, amely biztosítja a megfelelő terep feletti akadálymentességet arra az útvonalra vagy útvonalszakaszra, amelyre ez a tájékoztatás szükséges.

4.10.4.2 Az ATS központoknak a légitársaságoknak való továbbítás céljából mindig álljon rendelkezésre a felelősségük alá tartozó, valamint a szomszédos repüléstájékoztató körzetre és az irányító körzetekre vonatkozó, megfelelő számú QNH jelentés, vagy nyomás előrejelzés.

4.10.4.3 A süllyedésben lévő légitársaság hajózó személyzete számára az átváltási szintet még azon idő előtt kell továbbítani, mielőtt azt a szintet eléri. Ez a tájékoztatás biztosítható beszédüzemű összeköttetéssel, ATIS adásban, vagy adatkapcsolat útján.

4.10.4.4 Ha a megközelítési engedélyt az átváltási szint felett működő légitársaságnak adják, a megközelítési engedélynek tartalmaznia kell az átváltási szintet is.

4.10.4.5 A QNH magasságmérő beállítási értéket meg kell adni azon süllyedési engedélyben, amikor a légitársaságot először engedélyezik az átváltási szint alatti valamely tengerszint feletti magasságra, a bevezetési, vagy a forgalmi körbe való belépési engedélyekben, valamint az induló légitársaságok indulási engedélyében kivéve, ha tudott, hogy a légitársaság már vette ezt a tájékoztatást.

4.10.4.6 A légijárművek számára kérésre, vagy a helyi előírásoknak megfelelően állandó jelleggel meg kell adni a QFE magasságmérő beállítását. Ennek az értéknek mindig a repülőtér tengerszínhez viszonyított magasságára kell vonatkoznia, kivéve:

- a) azokat a nem-precíziós futópályákat, ahol a küszöb 2 méterrel (7 láb) vagy többel a repülőtér tengerszínhez viszonyított magassága alatt van, valamint
- b) az olyan futópályákat, amelyekre precíziós megközelítéseket végeznek, mely esetekben a QFE értéket a vonatkozó futópálya küszöbére kell megadni.

4.10.4.7 A légijárművek részére adott magasságmérő beállítási értékeket a legközelebbi alacsonyabb, teljes hectopascal értékre kerekítve kell megadni.

Megjegyzés: Lásd az 5.9 pont 3. Megjegyzését is!

4.11 HELYZETJELENTÉSEK

4.11.1 A helyzetjelentések adása

4.11.1.1 A 4.11.1.3 pontban meghatározott eseteket kivéve, a fontos pontokkal meghatározott útvonalakon helyzetjelentéseket kell adni az egyes kijelölt kötelező jelentőpontok felett, vagy átrepülésük után amilyen hamar csak lehet. Más pontok feletti további jelentések adását is kérheti az illetékes ATS egység.

4.11.1.2 A fontos pontokkal ki nem jelölt útvonalon helyzetjelentést kell adni a repülés megkezdése után 15 perces időközönként, kivéve a 4.11.1.3 pontban meghatározott eseteket. Gyakoribb időközökben további helyzetjelentéseket is kérhet az illetékes ATS egység.

4.11.1.3 Amikor a légijárművek haladására vonatkozó adatok más forrásból rendelkezésre állnak, például radartól (lásd 8. Fejezet 8.6.4.4), valamint egyéb olyan körülmények között, amikor az egyes kiválasztott légijárművektől származó rendszeres jelentések elhagyása elfogadható, a légijárműveket fel lehet menteni az alól, hogy minden egyes kijelölt jelentőpontnál, vagy időpontban helyzetjelentéseket adjanak.

4.11.1.4 A 4.11.1.1 és a 4.11.1.2 pontok alatti helyzetjelentéseket azon ATS egységnek kell megadni, amely azt a légtérrel szolgálja ki, ahol a légijármű működik. Ezen felül, amikor a légiközlekedési hatóság a légiforgalmi tájékoztató kiadványban előírja, vagy az illetékes ATS egység ezt kéri, az utolsó helyzetjelentést az egyik repüléstájékoztató körzetből, vagy irányító körzetből a szomszédos repüléstájékoztató körzetbe vagy irányító körzetbe való belépés előtt meg kell adni annak az ATS egységnek, amely azt a légtérrel szolgálja ki, amelybe a légijármű belépni készül.

4.11.1.5 Ha a helyzetjelentést nem kapják meg a várt időben, az ezt követő irányítás nem alapulhat azon a feltételezésen, hogy a számított idő, pontos. Azonnal intézkedni kell a jelentés megszerzésére, ha valószínű, hogy az valamilyen formában kihat a többi légijármű irányítására.

4.11.2 A beszédüzemű helyzetjelentések tartalma

Megjegyzés: A helyzetjelentések tartalmára vonatkozó előírásokat a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet tartalmazza.

A légijárművek által továbbított helyzetjelentésekből a repülési magasságra vonatkozó információ kihagyható, ha a légijárműnek SSR „C” mód információból nyert repülési szintje, vagy tengerszint feletti magassága – amelyik a megfelelő – a légijármű radarhelyzet jelzésével társított címkében, folyamatosan az irányítók rendelkezésére áll és amikor a „C” módból származó SSR információk biztonságos és hatékony felhasználására megfelelő eljárásokat dolgoztak ki.

4.11.3 ADS jelentések adása

Megjegyzés: Budapest FIR-ben az ATS egységek és a légijárművek között ADS jelentések használata jelenleg nem lehetséges.

Azokon a területeken, ahol ADS jelentések adását írták elő, az alábbiakban leírt eljárásokat kell követni.

Automatikus helyzetjelentéseket kell továbbítani azon ATS egységnek, amely azt a légteret szolgálja ki, ahol a légijármű működik. Az ADS jelentések továbbítására és annak tartalmára vonatkozó előírásokat a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet tartalmazza.

Az ADS jelentések továbbítására és annak tartalmára vonatkozó előírásokat az irányításért felelős ATC egységnek az adott üzemelési körülményeknek megfelelően kell meghatározni és az ADS megállapodásnak megfelelően kell közleményt továbbítani a légijárműnek és közleményeket nyugtázni.

4.12 METEOROLÓGIAI TÁJÉKOZTATÁSOK TOVÁBBÍTÁSA

4.12.1 Amikor meteorológiai tájékoztatás blokkot tartalmazó ADS jelentéseket vesznek, az illetékes ATS egységnek haladéktalanul továbbítani kell az ADS alapadat blokkot és a meteorológiai tájékoztatás blokkot az egységet kiszolgáló meteorológiai hivatal részére.

A meteorológiai hivatalnak az ilyen jelentéseket haladéktalanul továbbítani kell a területi előrejelző világrendszer központ (WAFC) részére.

4.12.2 Amikor adatkapcsolat összeköttetés útján különleges légijelentéseket vesznek, az illetékes ATS egységnek haladéktalanul továbbítani kell azokat az egységet kiszolgáló meteorológiai hivatal részére.

A meteorológiai hivatalnak az ilyen jelentéseket haladéktalanul továbbítani kell a területi előrejelző világrendszer központ (WAFC) részére.

4.12.3 A légiforgalmi szolgálati egységeknek a légijárművektől származó, repülésre veszélyes meteorológiai jelenségekről szóló tájékoztatások vételét követően azokat haladéktalanul továbbítaniuk kell az egységet kiszolgáló meteorológiai hivataluknak. A továbbított adatoknak a veszélyes jelenségen túlmenően tartalmazniuk kell a légijármű hívójelét, helyzetét és a jelentés időpontját.

4.13 REPÜLÉSI TERV ÉS IRÁNYÍTÓI ADATOK FRISSÍTÉSE ÉS MEGJELENÍTÉSE

4.13.1 Általános rész

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

4.13.2 A megjelenítendő tájékoztatások és adatok

4.13.2.1 A szükséges tájékoztatásokat és adatokat oly módon kell megjeleníteni, hogy az irányító a felelősségi körzetében lévő tényleges légiforgalmi helyzetről és/vagy a repülőterek munkaterületein történő mozgásokról megfelelő és teljes képet kaphasson. A megjelenítést a légijármű 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.

4.13.2.2 Gondoskodni 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 koordinálási adatokat is. A tájékoztatás megjelenítése és az adatok frissítése történhet automatikusan, vagy az ilyen adatbevitelre és frissítésre feljogosított személy által.

4.13.3 A tájékoztatások és adatok megjelenítése

4.13.3.1 A szükséges repülési terv és irányítói adatok papír-, vagy elektronikus repülésnyilvántartó szalagon, vagy egyéb elektronikus formában, illetve a megjelenítési formák kombinációjával jeleníthetők meg.

4.13.3.2 A tájékoztatások és adatok megjelenítésénél figyelembe kell venni az ICAO Emberi Tényezők Alapelveit. Valamennyi adatot, beleértve az egyes légijárművekkel kapcsolatos adatokat is, oly módon kell megjeleníteni, hogy a lehető legkisebb legyen az adatok téves értelmezésének, vagy félreértésének lehetősége.

4.13.3.3 Az automatizált ATC rendszerbe történő kézi adatbevitelt lehetővé tévő eszközöknek és módszereknek meg kell felelniük az Emberi Tényezők Alapelveinek is.

4.13.3.4 Amikor 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. A repülésnyilvántartó szalagok vezetésére vonatkozó eljárásokat, az azon feltüntetésre kerülő adatokat és az alkalmazásra kerülő jelöléseket helyi előírásokban kell szabályozni.

Megjegyzés: A repülésnyilvántartó papírszalagok használatára vonatkozó útmutató anyagot, a Légiforgalmi Szolgálatok Tervezési Kézikönyve (ICAO Doc 9426) tartalmazza.

4.13.3.5 Az automatikusan generált adatokat az 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 az irányító az irányítást be nem fejezte.

4.13.4 Az adatok vizsgálati célból történő rögzítése és megőrzése

A papír repülésnyilvántartó szalagokat legalább 60 napig meg kell őrizni.

Az elektronikus repülésnyilvántartó szalagokat és a koordinációs adatokat rögzíteni kell, és legalább 60 napig meg kell őrizni.

4.14. RENDSZEREK ÉS BERENDEZÉSEK MEGHIBÁSODÁSA, VAGY RENDELLENES MŰKÖDÉSE

Az ATC egységeknek a helyi előírásoknak megfelelően azonnal jelenteniük kell, az összeköttetési, navigációs, vagy légtérfelderítő rendszerek, valamint a biztonság szempontjából fontos egyéb olyan rendszer, vagy berendezés meghibásodását, vagy rendellenes működését, amely kedvezőtlenül befolyásolja a légijárművek biztonságos és gazdaságos üzemelését és/vagy az ATS ellátását.

4.15 ADATKAPCSOLAT ÖSSZEKÖTTETÉST KEZDEMÉNYEZŐ ELJÁRÁSOK

4.15.1 Egy olyan légtérbe történő belépést megelőzően, ahol az ATS egységek adatkapcsolat összeköttetést követelnek meg, adatkapcsolat összeköttetést kell kezdeményezni a légijármű és az ATS egység között abból a célból, hogy adott légijárművet a rendszerbe beírják, és ha szükséges, lehetővé tegyék az adatkapcsolat alkalmazásának indítását. Az adatkapcsolat összeköttetést a légijárműnek kell kezdeményeznie akár automatikusan, akár a légijárművezető által, vagy ha azt az ATS egység kezdeményezi, cím továbbítással.

Megjegyzés: Útmutató anyag az adatkapcsolat kezdeményezésének lehetőségéről (DLIC) a Kézikönyv az Adatkapcsolat Alkalmazásáról a Légiforgalmi Szolgálatoknál című kiadványban (ICAO Doc 9694) található.

4.15.1.1 Az ATS egységek DLIC címeit AIP-ben kell közzétenni.

Megjegyzés: Egy adott FIR akár több DLIC címmel is rendelkezhet, illetve több FIR használhat egy ugyanazon DLIC címet.

4.15.2 Adatkapcsolat kezdeményezése légijármúról

Amikor egy légijárművezető, vagy egy légijármű adatkapcsolatú összeköttetést kezdeményez, egy indító üzenetet kell küldenie. Az ATS egység csak az elrontott, hibás indító üzenetet utasíthatja vissza.

4.15.3 Adatkapcsolat kezdeményezése ATS egységtől

Ahol a légijárművel adatkapcsolatú összeköttetést tartó földi rendszer képes a légijármű szükséges cím információját valamely más ATS egység részére továbbítani, az adott légijármű számára az előzetesen koordinált címet kellő időben kell közölni, lehetővé téve az adatkapcsolat összeköttetés időben történő létrehozását.

4.15.4 Hibás üzenet

Hibás adatkapcsolat kezdeményezésekor tájékoztatni kell az adatkapcsolatot hibásan kezdeményező feladót.

4.16 AZ EUR RVSM LÉGTÉRBE BELÉPŐ, ILLETVE EZEN LÉGTÉRBŐL KILÉPŐ LÉGIJÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

Megjegyzés: Budapest FIR és a Budapest FIR-rel szomszédos FIR/UIR-ek egyaránt részét képezik az EUR RVSM légtérnek [lásd a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet mellékletének 2. fejezet 2.6.1.10 pontját], ezért az alábbiakban leírt eljárásokat csak szükség esetén, az RVSM alkalmazhatóságának valamely okból történő felfüggesztésekor kell alkalmazni (pl. erős turbulencia miatt felfüggesztett RVSM eljárások).

4.16.1 RVSM ENGEDÉLYEZETT LÉGIJÁRMŰVEK ÉS NEM RVSM ENGEDÉLYEZETT ÁLLAMI LÉGIJÁRMŰVEK NEM RVSM KÖRNYEZETBŐL TÖRTÉNŐ BELÉPÉSE AZ EUR RVSM LÉGTÉRBE

4.16.1.1 RVSM engedélyezett légijárműveknek és nem RVSM engedélyezett állami légijárműveknek, nem RVSM környezetből az EUR RVSM légtérbe történő belépésüket olyan magasságon kell végrehajtaniuk, amely megfelel:

- a) a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet számú mellékletében (C Függelék – Utazómagasságok táblázata) közzétett valamely magasságnak és/vagy,
- b) az ACC-k közötti együttműködési megállapodásban meghatározott valamely magasságnak.

4.16.1.2 Valamely nem RVSM magasságon repülő légijármű RVSM magasságra történő átváltását az EUR RVSM légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot biztosító első ACC-nek / magaslégtéri irányító központnak (UAC) kell kezdeményeznie, és az átváltásnak azelőtt kell megtörténnie, mielőtt a légijármű átrepüli a szomszédos ACC/UAC határán létesített irányítás átadási pontot, hacsak azt a két érintett ACC együttműködési megállapodásában másként nem határozták meg.

4.16.2 LÉGIJÁRMŰVEK EUR RVSM LÉGTÉRBŐL NEM RVSM KÖRNYEZETBE TÖRTÉNŐ BELÉPÉSE

4.16.2.1 A légijárművek EUR RVSM légtérből nem RVSM környezetbe történő belépéseit az alkalmazható függőleges elkülönítési minimumnak megfelelően kell végrehajtani.

4.16.2.2 Az alkalmazandó függőleges elkülönítési minimumot az EUR RVSM légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot biztosító utolsó ACC/UAC-nek kell létrehoznia, még mielőtt a légijármű átrepülné a szomszédos ACC/UAC határán létesített irányítás átadási pontot.

4.16.2.3 Az ilyen légijárműveknek belépésüket olyan magasságon kell végrehajtaniuk, amely megfelel:

- a) az ICAO 2. Annex 3. Függelék b) Utazómagasságok táblázatában közzétett valamely magasságnak és/vagy,
- b) az ACC-k közötti együttműködési megállapodásban meghatározott valamely magasságnak.

4.16.3 NEM RVSM ENGEDÉLYEZETT POLGÁRI ÜZEMELÉSEK

Megjegyzés: A repülési tervvel kapcsolatos követelményeket lásd a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet mellékletében.

4.16.3.1 Azon nem RVSM engedélyezett légijárműveket, melyek indulási repülőtere az EUR RVSM légtér oldalhatárán kívül, de rendeltetési repülőterük azon belül található:

- a) FL290 alatti magasságon kell engedélyezni; és
- b) bármely ilyen magasságváltást az EUR RVSM légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot biztosító első ACC/UAC-nek kell kezdeményeznie és a magasságváltásnak azelőtt kell megtörténnie, mielőtt a légijármű átrepülne a szomszédos ACC/UAC határán létesített irányítás átadási pontot.

4.16.3.2 Azon nem RVSM engedélyezett légijárműveket, melyeknek mind az indulási repülőtere, mind pedig a rendeltetési repülőterük az EUR RVSM légtér oldalhatárán belül található, FL290 alatti magasságon kell engedélyezni.

4.16.3.3 Azon nem RVSM engedélyezett légijárműveket, melyek indulási repülőtere az EUR RVSM légtér oldalhatárán belül, de rendeltetési repülőterük azon kívül található:

- a) FL290 alatti magasságon kell engedélyezni; és
- b) az EUR RVSM légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot biztosító utolsó ACC/UAC engedélyezhet FL290-en, vagy felette történő repülést úgy, hogy a magasságváltásnak azelőtt kell megtörténnie, mielőtt a légijármű átrepülne a szomszédos ACC/UAC határán létesített irányítás átadási pontot.

4.16.3.4 Azon nem RVSM engedélyezett légijárműveket, melyeknek mind az indulási repülőtere, mind pedig a rendeltetési repülőterük az EUR RVSM légtér oldalhatárán kívül található, repülésük EUR RVSM szakaszára:

- a) az EUR RVSM légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot biztosító első ACC/UAC-nek a repülési szint elosztási rendszerben (FLAS) – ha azt alkalmazzák – és/vagy, az ACC-k közötti együttműködési megállapodásban meghatározott FL290 alatti, vagy FL410 feletti magasságot kell engedélyeznie úgy, hogy a magasságváltásnak azelőtt kell megtörténnie, mielőtt a légijármű átrepüli a szomszédos ACC/UAC határán létesített irányítás átadási pontot, és
- b) ezt követően az EUR RVSM légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot biztosító utolsó ACC/UAC engedélyezheti a körzetben, vagy azon túli repülésre kért magasságot úgy, hogy a magasságváltásnak azelőtt kell megtörténnie, mielőtt a légijármű átrepüli a szomszédos ACC/UAC határán létesített irányítás átadási pontot.

4.17 UHF-rádióval felszerelt légijárművek üzemelése 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezés használatához kötött légtérben

4.17.1 Amennyiben a földi UHF rendszer kiépítettsége lehetővé teszi az UHF-rádióberendezéssel felszerelt állami légijárművek megfelelő beillesztését az egyéb légijárművek forgalmába, a 8,33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülék használatához kötött légterekben engedélyezni kell az UHF-rádiókészülékkel felszerelt állami légijárművek működését.

Megjegyzés: Az UHF-rádióberendezések hatótávolságára vonatkozó információkat Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványokban teszik közzé.

5. FEJEZET

ELKÜLÖNÍTÉSI MÓDSZEREK ÉS MINIMUMOK

5.1 BEVEZETÉS

1. Megjegyzés: Jelen fejezet – az alábbi 2. megjegyzésben leírtak kivételével – az útvonalrepülési szakaszban, valamint az érkezési és indulási szakaszokban lévő légi járművek elkülönítése során használatos eljárásokat és nem radaron alapuló elkülönítési minimumokat (eljárás elkülönítési minimumokat) tartalmazza.

2. Megjegyzés: A párhuzamos futópályákra történő megközelítések során alkalmazható eljárásokat és elkülönítési minimumokat a 6. Fejezet tartalmazza. A repülőtéri irányító szolgálat nyújtásakor alkalmazható eljárásokat és elkülönítési minimumokat a 7. Fejezet, a radar használatakor alkalmazható eljárásokat és elkülönítési minimumokat a 8. Fejezet tartalmazza.

5.2 ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK AZ ELLENŐRZÖTT FORGALOM ELKÜLÖNÍTÉSÉRE

5.2.1 Függőleges vagy vízszintes elkülönítést kell biztosítani:

- a) A és B osztályú légterekben valamennyi repülés között;
- b) C, D és E osztályú légterekben az IFR repülések között;
- c) C osztályú légtérben az IFR és VFR repülések között;
- d) IFR és különleges VFR repülések között valamint;
- e) a különleges VFR repülések között,

kivéve D és E osztályú légterek esetében a nappali órákban, amikor a légi járműveknek engedélyezték az emelkedést vagy süllyedést azzal a feltétellel, hogy saját elkülönítést tartanak és látási meteorológiai körülmények között maradnak. Az eljárás során alkalmazható feltételek az 5.9 pontban találhatók.

Megjegyzés: A, B és E osztályú légterek Budapest FIR-ben jelenleg nem kerültek kijelölésre.

5.2.1.1 Olyan manőver végrehajtására nem adható engedély, amely két légi jármű között a távolságot az adott körülmények között alkalmazható elkülönítési minimumnál kisebbre csökkentené.

5.2.1.2 Az előírt minimumoknál nagyobb elkülönítést kell alkalmazni mindenkor, amikor valamely rendkívüli körülmény – mint például jogellenes beavatkozás, vagy működési nehézségek – különleges óvatosságot tesz szükségessé. Ezt az összes tényező gondos figyelembevételével kell végezni, hogy elkerülhető legyen a légiforgalom áramlásának a túlzott elkülönítések alkalmazásával történő megzavarása.

Megjegyzés: Valamely légi járművel kapcsolatos jogellenes beavatkozás különleges körülmény esetét képezi, mely esetleg szükségessé teheti az előírt minimumoknál nagyobb elkülönítés alkalmazását, a jogellenes beavatkozás alatt álló és más légi járművek között.

5.2.1.3. Ahol a két légi jármű elkülönítésére alkalmazott elkülönítési módszer, vagy minimum nem tartható fenn, ott másfajta elkülönítést, vagy minimumot kell létrehozni még azon időpont előtt, mielőtt az éppen alkalmazott elkülönítés az előírt minimum alá csökkenne.

5.2.2 Légijármű teljesítmény csökkenése

Amikor a navigációs-, összeköttetési-, magasságmérő-, fedélzeti vezérlő-, vagy egyéb rendszerek működésében beálló csökkenés, vagy hiba miatt a légi jármű teljesítménye az adott légtérben történő működésre megállapított szint alá csökken, a légi jármű személyzetének erről az érintett ATC egységet késedelem nélkül tájékoztatnia kell. Amikor rendszer hiba, vagy teljesítmény csökkenés az éppen alkalmazott elkülönítési minimumra kihatással van, az irányítónak másfajta elkülönítést, vagy minimumot kell létrehoznia.

5.3 FÜGGŐLEGES ELKÜLÖNÍTÉS

5.3.1 Függőleges elkülönítés alkalmazása

A függőleges elkülönítést úgy érik el, hogy az előírt magasságmérő beállítási eljárásokat alkalmazó légijárművektől megkövetelik, hogy különböző repülési szinteken, vagy tengerszint feletti magasságokon repüljenek, a 4. Fejezet 4.10 pont előírásainak megfelelően.

5.3.2 Függőleges elkülönítési minimum

A függőleges elkülönítési minimum:

a) névleges 1000 láb (300 m):

FL290 (8850 m STD) alatt,

és az EUR RVSM légtérben (FL290 – FL410 között) az RVSM engedélyezett légijárművek között, illetve

b) névleges 2000 láb (600 m):

- az EUR RVSM légtéren kívül FL290-en és felette;
- az EUR RVSM légtérben, a nem RVSM engedélyezett állami légijármű(vek) és egyéb légijármű(vek) között;
- az EUR RVSM légtérben kötelékrepülést végrehajtó állami légijármű(vek) és egyéb légijármű(vek) között;
- a szuperszonikus sebességgel haladó katonai légijárművek és egyéb légijárművek között FL410 (12 500 m STD) alatt, illetve

c) névleges 4000 láb (1200 m):

- a szuperszonikus sebességgel haladó katonai légijárművek és egyéb légijárművek között FL410-en és felette.

1. Megjegyzés: A Budapest FIR-t is magába foglaló EUR RVSM légtér részletes leírását lásd a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet mellékletének, 2. Fejezet 2.6.1.10 pontjában.

2. Megjegyzés: Budapest FIR-ben a függőleges elkülönítés alkalmazására szolgáló repülési magasságok lépcsőzését a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet melléklete („C” Függelék – Utazómagasságok táblázata) tartalmazza.

5.3.2.1 Az ATC-nek legalább 2000 láb (600 m) függőleges elkülönítést kell biztosítania az EUR RVSM légtérben a rádióhibás légijármű és az ott üzemelő többi légijármű között.

5.3.3 Utazómagasságok kijelölése ellenőrzött repülések számára

5.3.3.1 Hacsak a forgalmi körülmények és koordinációs eljárások utazó emelkedés engedélyezését nem teszik lehetővé, az ATC egység rendszerint csak egy magasságot engedélyezzen a légijárműnek saját irányítói körzetén túli repülésre, mégpedig azt a magasságot, amelyen a légijármű be fog lépni a következő irányítói körzetbe. Az átvető ATC egység felelőssége szükség szerint a tovább emelkedésre szóló engedély kiadása. A légijárműnek javasolható, hogy az útvonalon kérjen meg minden további kívánt utazómagasság változtatást.

5.3.3.2 Az utazó emelkedési technika alkalmazására feljogosított légijárműnek engedélyezni kell, hogy az utazó emelkedést két magasság között (pl.: FL200 és FL310 között), vagy egy meghatározott magasság felett (pl.: FL240 fölött) hajtsa végre.

5.3.3.3 Ha szükséges, hogy egy olyan légijárműnek az utazómagasságát változtassák meg amely olyan ATS útvonalon közlekedik, mely részben ellenőrzött légtérben, részben ellenőrzött légtéren kívül lett kijelölve, és az utazómagasságok kiosztásának rendszere nem azonos, ezeket a változtatásokat – amennyiben lehetséges – ellenőrzött légtéren belül hajtsák végre.

5.3.3.4 Amikor 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 egység kezdeményezze módosított engedély kiadását a légi jármű számára, még akkor is, ha a légi járművezető nem kérte a szükséges utazómagasság megváltoztatását.

5.3.3.5 A légi járműnek engedélyezhető az utazómagasság megváltoztatása meghatározott időben, helyen, vagy meghatározott függőleges sebességgel.

Megjegyzés: Lásd az 5. Fejezet 5.3.4.1.1 pontját a függőleges sebességszabályozásra vonatkozó eljárásokról.

5.3.3.6 Az azonos rendeltetésű helyre tartó légi járművek utazómagasságait, amennyire csak lehet, oly módon kell kijelölni, hogy azok megfeleljenek a rendeltetési helyen a bevezetési sorrendnek.

5.3.3.7 Valamely utazómagasságon haladó légi jármű rendszerint elsőbbséget élvez egy másik, ugyanazon utazómagasságot kérő légi járművel szemben. Amikor két, vagy több légi jármű van ugyanazon az utazómagasságon, rendszerint az elől haladó légi járműnek van elsőbbsége.

5.3.3.8 Az ellenőrzött repülésekre kijelölendő utazómagasságokat a légi járművek részére a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet „C” Függelékében lévő táblázatból kell választani. Az utazómagasságok irányultságára vonatkozó szabálytól irányítói engedéllyel, vagy az AIP-ben közzétett esetekben el lehet térni.

5.3.4 Függőleges elkülönítés emelkedés vagy süllyedés közben

5.3.4.1 Egy légi járműnek csak akkor engedélyezhető egy másik légi jármű által előzőleg foglalt magasság, miután ez utóbbi jelentette annak elhagyását kivéve, amikor:

- 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.

Ilyen esetben az ilyen engedély kiadásával mindaddig vámi kell, amíg a magasságot szabaddá tevő légi jármű nem jelentette a megkívánt minimummal elkülönített másik magasságot, vagy annak elhagyását.

5.3.4.1.1 Amikor 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, és amennyiben 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.

5.3.4.2 Az azonos rádiófrekvencián összeköttetést tartó légi járművezetőknek – hozzájárulásukkal – engedélyezhető, hogy előírt függőleges elkülönítést tartsanak légi járműveik között emelkedés, vagy süllyedés közben.

5.4 VÍZSZINTES ELKÜLÖNÍTÉS

Megjegyzés: Az elkülönítési minimumok csökkentésére vonatkozó előírások az 5.11 pontban és a 2. Fejezet 2.6 pontjában találhatók.

5.4.1 Oldalirányú elkülönítés

5.4.1.1 OLDALIRÁNYÚ ELKÜLÖNÍTÉS ALKALMAZÁSA

5.4.1.1.1 Oldalirányú elkülönítést oly módon kell alkalmazni, hogy a tervezett útvonalak azon részei közötti távolság, amelyeken a légi járműveket oldalirányban kell elkülöníteni, sohasse legyen kevesebb, mint az oldalirányú elkülönítési minimumokban előírt távolság.

Megjegyzés: Az 5.4.1.2 pontban leírt elkülönítési minimumok magukba foglalják azok megfelelő védő területeit is.

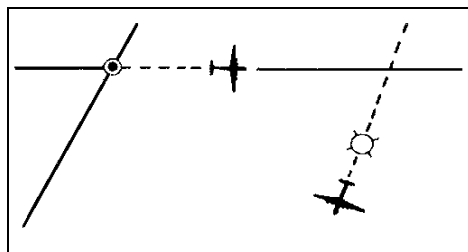
5.4.1.1.2 A légi járművek oldalirányú elkülönítésekor a légi járművektől meg kell követelni, hogy látással, navigációs eszközök felhasználásával, illetve területi navigációs (RNAV) berendezések segítségével meghatározott különböző útvonalakon, vagy különböző földrajzi helyek felett repüljenek.

5.4.1.1.3 A navigációs berendezés hibájáról, vagy a navigációs képesség követelmény csökkenéséről vett tájékoztatást követően, az ATC-nek, szükség szerint más elkülönítési módszert, vagy minimumot kell alkalmaznia.

5.4.1.2 OLDALIRÁNYÚ ELKÜLÖNÍTÉS KRITÉRIUMAI ÉS MINIMUMAI

5.4.1.2.1 Oldalirányú elkülönítés a következő módszerek valamelyikével valósítható meg:

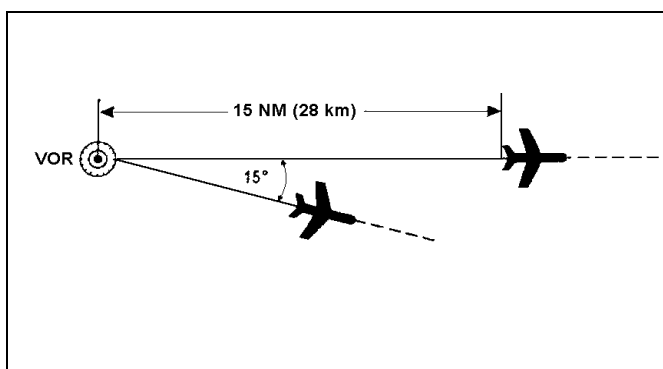
5.4.1.2.1.1 *Azonos, vagy különböző földrajzi helyhez való viszonyítás.* A helyzetjelentések kétséget kizáróan egyértelművé teszik, hogy a légi járművek látással, vagy navigációs berendezésekhez való viszonyítással meghatározott különböző földrajzi helyek felett vannak (lásd az 5-1 ábrát).



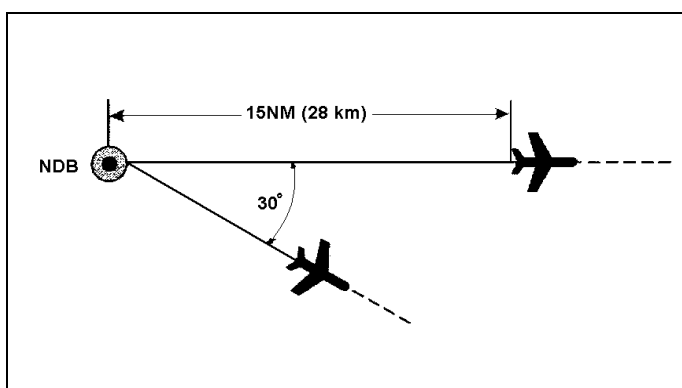
5-1. ábra. Azonos, vagy különböző földrajzi helyhez való viszonyítás (lásd 5.4.1.2.1.1)

5.4.1.2.1.2 *Azonos navigációs berendezés, vagy navigációs módszer használata.* A légi járművektől megkövetelik, hogy olyan meghatározott útirányokon repüljenek, amelyek között az alkalmazott navigációs berendezésnek, vagy módszernek megfelelő minimális elkülönítés fenn áll. Két légi jármű között oldalirányú elkülönítés van amikor:

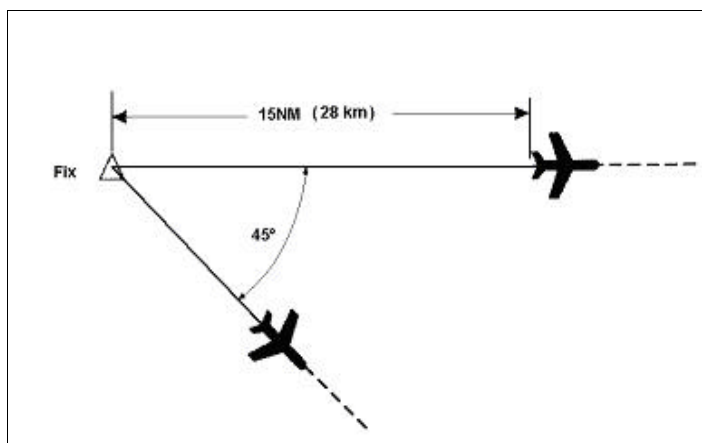
- VOR: mindkét légi jármű olyan radiókat követ, melyek legalább 15 fokkal szét tartanak és legalább az egyik légi jármű a berendezéstől 15 NM /28 km/, vagy annál nagyobb távolságban van (lásd az 5-2 ábrát);
- NDB: mindkét légi jármű olyan, az NDB felé tartó, vagy attól távolodó útirányokat követ, amelyek legalább 30 fokkal szét tartanak és legalább az egyik légi jármű a berendezéstől 15 NM /28 km/, vagy annál nagyobb távolságban van (lásd az 5-3 ábrát);
- számított helyzet-navigáció (dead reckoning – DR): mindkét légi jármű olyan útirányokat követ, melyek legalább 45 fokkal szét tartanak és legalább az egyik légi jármű az akár látással, akár navigációs berendezéshez való viszonyítással meghatározott útirány keresztezési ponttól legalább 15 NM /28 km/, vagy annál nagyobb távolságban van, és mindkét légi jármű elhagyta a kereszteződési pontot (lásd az 5-4 ábrát), vagy
- RNAV üzemelés: mindkét légi jármű olyan útirányokat követ, melyek legalább 15 fokkal szét tartó útirányok és az egyik légi jármű útirányának védő területe nem fedi át a másik légi jármű 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 légi jármű között az oldalirányú elkülönítés fenn áll.



5-2. ábra. Azonos VOR használatán alapuló elkülönítés (lásd 5.4.1.2.1.2 a))



5-3 ábra. Azonos NDB használatán alapuló elkülönítés (lásd 5.4.1.2.1.2.b))



5-4. ábra. Számított helyzet-navigáció használatán alapuló elkülönítés (lásd 5.4.1.2.1.2 c))

5.4.1.2.1.3 *Különböző navigációs berendezések, vagy módszerek használata.* A különböző navigációs berendezéseket használó légitársaságok között, valamint egy hagyományos navigációs berendezést használó és egy RNAV berendezést használó légitársaság között oldalirányú elkülönítést úgy kell létrehozni, hogy az

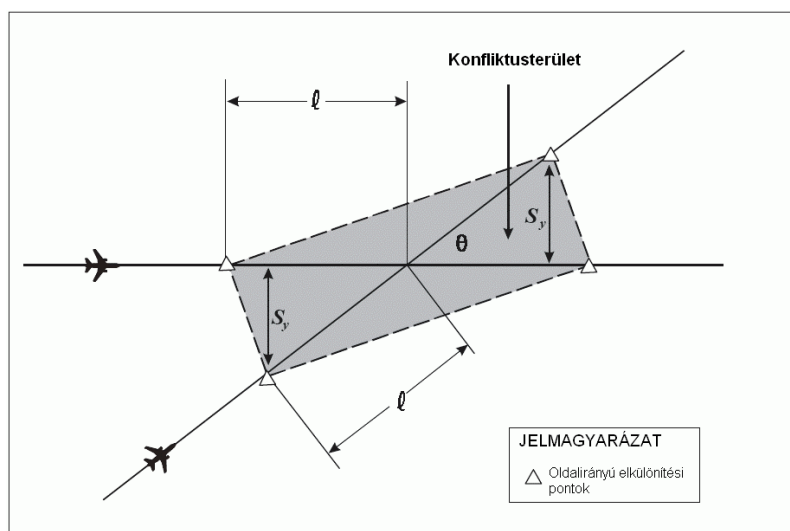
alkalmazott navigációs berendezésre(ekre), vagy az RNP-re kiszámított légterek védő területei ne fedjék át egymást.

5.4.1.2.1.4 RNAV üzemelés, ahol RNP-t írnak elő párhuzamos útirányokon, vagy ATS útvonalakon. Kijelölt légtérben, vagy kijelölt útvonalakon, ahol RNP-t írnak elő, az RNAV berendezéssel felszerelt légijárművek között oldalirányú elkülönítés érhető el azáltal, hogy megkövetelik, hogy a légijárművek olyan párhuzamos útirányok, vagy ATS útvonalak középvonalán repüljenek, melyek egymás közötti távolsága biztosítja, hogy az útirányok, vagy ATS útvonalak védő területei nem fedik egymást.

Megjegyzés: Párhuzamos útirányok között, vagy párhuzamos ATS útvonalak középvonalai között – melyekre RNP típust írtak elő – az oldaltávolság, a meghatározott vonatkozó RNP típus függvénye. Az RNP típuson alapuló útirányok, vagy ATS útvonalak közötti oldaltávolság meghatározására vonatkozó útmutatót az ICAO 11. Annex A és B mellékletei tartalmazzák.

5.4.1.2.1.5 RNAV üzemelés, ahol RNP-t írnak elő keresztező útirányokon, vagy ATS útvonalakon. Az itt leírt elkülönítés használata olyan keresztező útirányokra korlátozódik, mely keresztező útirányok közös pontjuknál az összetartás, vagy széttartás 15 és 135 fok közötti szögtartományba esik.

5.4.1.2.1.5.1 Keresztező útirányoknál a terület ki és belépő pontjait, ahol az útirányok közötti oldaltávolság kevesebb, mint az előírt minimum, oldalirányú elkülönítési pontoknak nevezik. Az oldalirányú elkülönítés pontjait határoló területet a keresztezés konfliktus területének nevezik (lásd az 5-5 ábrát).



5-5 ábra. Oldalirányú elkülönítési pontok és a konfliktus terület (lásd 5.4.1.2.1.5.1)

Megjegyzés: Az oldalirányú elkülönítési pontokat a következő képlettel számítják:
$$l = \frac{S_y}{\sin \varphi}$$

ahol:

S_y = az útirányok közötti oldalirányú távolság megegyezik az oldalirányú elkülönítési minimummal.

l = az oldalirányú elkülönítés távolsága az útirányok keresztezési pontjától, és

φ = az útirányok által bezárt szög.

5.4.1.2.1.5.2 Az oldalirányú elkülönítési pontok útirány keresztezési ponttól mért távolságát összeütközési kockázatelemzéssel határozzák meg, amely olyan tényezőtől függ, mint például a légijármű navigációs pontossága, a forgalom sűrűsége, a keresztezési pont használatának gyakorisága.

1. *Megjegyzés: Az oldalirányú elkülönítés pontjainak meghatározására és az összeütközési veszély elemzéssel kapcsolatos tájékoztatás a Légtér Tervezési Módszerek Az Elkülönítési Minimumok Meghatározására Kézikönyvben (ICAO Doc. 9689) található.*

2. *Megjegyzés: Budapest FIR-ben jelenleg oldalirányú elkülönítési pontok nincsenek kijelölve.*

5.4.1.2.1.5.3 Két légitármű között oldalirányú elkülönítés áll fenn, amikor legalább az egyik légitármű a keresztezés konfliktus területén kívül található.

5.4.1.2.1.6 *Átmenet egy olyan légtérbe, ahol nagyobb oldalirányú elkülönítési minimumot alkalmaznak.* Az oldalirányú elkülönítés fenn áll, ha légitárművek olyan meghatározott útirányokon repülnek, amelyek:

- a) valamely megfelelő minimummal egymástól el vannak különítve; és
- b) legalább 15 fokkal szétartó irányt követnek mindaddig, amíg az alkalmazható elkülönítési minimumot létre nem hozzák;

feltéve, hogy az illetékes légiközlekedési hatóság által jóváhagyott módon biztosítható, hogy a légitárművek rendelkeznek a pontos útvonaltaráshoz szükséges navigációs képességgel.

5.4.2 Hosszirányú elkülönítés

5.4.2.1 A HOSSZIRÁNYÚ ELKÜLÖNÍTÉS ALKALMAZÁSA

5.4.2.1.1 A hosszirányú elkülönítést úgy kell alkalmazni, hogy az elkülönítés alatt álló légitárművek számított helyzetei közötti távolság ne legyen kevesebb az előírt minimumoknál. Ugyanazon, vagy szétartó útirányokon közlekedő légitárművek között a hosszirányú elkülönítés fenntartható sebesség szabályozási eljárás alkalmazásával, beleértve a Mach számban kifejezett sebességekülönbségen alapuló eljárást is.

Megjegyzés: A tényleges Mach szám használatával alkalmazzák a Mach szám technikát.

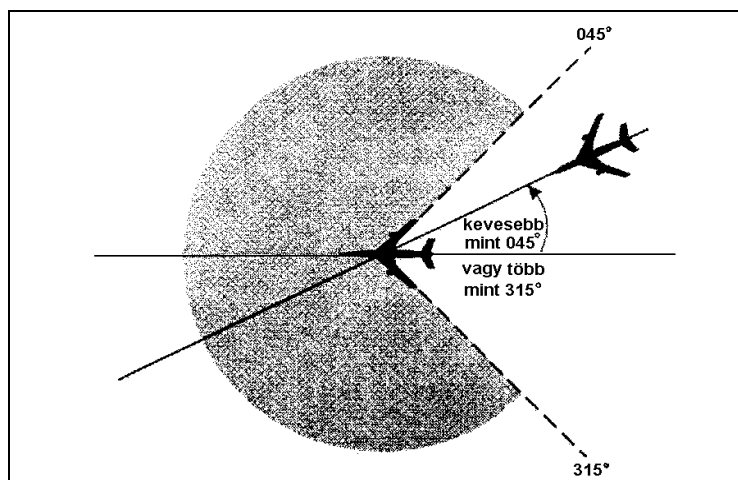
5.4.2.1.2 Az azonos útirányon haladó légitárművek között időn, vagy távolságon alapú hosszirányú elkülönítési minimumok alkalmazásakor figyelmet kell fordítani arra, hogy ne sérüljön meg az elkülönítési minimum, amikor az elől haladó légitárművet követő légitármű nagyobb sebességet tart. Amikor a légitárművektől azt várják, hogy a minimális elkülönítés tartása mellett üzemeljenek, az előírt elkülönítési minimum biztosítása érdekében sebesség szabályozást kell alkalmazni.

5.4.2.1.3 A hosszirányú elkülönítést úgy is létre lehet hozni, hogy a légitárművektől megkövetelik, hogy megadott időben induljanak el, vagy hogy egy megadott időben érkezzenek valamely földrajzi hely fölé, vagy hogy egy megadott időpontig várakozzanak valamely földrajzi hely felett.

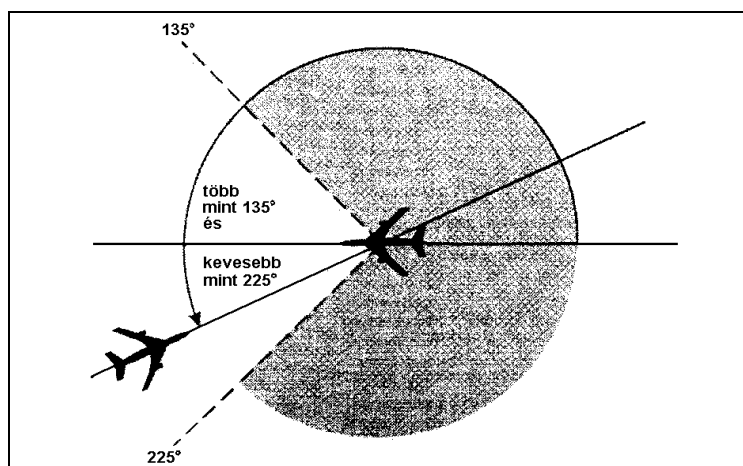
5.4.2.1.4 A hosszirányú elkülönítési minimumokban szereplő kifejezések, mint *azonos útirány*, *reciprok útirányok* és *keresztező útirányok* a következőket jelentik:

- a) *Azonos útirány* (lásd az 5-6. ábrát):
azokat az azonos útirányokat és keresztező útirányokat, illetve azok szakaszait jelenti, amelyek egymással 45 foknál kisebb, vagy 315 foknál nagyobb szöget zárnak be és melyeknek védett légterei fedik egymást.
- b) *Reciprok útirányok* (lásd az 5-7. ábrát):
azokat a szembetartó útirányokat, vagy keresztező útirányokat, illetve azok szakaszait jelenti, amelyek egymással 135 foknál nagyobb, de 225 foknál kisebb szöget zárnak be és melyeknek védett légterei fedik egymást.
- c) *Keresztező útirányok* (lásd az 5-8. ábrát):
azokat a keresztező útirányokat, illetve azok szakaszait jelenti, amelyek eltérnek a fenti a) és b) pontban leírtakról.

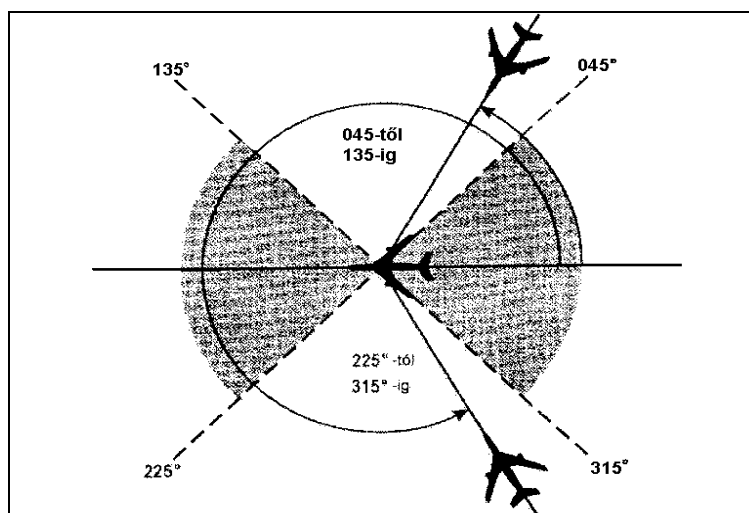
5.4.2.1.5 Az 5.4.2.2 és 5.4.2.4 pontoknak megfelelő időn alapuló elkülönítés alkalmazása a helyzet tájékoztatáson és a beszéd üzemű, a CPDLC, vagy az ADS-ből származó számított adatokon alapulhat.



5-6. ábra. Légijárművek azonos útirányon (lásd 5.4.2.1.5 a))



5-7. ábra. Légijárművek reciprok útirányon (lásd 5.4.2.1.5 b))



5-8. ábra. Légijárművek keresztező útirányon (lásd 5.4.2.1.5.c))

5.4.2.2 IDŐN ALAPULÓ HOSSZIRÁNYÚ ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUMOK

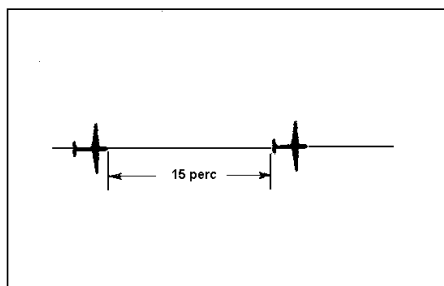
5.4.2.2.1 AZONOS MAGASSÁGOT TARTÓ LÉGIJÁRMŰVEK

5.4.2.2.1.1 Azonos útirányon repülő légijárművek

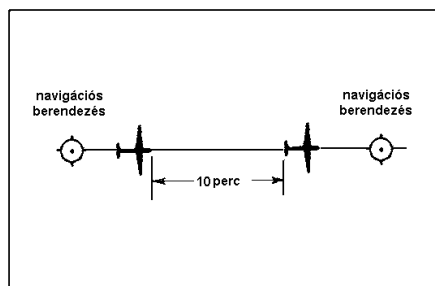
- a) 15 perc (lásd az 5-9 ábrát)
- b) 10 perc, ha a navigációs berendezések lehetővé teszik a gyakori helyzet- és sebesség meghatározást (lásd az 5-10 ábrát), vagy

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a telepített navigációs berendezések gyakori helyzet és sebesség meghatározást tesznek lehetővé.

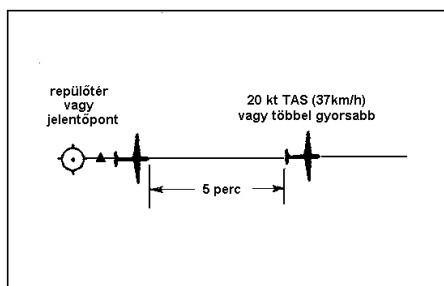
- c) 5 perc a következő esetekben, feltéve, hogy valamennyi esetben az elől haladó légijármű tényleges önsebessége legalább 20 csomóval (37 km/óra) nagyobb, mint az őt követő légijárműé (lásd az 5-11 ábrát):
1. azon légijárművek között, amelyek ugyanarról a repülőtérrel indultak el,
 2. útvonalon haladó azon légijárművek között, amelyek ugyanazon egzakt fontos pont átrepülését jelentették,
 3. induló és útvonalon haladó légijárművek között, miután az útvonalon haladó légijármű egy olyan pont átrepülését jelentette, amelynek az indulási repülőtérhez viszonyított helyzete biztosítja, hogy az 5 perces elkülönítés megvalósítható annál a pontnál, ahol az induló légijármű csatlakozik az előbbi légijármű útvonalához, vagy
- d) 3 perc a c) pont alatti esetekben azzal a feltétellel, hogy az elől haladó légijármű 40 csomóval (74 km/óra), vagy ettől nagyobb tényleges önsebességet tart, mint az őt követő légijármű (lásd az 5-12 ábrát).



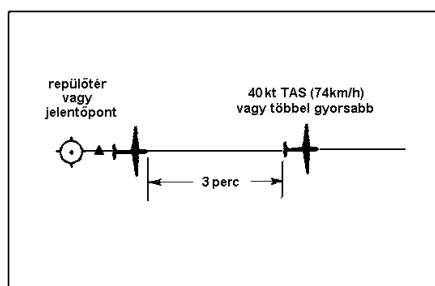
5-9. ábra. Tizenöt perc (lásd 5.4.2.2.1.1.a))



5-10. ábra. Tíz perc (lásd 5.4.2.2.1.1.b))



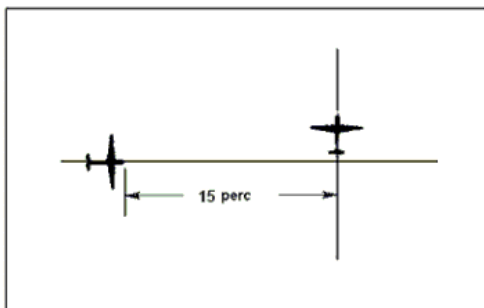
5-11. ábra. Öt perc (lásd 5.4.2.2.1.1.c))



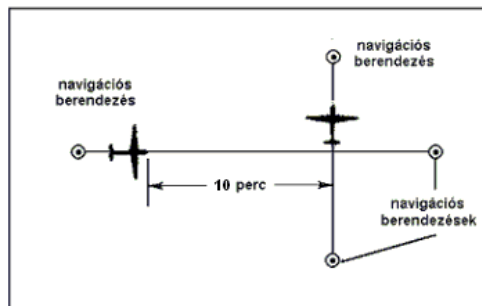
5-12. ábra. Három perc (lásd 5.4.2.2.1.1.d))

5.4.2.2.1.2 Keresztező útirányokon repülő légi járművek

- a) 15 perc az útirányok keresztezési pontjában (lásd az 5-13 ábrát), vagy
- b) 10 perc, ha a navigációs berendezések lehetővé teszik a gyakori helyzet és sebesség meghatározást (lásd az 5-14 ábrát).



5-13. ábra. Tizenöt perc (lásd 5.4.2.2.1.2 a))



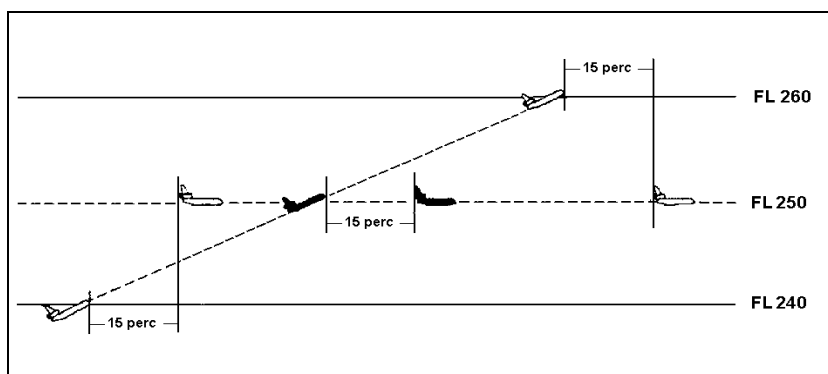
5-14 ábra. Tíz perc (lásd 5.4.2.2.1.2 b))

5.4.2.2.2 EMELKEDŐ VAGY SÜLLYEDŐ LÉGIJÁRMŰVEK

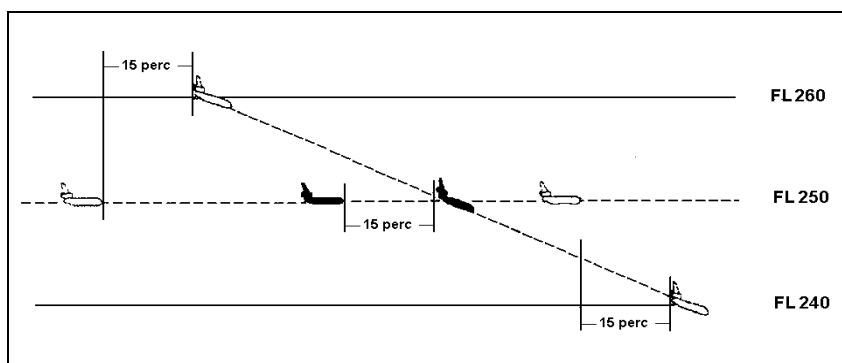
5.4.2.2.2.1 Azonos útirányon haladó légi járművek. Amikor egy légi jármű keresztezi az ugyanazon útirányon haladó másik légi jármű magasságát, a következő minimális hosszirányú elkülönítést kell biztosítani:

- a) 15 perc mindaddig, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak (lásd az 5-15A és 5-15B ábrát), vagy
- b) 10 perc mindaddig, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak, feltéve, hogy ezen elkülönítést csak ott alkalmazzák, ahol a navigációs berendezések lehetővé teszik a gyakori helyzet- és sebesség meghatározást (lásd a 5-16A és 5-16B ábrát), vagy
- c) 5 perc mindaddig, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak, feltéve, hogy a magasságváltás 10 percen belül megkezdődik azon időpont után, amikor a második légi jármű jelentette ugyanazon egzakt fontos pont átrepülését (lásd az 5-17A és 5-17B ábrát).

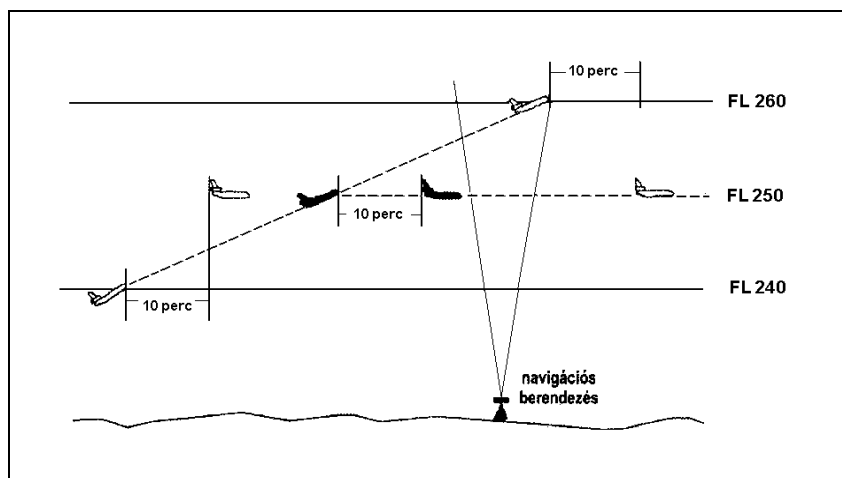
Megjegyzés: Ahol ez az eljárás jelentős magasság változtatással jár együtt, az eljárás alkalmazásának megkönnyítése érdekében a süllyedő légi járműnek engedélyezhető az alacsonyabb légi jármű feletti valamely megfelelő magasságra való süllyedés, illetve az emelkedő légi járműnek engedélyezhető a magasabban lévő légi jármű alatti valamely megfelelő magasságra való emelkedés, hogy lehetséges legyen az elkülönítés további ellenőrzése mindaddig, amíg függőleges elkülönítés nem jön létre.



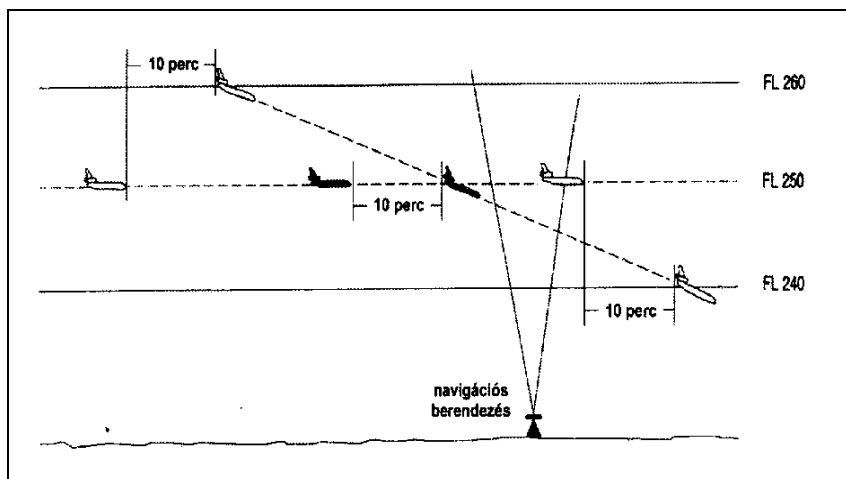
5-15A ábra. Tizenöt perc (lásd 5.4.2.2.2.1 a))



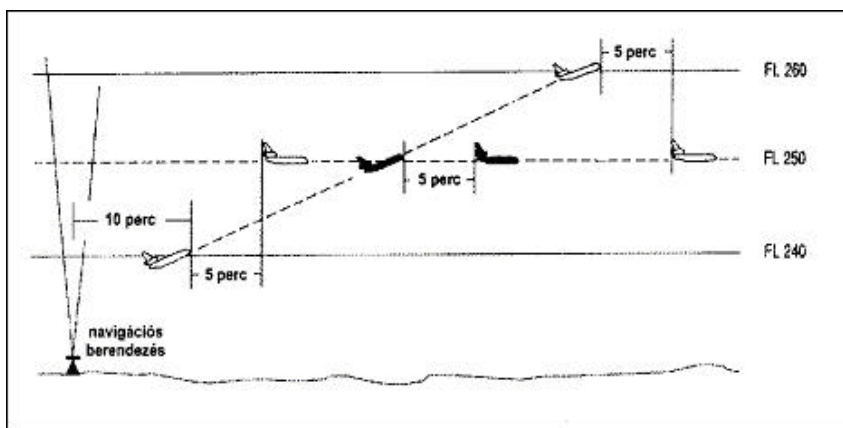
5-15B ábra. Tizenöt perc (lásd 5.4.2.2.1 a))



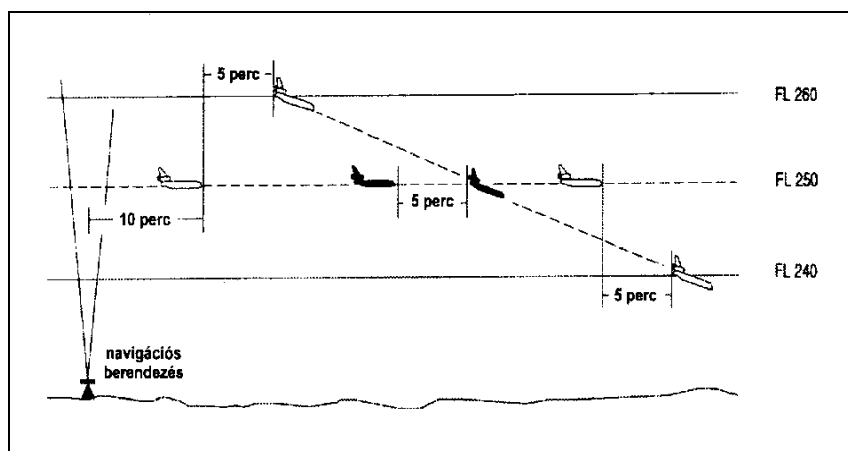
5-16A ábra. Tíz perc (lásd 5.4.2.2.1 b))



5-16B ábra. Tíz perc (lásd 5.4.2.2.1 b))



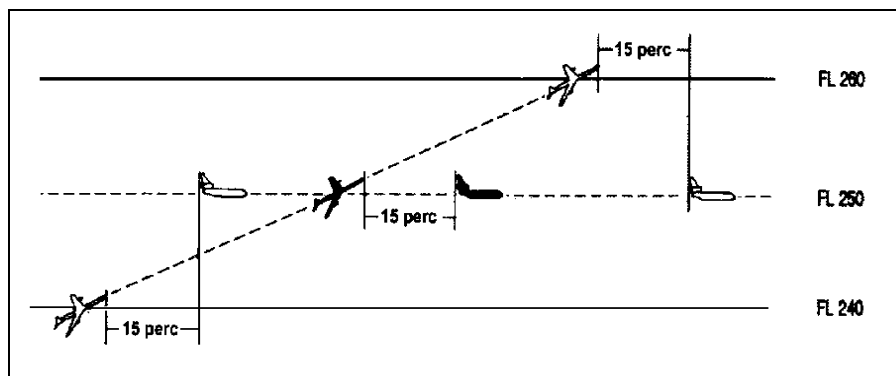
5-17A ábra. Öt perc (lásd 5.4.2.2.2.1 c))



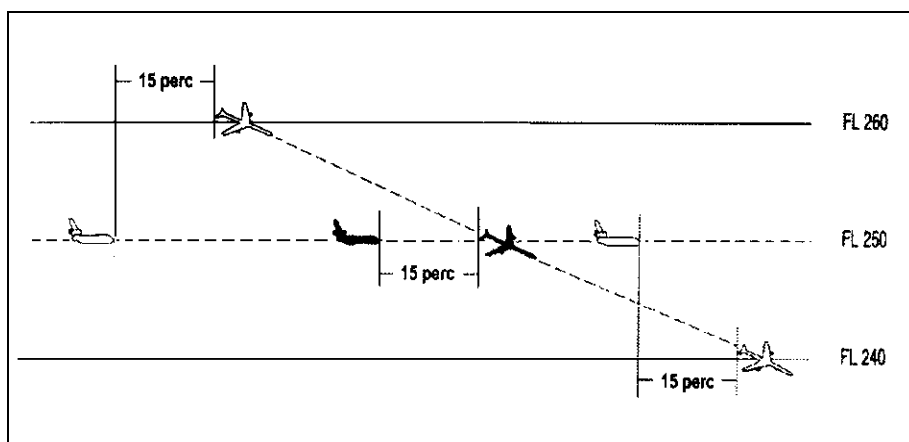
5-17B ábra. Öt perc (lásd 5.4.2.2.2.1 c))

5.4.2.2.2.2 Keresztező útirányokon haladó légijárművek

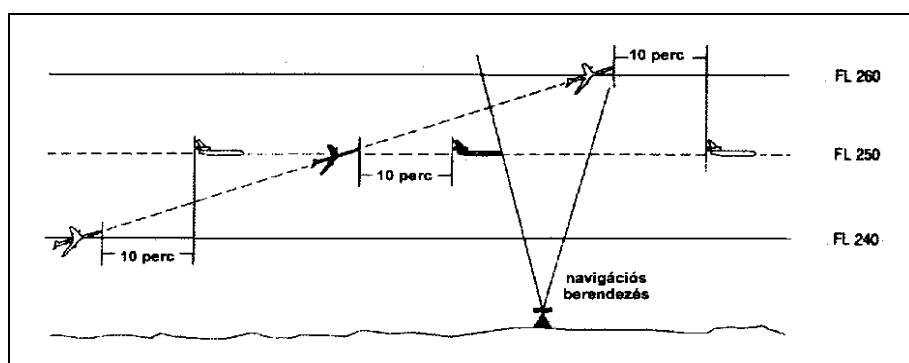
- a) 15 perc ameddig a függőleges elkülönítést létre nem hozzák (lásd az 5-18A és 5-18B ábrát), vagy
- b) 10 perc ameddig a függőleges elkülönítést létre nem hozzák, feltéve, hogy a navigációs berendezések lehetővé teszik a gyakori helyzet és sebesség meghatározást (lásd az 5-19A és 5-19B ábrát).



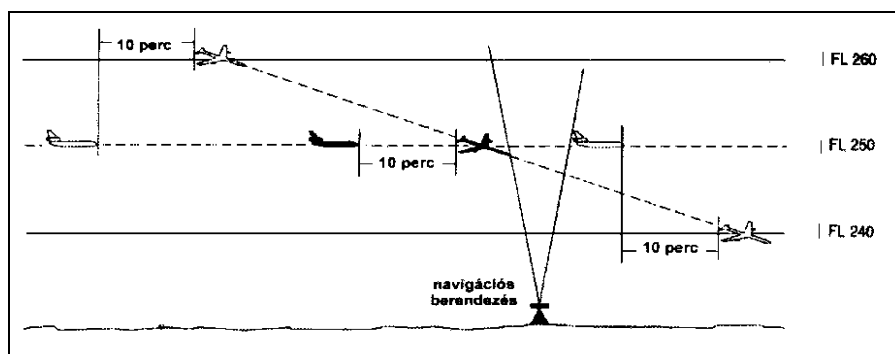
5-18A ábra. Tizenöt perc (lásd 5.4.2.2.2.2 a))



5-18B ábra. Tizenöt perc (lásd 5.4.2.2.2.2 a))



5-19A ábra. Tíz perc (lásd 5.4.2.2.2.2 b))



5-19B ábra. Tíz perc (lásd 5.4.2.2.2.2 b))

5.4.2.2.2.3 Időn és radaron megfigyelt távolságon alapuló hosszirányú elkülönítési minimumok:

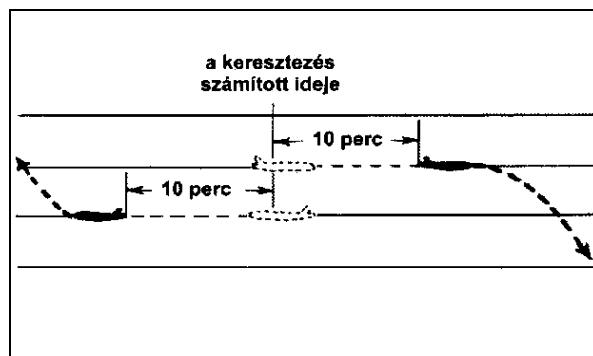
3 perc minimális hosszirányú elkülönítés alkalmazható azonos vagy keresztező útirányon haladó, akár azonos magasságon, akár emelkedőben vagy süllyedőben lévő légitárművek között, feltéve, hogy:

- 1 – repülésük előrehaladását az érintett légiforgalmi irányító egység radarral folyamatosan ellenőrzi, és
- 2 – a légitárművek közötti, radarral megfigyelt távolság 20 NM-nél (37 km) soha nem kisebb.

Ennek az elkülönítésnek az alkalmazása függ mindazon korlátozó tényezőktől, melyek a radar használatára vonatkozóan jelen melléklet 8. Fejezete 8.1 pontjában találhatók.

Megjegyzés: Jelen elkülönítési módszer két ATC egység között irányítás-átadás esetén használható, ha az együttműködési megállapodás ezt lehetővé teszi.

5.4.2.2.3 *Reciprok útirányokon haladó légijárművek.* Ahol oldalirányú elkülönítést nem biztosítottak, ott függőleges elkülönítést kell alkalmazni a légijárművek találkozásának számított időpontja előtti és utáni 10 perces időtartamra (lásd az 5-20. ábrát). Ha megállapították, hogy a légijárművek már elhagyták egymást, akkor ezt a minimumot nem kell alkalmazni.



5-20. ábra. Tíz perc (lásd 5.4.2.2.3)

5.4.2.3 TÁVOLSÁGON ALAPULÓ HOSSZIRÁNYÚ ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUMOK DME BERENDEZÉS FELHASZNÁLÁSÁVAL.

Megjegyzés: Amikor a DME-n alapuló hosszirányú elkülönítési minimumok vonatkozásában az „útirányon” kifejezést használják, ez azt jelenti, hogy a légijármű vagy az állomásra egyenesen rá-, vagy az állomástól egyenesen elrepül.

5.4.2.3.1 Az egyéb, megfelelő navigációs berendezésekkel együtt telepített DME-hez viszonyítva jelentett légijármű helyzetek közötti elkülönítést, az előírt távolság(ok)nál nem kisebb távolság(ok) fenntartásával kell létrehozni. A fenti elkülönítés alkalmazásakor közvetlen irányító – légijárművezető összeköttetést kell fenntartani.

Megjegyzés: Figyelembe kell venni, hogy a légijárművezetők által jelentett távolság a DME berendezéstől számított átlós és sohasem horizontális távolságot jelent. Így tehát a DME állomás felett átrepülő légijármű „távolsága” a repülés magasságával közel megegyező érték!

5.4.2.3.2 AZONOS UTAZÓMAGASSÁGON REPÜLŐ LÉGIJÁRMŰVEK

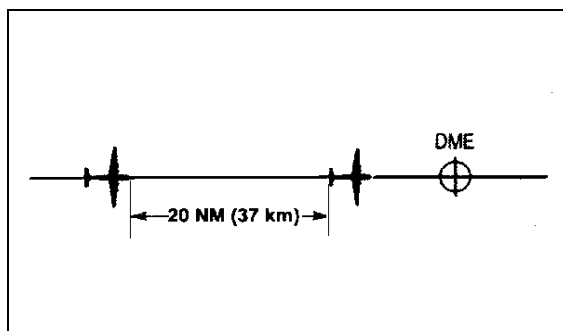
5.4.2.3.2.1 Légijárművek azonos útirányon:

a) 20 NM (37 km) feltéve, hogy:

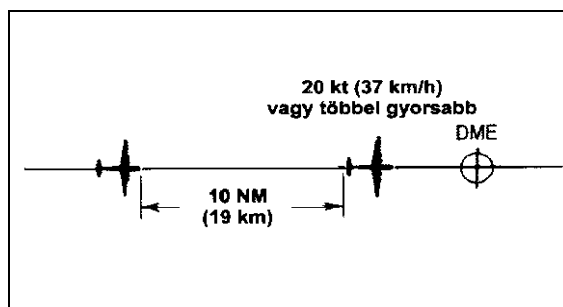
1. mindegyik légijármű ugyanazt az „útirányon” lévő DME állomásokat használja, és
2. az elkülönítést a légijárművektől gyakori időközönként beszerzett egyidejű DME értékekkel ellenőrzik annak biztosítására, hogy a minimumot meg ne sértsék (lásd az 5-21 ábrát).

b) 10 NM (19 km) feltéve, hogy:

1. az elől haladó légijármű tényleges önsebessége legalább 20 csomóval (37 km/óra) nagyobb, mint az őt követő légijárműé,
2. mindegyik légijármű ugyanazt az „útirányon” lévő DME állomásokat használja, és
3. az elkülönítést a légijárművektől olyan időközönként beszerzett egyidejű DME értékekkel ellenőrzik, ahogy az szükséges annak biztosításához, hogy a minimumot létrehozzák és meg ne sértsék (lásd az 5-22 ábrát).

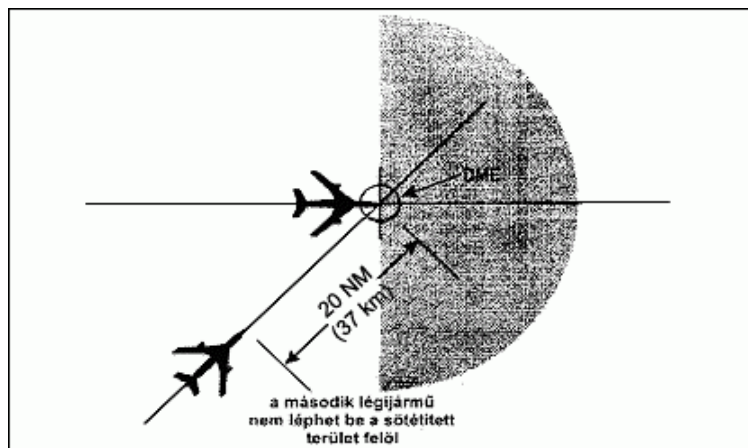


5-21. ábra DME-n alapuló 20NM (lásd 5.4.2.3.2.1 a))

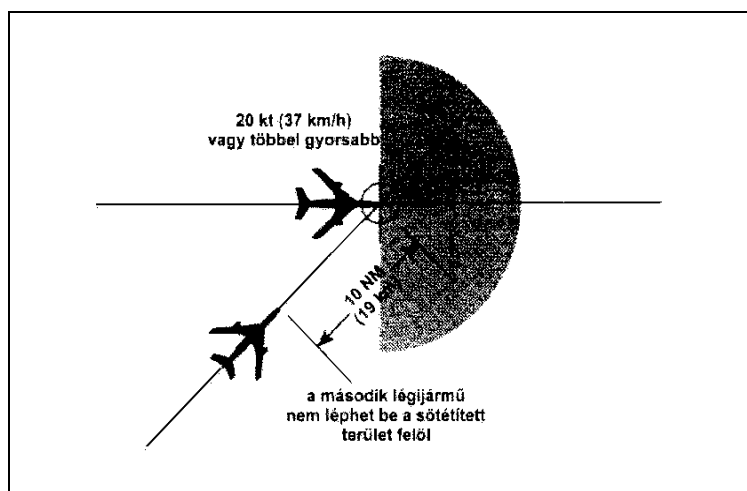


5-22. ábra DME-n alapuló 10NM (lásd 5.4.2.3.2.1 b))

5.4.2.3.2.2 *Légijárművek keresztező útirányon.* Ugyancsak az 5.4.2.3.2.1 pontban leírt hosszirányú elkülönítéseket kell alkalmazni feltéve, hogy mindegyik légijármű az útirányok keresztezési pontjában elhelyezett állomástól mért távolságot jelenti és ezen útirányok egymással kevesebb mint 90 fokos szöget zárnak be (lásd a 5-23A és 5-23B ábrát).



5-23A ábra DME-n alapuló 20NM (lásd 5.4.2.3.2.2)

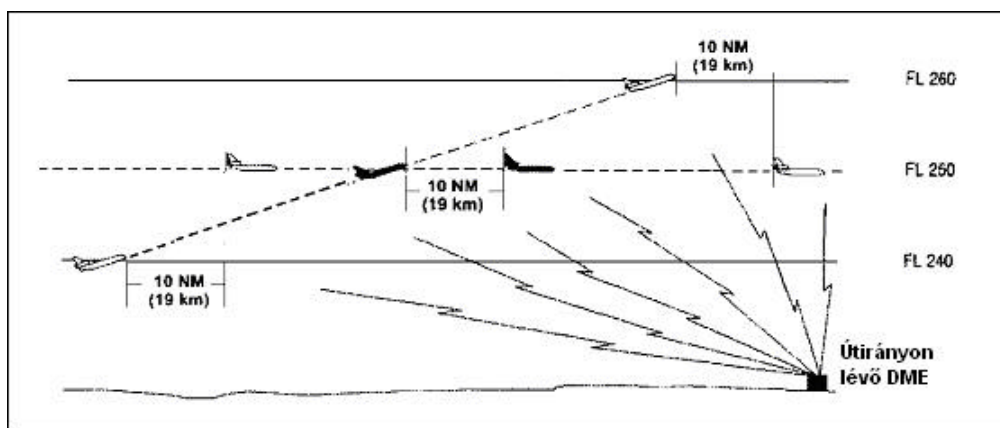


5-23B ábra DME-n alapuló 10NM (lásd 5.4.2.3.2.2)

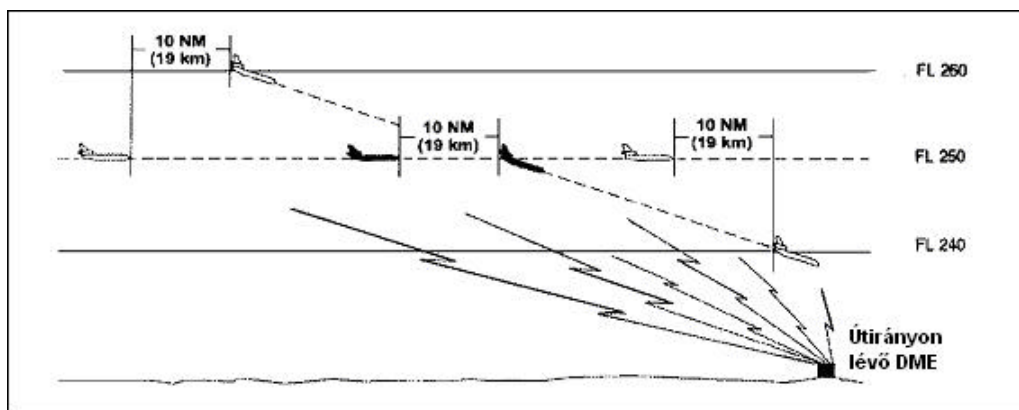
5.4.2.3.2.3 Azonos útirányon emelkedő vagy süllyedő légi járművek között. 10 NM (19 km) mindaddig, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak, feltéve, hogy:

- mindegyik légi jármű „útirányon” lévő DME állomásokat használ,
- az egyik légi jármű tartja a magasságát, amíg függőleges elkülönítés nem áll fenn, és
- az elkülönítést a légi járművektől beszerzett egyidejű DME értékekkel hozzák létre (lásd a 5-24A és 5-24B ábrát).

Megjegyzés: Ahol ez az eljárás jelentős magasság változtatással jár együtt, az eljárás alkalmazásának megkönnyítése érdekében a süllyedő légi járműnek engedélyezhető az alacsonyabb légi jármű feletti valamely megfelelő magasságra való süllyedés, illetve az emelkedő légi járműnek engedélyezhető a magasabban lévő légi jármű alatti valamely megfelelő magasságra való emelkedés, hogy lehetséges legyen az elkülönítés további ellenőrzése mindaddig, amíg függőleges elkülönítés nem jön létre.



5-24A ábra DME-n alapuló 10NM (lásd 5.4.2.3.2.3.c))



5-24B ábra DME-n alapuló 10NM (lásd 5.4.2.3.2.3.c))

5.4.2.3.2.4 *Légijárművek reciprok útirányokon.* Hacsak az illetékes légiközlékesi hatóság más távolság értéket nem határoz meg, útirányon lévő DME-t használó légijárműveknek engedélyezhető, hogy más, szintén útirányon lévő DME-t használó légijárművek által elfoglalt magasságokra, vagy magasságokon keresztül emelkedjenek vagy süllyedjenek, feltéve, hogy minden kétséget kizáróan megállapították, hogy az érintett légijárművek elhagyták egymást és egymástól legalább 10 NM-re (19 km) vannak.

5.4.2.4 IDŐN ALAPULÓ HOSSZIRÁNYÚ ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUM MACH SZÁM TECHNIKA ALKALMAZÁSÁVAL

5.4.2.4.1 A sugárhajtóművel felszerelt légijárműnek tartania kell az ATC által engedélyezett tényleges Mach számot, és attól csak az ATC-től előzetesen beszerzett engedély alapján térhet el. Valamely lényeges okból (pl. turbulencia) szükségessé váló és azonnal végrehajtott Mach szám változtatásról az ATC-t amilyen hamar csak lehetséges, értesíteni kell.

5.4.2.4.2 A légijármű vezetőjének az emelkedési, vagy süllyedési engedély kéréssel együtt, közölnie kell, ha a légijárművének teljesítménye nem teszi lehetővé az utoljára kijelölt Mach szám tartását az útvonalon történő emelkedés, vagy süllyedés során.

5.4.2.4.3 Amikor Mach szám technikát alkalmaznak és feltéve, hogy:

- az érintett légijárművek ugyanazon jelentőpont átrepülését jelentették és azonos útirányon, vagy folyamatosan szét tartó útirányokon repülnek mindaddig, amíg egyéb elkülönítést nem biztosítottak; vagy
- ha az érintett légijárművek nem ugyanazon jelentőpont átrepülését jelentették, de radarral vagy más módon biztosítható, hogy az útvonaluk azon közös pontjánál, amelytől a későbbiekben mindketten azonos útirányon, vagy amelytől folyamatosan szét tartó útirányokon repülnek megfelelő időkülönbség lesz közöttük;

az alábbi minimális hosszirányú elkülönítést kell alkalmazni ugyanazon útirányon akár azonos magasságot tartó, akár emelkedőben vagy süllyedőben lévő sugárhajtóművel felszerelt légijárművek között:

- 10 perc, vagy
- 9 és 5 perc között (mindkét érték beleértve) feltéve, hogy az elől haladó légijármű tényleges Mach száma az alábbi értékkel nagyobb, mint az őt követő légijárműé:
 - 9 perc, ha az elől haladó légijármű 0,02 Mach számmal gyorsabb;
 - 8 perc, ha az elől haladó légijármű 0,03 Mach számmal gyorsabb;
 - 7 perc, ha az elől haladó légijármű 0,04 Mach számmal gyorsabb;
 - 6 perc, ha az elől haladó légijármű 0,05 Mach számmal gyorsabb;
 - 5 perc, ha az elől haladó légijármű 0,06 Mach számmal gyorsabb,

5.4.2.4.4 Ha Mach szám technika felhasználásával a légijárművek között 10 perces hosszirányú elkülönítési minimumot alkalmaznak, az elől haladó légijárműnek azonos, vagy nagyobb tényleges Mach számban kifejezett sebességet kell tartania mint az őt követő légijárműnek.

5.4.2.5 RNAV HASZNÁLATA ESETÉN, TÁVOLSÁGON ALAPULÓ HOSSZIRÁNYÚ ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUM, MACH SZÁM TECHNIKA ALKALMAZÁSÁVAL.

Megjegyzés: RNAV üzemelésre vonatkozó útmutató anyagot az RNP kézikönyv (ICAO Doc 9613) tartalmaz.

5.4.2.5.1 A sugárhajtóművel felszerelt légitársaságnak tartania kell az ATC által engedélyezett tényleges Mach számot, és attól csak az ATC-től előzetesen beszerzett engedély alapján térhet el. Valamely lényeges okból (pl. turbulencia) szükségessé váló és azonnal végrehajtott Mach szám változtatásról az ATC-t amilyen hamar csak lehetséges, értesíteni kell.

5.4.2.5.1.1 A légitársaság vezetőjének az emelkedési, vagy süllyedési engedély kéréssel együtt, közölnie kell, ha a légitársaságnak teljesítménye nem teszi lehetővé az utoljára kijelölt Mach szám tartását az útvonalon történő emelkedés, vagy süllyedés során.

5.4.2.5.2 A légitársaság vezetőjétől eredő olyan közlemény vételekor, hogy az RNAV berendezése meghibásodott vagy nem működik, az ATC-nek az RNAV-on alapuló távolság-elkülönítési minimumot tilos alkalmazni.

5.4.2.5.3 RNAV berendezésen alapuló elkülönítést úgy kell alkalmazni, hogy az RNAV helyzetjelentéseket adó légitársaságok között a távolság ne legyen kevesebb az előírt minimumnál. Ilyen elkülönítés alkalmazásakor közvetlen irányító – légitársaságvezető összeköttetést kell fenntartani.

5.4.2.5.3.1 A kért RNAV távolsági tájékoztatások légitársaságvezetők által történő gyorsabb biztosításának elősegítése érdekében a helyzetjelentéseket, amikor csak lehetséges egy közös, mindkét légitársaság előtt lévő útponthoz viszonyítva kell kérni.

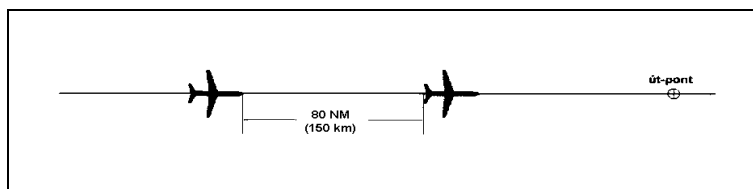
5.4.2.5.4 RNAV felszereltségű légitársaságok közötti RNAV-on alapuló távolság-elkülönítést kijelölt RNAV útvonalon, vagy VOR-ral meghatározott ATS útvonalon lehet alkalmazni.

5.4.2.5.5 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:

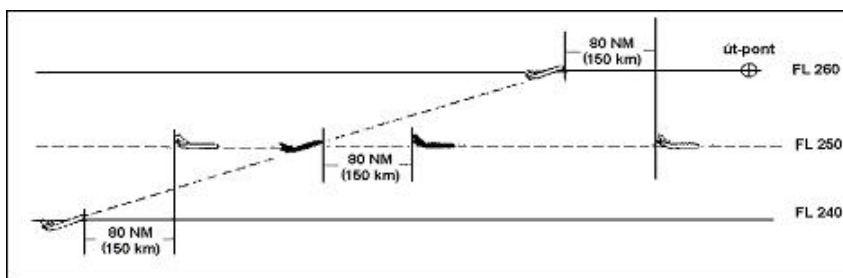
- a) az egyes légitársaságok távolsági jelentése ugyanazon „útirányon” lévő útponthoz/tól viszonyítva történik;
- b) az azonos magasságon repülő légitársaságok közötti elkülönítést a légitársaságoktól gyakori időközönként és egyidejűleg beszerzett RNAV távolsági jelentésekkel ellenőrzik az előírt minimum fenntartása céljából (lásd 5-25 ábra);
- c) az emelkedőben, vagy süllyedőben lévő légitársaságok közötti elkülönítést, a légitársaságoktól történő RNAV távolság jelentések egyidejű beszerzésével biztosítanak (lásd 5-26A és 5-26B ábra) és;
- d) emelkedő, vagy süllyedő légitársaságok esetén az egyik légitársaság addig tartja a magasságát, amíg a függőleges elkülönítés nem jön létre.

5.4.2.5.6 Amikor 80 NM (150 km) RNAV-on alapuló távolság-elkülönítési minimumot Mach szám technika felhasználásával alkalmaznak, az elől haladó légitársaságnak azonos, vagy nagyobb tényleges Mach számban kifejezett sebességet kell tartania mint az őt követő légitársaságnak.

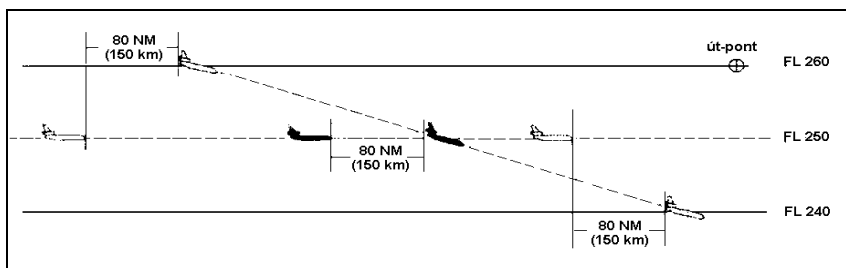
Megjegyzés: Ahol ez az eljárás jelentős magasság változtatással jár együtt, az eljárás alkalmazásának megkönnyítése érdekében a süllyedő légitársaságnak engedélyezhető az alacsonyabb légitársaság feletti valamely megfelelő magasságra való süllyedés, illetve az emelkedő légitársaságnak engedélyezhető a magasabban lévő légitársaság alatti valamely megfelelő magasságra való emelkedés, hogy lehetséges legyen az elkülönítés további ellenőrzése mindaddig, amíg függőleges elkülönítés nem jön létre.



5-25. ábra. RNAV-on alapuló 80NM [lásd 5.4.2.5.5 b)]

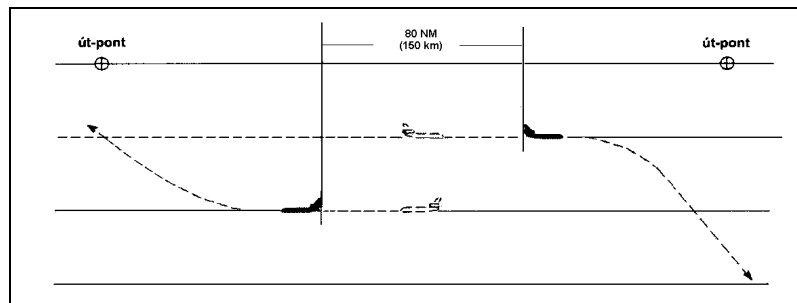


5-26A ábra. RNAV-on alapuló 80NM [lásd 5.4.2.5.5 c)]



5-26B ábra. RNAV-on alapuló 80NM [lásd 5.4.2.5.5 c)]

5.4.2.5.7 *Légijárművek reciprok útirányon.* RNAV-ot alkalmazó légijárműnek engedélyezhető, hogy más, szintén RNAV-ot alkalmazó légijármű által elfoglalt magasságra, vagy magasságon keresztül emelkedjen vagy süllyedjen feltéve, hogy minden kétséget kizáróan megállapították, hogy a légijárművek ugyanazon „útirányon” lévő út-ponthoz/tól viszonyított távolsági tájékoztatások adása alapján legalább 80 NM-mel (150 km) elhagyták egymást (lásd 5-27 ábra).



5-27. ábra RNAV-on alapuló 80NM (lásd 5.4.2.5.7)

5.4.2.6 ELŐÍRT RNP MELLETTI RNAV- TÁVOLSÁGON ALAPULÓ HOSSZIRÁNYÚ ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUM

1. *Megjegyzés: Vonatkozó segédletet a 11. Annex B függeléké, az RNP kézikönyv (Doc 9613), a Légiforgalmi szolgálatok tervezési kézikönyve (Doc 9426), és a légtér szervezési eljárások az elkülönítési minimumok megállapításához kézikönyv (Doc 9689) tartalmaz.*

2. *Megjegyzés: Budapest FIR-ben ezt az elkülönítést nem alkalmazzák.*

5.4.2.6.1 Kijelölt légterekben, vagy kijelölt útvonalakon, a körzeti léginnavigációs egyezményeknek megfelelően a (5.4.2.6.) szerinti elkülönítési minimumok alkalmazhatók.

5.4.2.6.2 Elkülönítést úgy kell létrehozni, hogy a légi járművek ugyan ahhoz az azonos útvonalon (on track), lehetőség szerint mindkét légi jármű előtt, lévő útponthoz, viszonyított jelentett, vagy az automatikus helyzetjelentő rendszer által jelentett helyzetei között a meghatározottnál kisebb távolág ne legyen.

Megjegyzés: Az „útirányon” (on track) kifejezés vonatkozik az állomásra, vagy útpontra egyenesen rá-, és az egyenesen elrepülő légi járműre is.

5.4.2.6.2.1 Amennyiben navigációs berendezés meghibásodására, vagy a navigációs teljesítményre vonatkozó előírások értéke alá romlásáról szóló tájékoztatást vesznek, az ATC-nek az előírások szerinti másik elkülönítési minimumot kell alkalmaznia.

5.4.2.6.2.2 Közvetlen irányító-légi járművezető összeköttetést kell fenntartani addig, amíg távolság alapú elkülönítési minimumokat alkalmaznak. A közvetlen irányító-légi járművezető összeköttetésnek vagy élőszóban, vagy CPDLC-el kell történnie. Megfelelő repülésbiztonsági elemzésnek kell meghatározni azokat a követelményeket melyeket a CPDLC-nek a közvetlen irányító – légi járművezető összeköttetéshez teljesítenie kell.

5.4.2.6.2.2.1 A távolságon alapuló elkülönítési minimum alkalmazásakor, vagy azt megelőzően az irányítónak a rendelkezésre álló összeköttetések közül a célra leginkább megfelelőt kell választania, figyelembe véve a két, vagy több légi járműtől származó válaszok vételéhez szükséges időtartamot és az ilyen minimum alkalmazásával kapcsolatos munkaterhelést/forgalmi helyzet megoldást.

5.4.2.6.2.3 Amikor a légi járművek az alkalmazható minimális elkülönítéssel üzemelnek, vagy elvárják, hogy erre az értékre csökkentve üzemeljenek, sebesség szabályozási technikát, beleértve a Mach szám kiosztást is kell alkalmazni az eljárás során szükséges minimális távolság biztosítása érdekében.

5.4.2.6.3 Távolságon alapuló hosszirányú elkülönítési minimum alkalmazása RNP RNAV környezetben ADS használata nélkül.

5.4.2.6.3.1 Azonos útirányon utazó magasságot tartó, emelkedő vagy süllyedő légi járművek esetében a következő elkülönítési minimum alkalmazható:

Elkülönítési minimum	RNP típus	Összeköttetési követelmények	Felderítési követelmények	Távolság ellenőrzési követelmény
50NM (93 km)	10	Közvetlen irányító-légi járművezető összeköttetések	Eljárás helyzetjelentések	Legalább 24 percenként

1. Megjegyzés: Ahol a távolságon alapuló hosszirányú elkülönítés jelentős magasság váltással jár együtt, a légi járműnek engedélyezhető az alacsonyabb légi jármű feletti valamely megfelelő (közbenső) magasságra való süllyedés, illetve az emelkedő légi járműnek engedélyezhető a magasabban lévő légi jármű alatti valamely megfelelő (közbenső) magasságra való emelkedés (pl. 4000 láb (1200 m), vagy kevesebb), hogy lehetséges legyen annak a hosszirányú elkülönítésnek további ellenőrzése, amelyet abban az időszakban fognak biztosítani, amikor az érintett légi járművek között függőleges elkülönítés nem áll fenn.

2. Megjegyzés: A fenti megjegyzésben leírt elkülönítési minimum olyan repülésbiztonsági értékeléseken alapszik, amelyeket kifejezetten adott útirányok vagy útvonalak hálózatra vonatkozóan végeztek el. Mint ilyen, az értékelésben elemzett forgalmi karakterisztikák, a vizsgált útvonalhálózatra jellemzően egyedi lehetnek.

3. Megjegyzés: Fenti elkülönítési minimumot olyan összeütközési kockázatelemzéssel összhangban dolgozták ki, amely megszabja azokat a feltételeket, amelyek fennállása esetén az adott elkülönítési minimum alkalmazható.

5.4.2.6.3.2 Az 50 NM (93 km) elkülönítés alkalmazásakor, amennyiben egy légi jármű helyzetjelentése kimarad, az irányítónak 3 percen belül intézkednie kell az összeköttetés létrehozásáról. Ha az összeköttetés nem jött létre 8 percen belül attól az időponttól számítva, amikor a jelentésnek meg kellett volna érkeznie, az irányítónak intézkednie kell más elkülönítés alkalmazásáról.

5.4.2.6.3.3 ADS helyzetjelentések alkalmazása esetén közös referencia időt kell használni.

5.4.2.6.3.4 *Légijárművek reciprok útirányokon.* Egy légijárműnek engedélyezhető az emelkedés vagy süllyedés más légijármű által foglalt magasságra, illetve engedélyezhető más légijármű által foglalt magasság keresztezése, amennyiben kétséget kizáróan megerősítést nyert, hogy a légijárművek elhagyták egymást, és legalább az alkalmazható elkülönítéssel megegyező távolságra eltávolodtak egymástól.

5.4.2.6.4 *Távolságon alapuló hosszirányú elkülönítési minimum alkalmazása RNP RNAV környezetben ADS használatával.*

5.4.2.6.4.1 ADS használatán alapuló elkülönítés alkalmazása esetén a légijárművek számított helyzetei közötti távolság semmilyen esetben sem lehet kevesebb az előírt elkülönítési minimumnál. Ezt a távolságot a következő módszerek egyike alapján kell biztosítani.

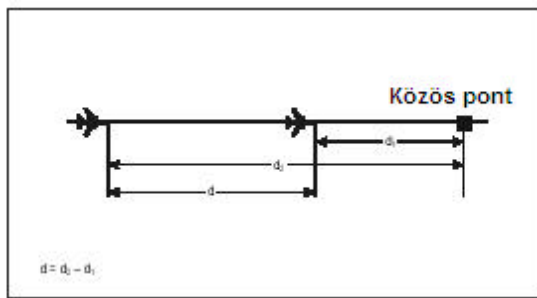
a) Azonos, megegyező útirányon lévő légijárművek esetében, a távolságot a légijárművek számított helyzetei között kell mérni, vagy a légijárművek és az útirányon lévő közös pontra mért távolságokkal kell számítani. (lásd 5-28 és 5-29 ábrák);

Megjegyzés: Azonos, megegyező útirányok az 5.4.2.1.5 a) pontban meghatározott azonos útirányok egy speciális esete, ahol a szögeltérés 0, illetve az 5.4.2.1.5 b) pontban meghatározott reciprok útirányok esetében 180 fok.

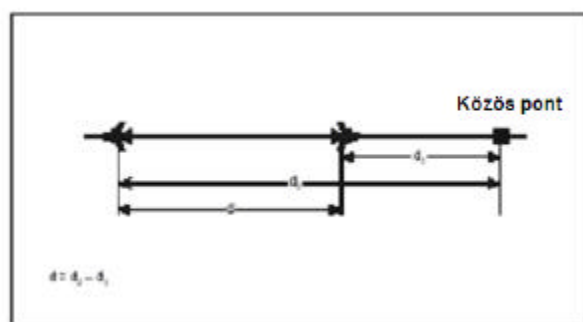
b) Az a) pontban leírttól eltérő, azonos vagy reciprok, nem-párhuzamos irányú útvonalon lévő légijárművek közötti távolságot az útvonalak vagy az útvonalak meghosszabbításának közös keresztezési pontjától kell mérni (lásd 5-30-tól az 5-32-ig ábrákat); és

c) Ha a légijárművek olyan párhuzamos útirányokon vannak, amelyek védőterületei átfedik egymást, a távolságot az a) pontban leírtak szerint az „A” légijármű útvonala mentén, az „A” légijármű számított helyzeteinek és a „B” légijárműnek az „A” légijármű útirányára merőlegesen vetített (abeam) számított helyzeteinek felhasználásával kell mérni. (lásd 5-33 ábra).

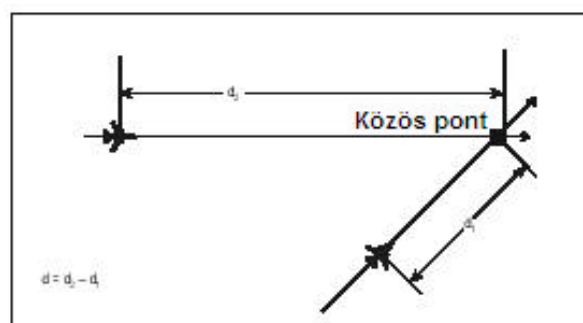
Megjegyzés: Az 5-28-tól 5-33-ig ábrákon megjelenített összes esetben a „d” érték a közös ponthoz közelebbi légijármű távolságának a közös ponttól távolabb lévő légijármű távolságából történő kivonás eredménye az 5-32 ábra kivételével, ahol a két távolság összeadódik és a légijárművek sorrendje lényegtelen a számítás során.



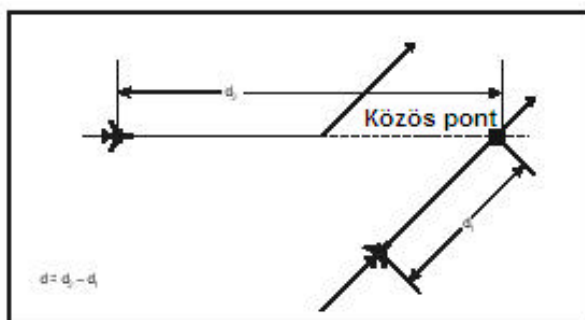
5.28. ábra. A légijárművek közötti számított távolság [lásd 5.4.2.6.4.1 a)]



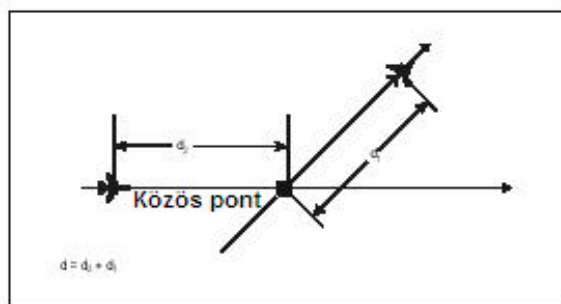
5.29. ábra. A légitjárművek közötti számított távolság [lásd 5.4.2.6.4.1 a)]



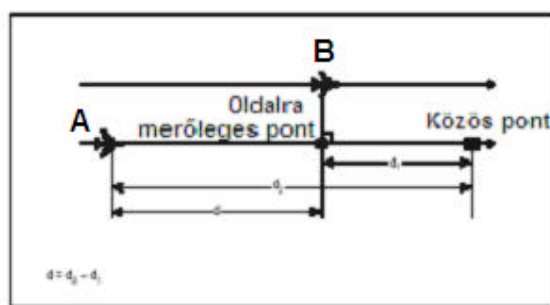
5.30. ábra. A légitjárművek közötti számított távolság [lásd 5.4.2.6.4.1 b)]



5.31. ábra. A légitjárművek közötti számított távolság [lásd 5.4.2.6.4.1 b)]



5.32. ábra. A légitjárművek közötti számított távolság [lásd 5.4.2.6.4.1 b)]



5.33. ábra Számított távolság [lásd 5.4.2.6.4.1 c)]

5.4.2.6.4.2 Ha a légijárművek az alkalmazható elkülönítési minimummal megegyező távolságra vannak, vagy a köztük lévő távolság várhatóan a fenti távolságra csökken, akkor sebesség szabályozási módszereket – beleértve a Mach szám kiosztását – kell alkalmazni, annak érdekében, hogy az előírt minimális távolság fennálljon az elkülönítési minimum alkalmazásának időszakában.

5.4.2.6.4.3 Azonos útirányon (utazó) magasságot tartó, emelkedő vagy süllyedő légijárművek esetében a következő elkülönítési minimum alkalmazható:

Elkülönítési minimum	RNP típus	Az ADS időszakos jelentések közötti maximális időtartam
50 NM (93 km)	10	27 perc
	4	32 perc
30 NM (55.5 km)	4	14 perc

Megjegyzés: Fenti táblázatban szereplő elkülönítési minimumok egyrészt meghatározott RNP értékeket követelnek meg, másrészt az összeköttetési és felderítési követelményeket meghatározó összeütközési kockázat modellezésen alapulnak. Mindamellet a modellezés nem tartalmazza az összes működési és műszaki szempontot, és olyan paraméter értékektől függ, melyek azon légtér alapján változnak, ahol az elkülönítési minimumok alkalmazásra kerülnek. Ennek következtében, a bevezetést megelőzően végre kell hajtani a rendszer megfelelő időtartamú és integritású ellenőrzését annak érdekében, hogy ezek a paraméterek és feltételek, beleértve az érintett légtérre vonatkozó időjárás változásokat vagy más váratlan eseményeket vizsgálat alá kerüljenek, és kimutatható legyen a működési és műszaki követelményeknek történő megfelelés.

5.4.2.6.4.3.1 Az ADS szolgáltatások nyújtására vonatkozó működési és műszaki követelményeknek meg kell felelniük a 13. Fejezet rendelkezéseinek.

Megjegyzés: Bevezetés előtt különösen tekintetbe kell venni a 13. Fejezet 13.4.3 és a 13.4.6.1 pontjaiban található követelményeket.

5.4.2.6.4.3.2 Az 5.4.2.6.4.3 pontban található elkülönítési minimum alkalmazását biztosító összeköttetési rendszernek lehetővé kell tennie, hogy az irányító a szabályos összeköttetést használó légijárművel történő kapcsolatfelvételt követően 4 percn belül beavatkozzon és megszüntessen egy potenciális konfliktust. Egyéb, kiegészítő eszköznek is rendelkezésre kell állnia, melynek a szabályos összeköttetés hibája esetén lehetővé kell tennie, hogy az irányító az összes időt beleértve 10.5 percn belül beavatkozzon és megszüntesse a konfliktust.

5.4.2.6.4.3.3 Amennyiben egy időszakos vagy egy útvonalpont változásra generálódó esemény alapú címzett ADS jelentés nem érkezett meg 3 perccel azt követően, hogy azt el kellett volna küldeni, a jelentést megkésettnek kell tekinteni, és az irányítónak a lehető leggyorsabban intézkednie kell a jelentés beszerzéséről, rendes esetben ADS vagy CPDLC útján. Ha egy jelentés nem érkezik meg 6 perccel azt követően, hogy az eredeti jelentést el kellett volna küldeni, és mivel fennáll az elkülönítés sérülésének lehetősége egy másik légijárművel, az irányítónak a lehető leggyorsabban intézkednie kell bármilyen potenciális konfliktus(ok)

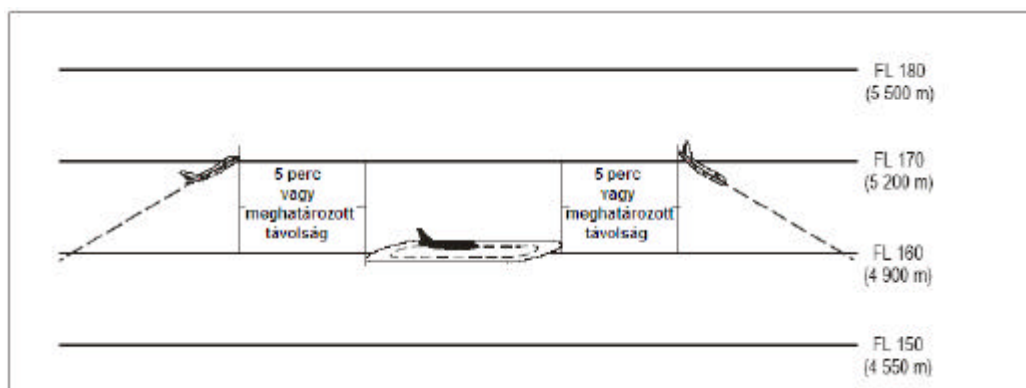
megszüntetéséről. A összeköttetés ellátására biztosított eszközöknek olyanoknak kell lennie, hogy a konfliktus megszüntethető legyen további 7.5 percen belül.

5.4.2.6.4.4 Reciprok útirányokon, szembe haladó légi járműveknek engedélyezhető az emelkedés és süllyedés egy másik légi jármű által foglalt magasságra, illetve engedélyezhető a keresztezése egy másik légi jármű által foglalt magasságnak feltéve, hogy a légi járművek az 5.4.2.6.4.1 pontban leírtakkal összhangban alkalmazható elkülönítési minimumnak megfelelő távolságra elhagyták egymást.

5.5 REPÜLÉS KÖZBEN VÁRAKOZÓ LÉGIJÁRMŰVEK ELKÜLÖNÍTÉSE

5.5.1 Egymással szomszédos várakozási légtérben üzemelő légi járművek között megfelelő függőleges elkülönítési minimumot kell alkalmazni kivéve, amikor oldalirányú elkülönítés áll fenn a várakozási légterek között.

5.5.2 Repülés közben várakozó légi jármű és az egyéb, akár érkező, induló, vagy útvonalon lévő légi járművek között függőleges elkülönítést kell alkalmazni, mialatt az érkező, induló, vagy útvonalon lévő légi járművek a várakozási légtértől 5 percnél hosszabb időn belül tartózkodnak kivéve, ha oldalirányú elkülönítés áll fenn (lásd az 5-34 ábrát).



5-34. ábra. Várakozó és az útvonalon haladó légi járművek közötti elkülönítés (lásd 5.5.2)

5.6 MINIMÁLIS ELKÜLÖNÍTÉS AZ INDULÓ LÉGIJÁRMŰVEK KÖZÖTT

Megjegyzés: A jelen pontban szereplő rendelkezések kiegészítik az 5.4.2 pontban előírt hosszirányú elkülönítési minimumokat.

5.6.1 Ha a turbulencia elkülönítési minimumot nem kell alkalmazni, 1 perc az elkülönítés, amikor a légi járművek felszállás után azonnal egymástól legalább 45 fokkal eltérő útirányokon repülnek és így az oldalirányú elkülönítés biztosítva van (lásd az 5-35 ábrát).

Ez a minimum csökkenthető, ha a légi járművek párhuzamos futópályákat használnak, vagy amikor a 6. Fejezet 6.3.3.1 pont alatti eljárást alkalmazzák olyan széttartó irányú futópályáknál, amelyek egymást nem keresztezik és felszállás után azonnal oldalirányú elkülönítés jön létre.

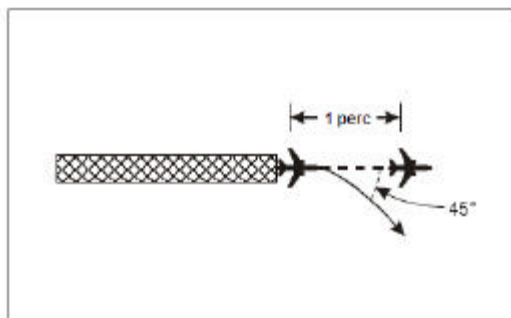
1. *Megjegyzés: A légi járművek turbulenciakategóriákba sorolását a 4. Fejezet 4.9.1 pontja, a hosszirányú elkülönítési minimumokat a 4. Fejezet 5.9 pontja és a 8. Fejezet 8.7 pontja tartalmazza.*

2. *Megjegyzés: A légi járművek által keltett légörvények részletes jellemzőit és a légi járműre gyakorolt hatásukat a Légiforgalmi Szolgálatok Tervezési Kézikönyve (ICAO Doc. 9426) II. Rész 5. pontja tartalmazza.*

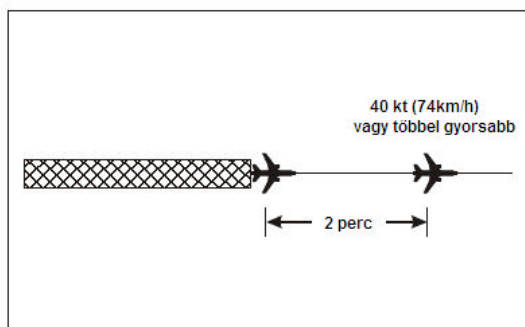
5.6.2 2 perc az elkülönítés a felszálló légi járművek között, ha az elől haladó légi jármű legalább 40 csomóval (74 km/h) gyorsabb, mint az öt követő légi jármű, és mindkettő azonos útirányt követ (lásd az 5-36 ábrát).

Megjegyzés: A légi járművek emelkedés közbeni sebesség különbségének TAS-on alapuló kiszámítása esetleg nem elég pontos minden körülmények között annak meghatározására, hogy a 2 perces elkülönítés alkalmazható-e. Ilyen esetben az IAS-on alapuló számítás megfelelőbb lehet. Lásd még a 4. Fejezet 4.6 pontját, a sebességszabályozási utasításokról.

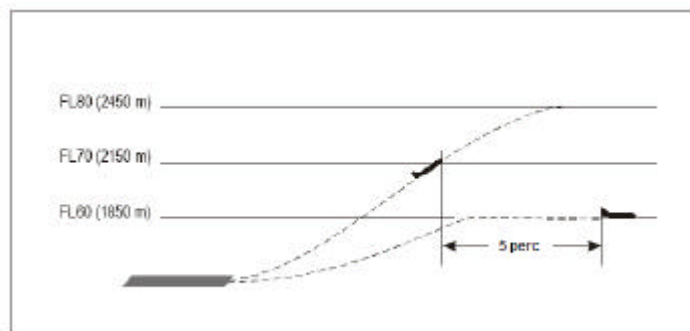
5.6.3 5 perc az elkülönítés mindaddig, amíg függőleges elkülönítést nem hoznak létre, ha az induló légi jármű keresztezi az előtte indult légi jármű repülési magasságát és mindkettő azonos útirányt követ (lásd az 5-37 ábrát). Biztosítani kell, hogy az 5 perc elkülönítés mindvégig fennálljon, vagy növekedjen, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak.



5-35. ábra. Egy perc elkülönítés a legalább 45°-kal eltérő útirányt követő induló légi járművek között (lásd 5.6.1)



5-36. ábra. Két perc elkülönítés az azonos útirányt követő induló légi járművek között (lásd 5.6.2)



5-37. ábra. Öt perc elkülönítés az azonos útirányt követő, induló légi járművek között (lásd 5.6.3)

5.7 INDULÓ LÉGIJÁRMŰVEK ELKÜLÖNÍTÉSE ÉRKEZŐ LÉGIJÁRMŰVEKTŐL

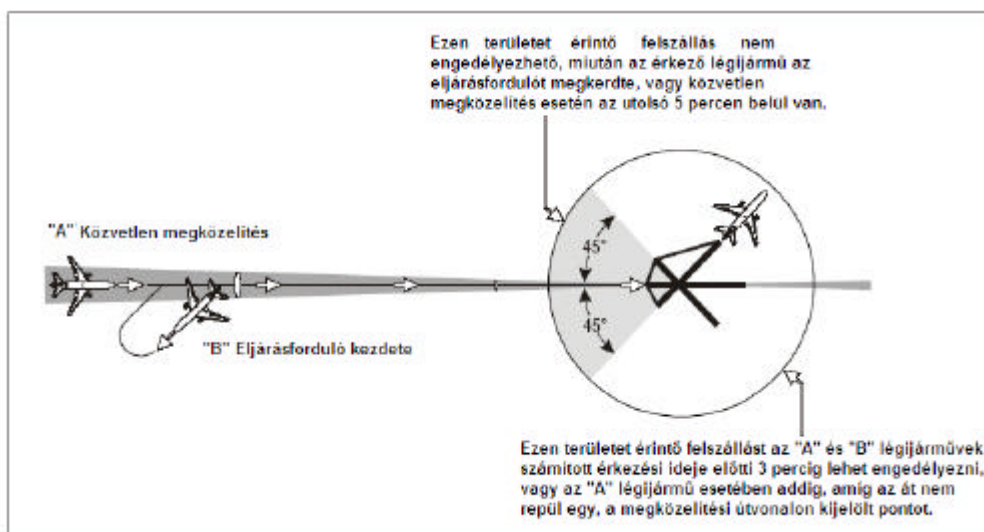
5.7.1 A következő elkülönítést kell alkalmazni, amikor a felszállási engedély egy érkező légijármű helyzetén alapul.

5.7.1.1 Ha az érkező légijármű teljes műszer szerinti megközelítést végez, az induló légijármű felszállhat:

- bármely irányba mindaddig, amíg az érkező légijármű meg nem kezdte a végső megközelítésre vezető eljárási fordulóját, vagy alapfordulóját;
- a megközelítés irányának reciprokától legalább 45 fokkal eltérő irányba: miután az érkező légijármű megkezdte a végső megközelítésre vezető eljárásfordulóját, vagy alapfordulóját, feltéve, hogy a felszállás azon időpont előtt legalább 3 perccel megtörténik, mielőtt még az érkező légijármű várhatóan át repüli a műszeres futópálya küszöbét (lásd az 5-38 ábrát).

5.7.1.2 Ha az érkező légijármű közvetlen megközelítést végez, az induló légijármű felszállhat:

- bármely irányba feltéve, hogy a felszállás 5 perccel azon időpont előtt megtörténik, amikor az érkező légijármű a műszeres futópálya küszöbe fölé várható,
- Az érkező légijármű megközelítési irányának reciprokától legalább 45 fokkal eltérő irányba:
 - ha a felszállás legalább 3 perccel azon időpont előtt megtörténik, amikor az érkező légijármű a műszeres futópálya küszöbe fölé várható (lásd az 5-38 ábrát), vagy
 - mindaddig, míg az érkező légijármű át nem repüli a végső megközelítési nyomvonalán a földterelési ponttól számított 4 NM (7,4 km) távolságot.



5-38. ábra. Induló és érkező légijárművek közötti elkülönítés (lásd 5.7.1.1 b) és 5.7.1.2 b))

5.8 RADAR NÉLKÜLI HOSSZIRÁNYÚ ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUMOK TUBULENCIA ESETÉN

5.8.1 Alkalmazhatóság

5.8.1.1 Az érintett ATC egységnek nem kell turbulencia elkülönítést alkalmaznia:

- azonos futópályára leszálló, érkező VFR légijárművek esetén, amennyiben az előttük leszálló egy NEHÉZ (HEAVY), vagy KÖZEPES (MEDIUM) légijármű; és
- látással történő megközelítést végző, érkező IFR légijárművek között, amikor a légijármű jelentette, hogy az előtte haladó légijárművet látja, és arra utasították, hogy saját elkülönítés tartásával kövesse azt.

5.8.1.2 A fenti 5.8.1.1 pont *a)* és *b)* alpontjaiban jelzett repülések esetében, vagy amikor szükségesnek ítélik az ATC hívja fel a figyelmet a lehetséges légi jármű keltette turbulenciára. Az érintett légi jármű parancsnok felelőssége annak biztosítása, hogy az előtte haladó nehezebb turbulencia kategóriájú légi jármű mögötti távolság megfelelő legyen. Amennyiben a hajózó személyzet nagyobb távolság tartást tart szükségesnek, erről, a kívánt mérték megadásával tájékoztassa az ATC egységet.

5.8.2 Érkező légi járművek

5.8.2.1 Az 5.8.1.1 *a)* és *b)* alpontokban leírtak kivételével az alábbi radar nélküli elkülönítési minimumokat kell alkalmazni:

5.8.2.1.1 Egy NEHÉZ vagy egy KÖZEPES légi jármű mögött leszálló légi jármű esetén az alábbi minimumokat kell alkalmazni:

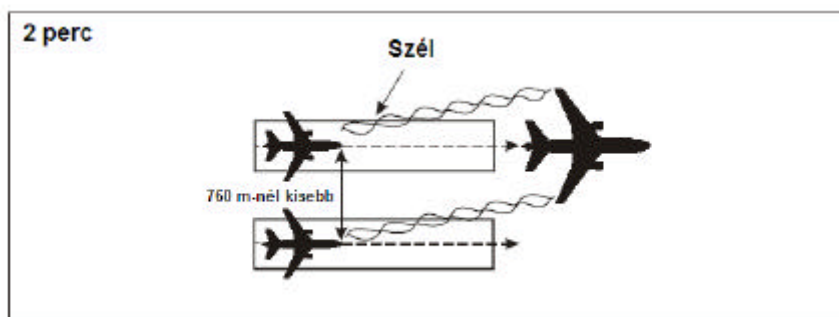
- a)* NEHÉZ légi járművet követő KÖZEPES légi jármű: 2 perc,
- b)* NEHÉZ vagy KÖZEPES légi járművet követő KÖNNYŰ (LIGHT) légi jármű: 3 perc.

5.8.3 Induló légi járművek

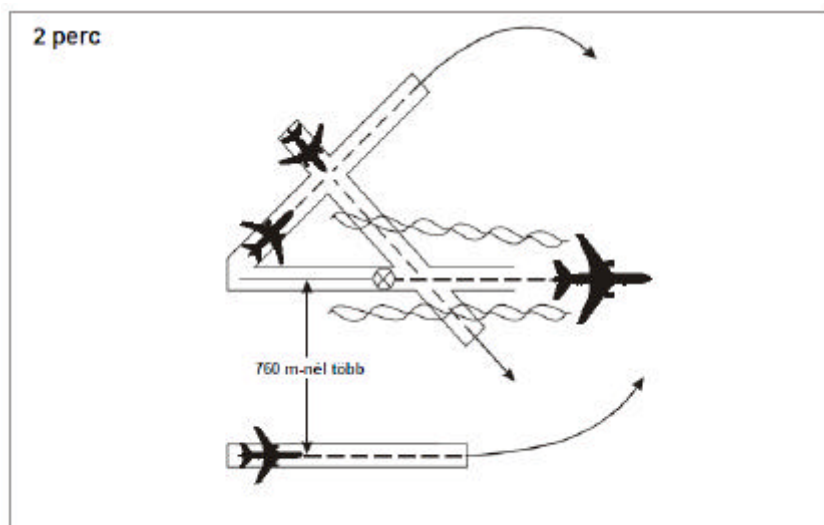
5.8.3.1 Legalább 2 perc elkülönítést kell biztosítani a NEHÉZ légi jármű mögött felszálló KÖNNYŰ vagy KÖZEPES légi jármű, illetve egy KÖZEPES légi jármű mögött felszálló KÖNNYŰ légi jármű között, ha légi járművek:

- a)* ugyanazt a futópályát használják,
- b)* 760 m-nél kisebb oldaltávolságú párhuzamos futópályákat használnak,
- c)* keresztező 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 attól kevesebb, mint 1000 lábbal (300 m) alatta,
- d)* 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 attól kevesebb, mint 1000 lábbal (300 m) alatta.

Megjegyzés: Lásd az 5-39 és 5-40 ábrát.



5-39. ábra. Két perc elkülönítés a követő légi járművek számára (lásd 5.8.3.1 a) és b))

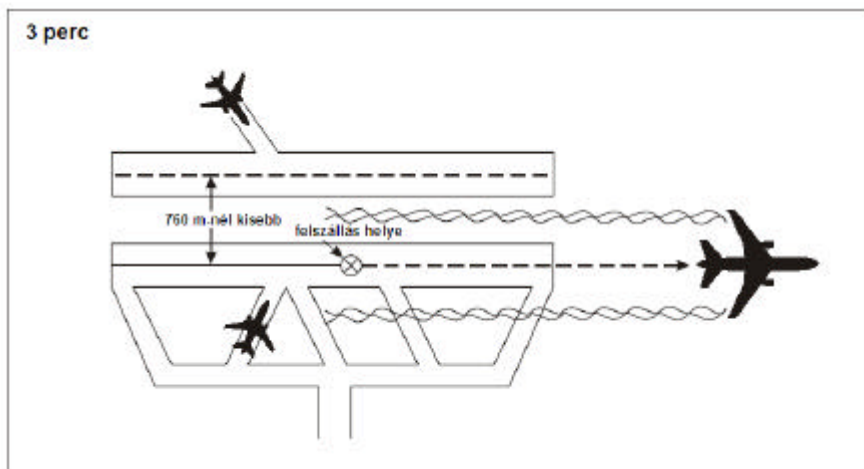


5-40. ábra. Két perc turbulencia elkülönítés a keresztező légi járművek számára (lásd 5.8.3.1 c) és d))

5.8.3.2 3 perc elkülönítést kell biztosítani a NEHÉZ légi jármű mögött felszálló KÖNNYŰ vagy KÖZEPES légi jármű, illetve egy KÖZEPES légi jármű mögött felszálló KÖNNYŰ légi jármű között, ha a másodiknak felszálló légi jármű:

- ugyanannak a futópályának a közbeső részéről; vagy
- 760 m-nél kisebb oldaltávolságú párhuzamos futópályának a közbeső részéről száll fel.

Megjegyzés: Lásd az 5-41 ábrát.



5-41. ábra. Három perc elkülönítés a követő légi járművek számára (lásd 5.8.3.2)

5.8.4 Áthelyezett leszállási küszöb

2 perc elkülönítési minimumot kell biztosítani egy NEHÉZ légi járművet követő KÖNNYŰ vagy KÖZEPES légi jármű, valamint egy KÖZEPES légi járművet követő KÖNNYŰ légi jármű között, ha a légi járművek olyan futópályára üzemelnek, melynek leszállási küszöbét áthelyezték, amikor:

- a NEHÉZ leszálló légi járművet KÖNNYŰ vagy KÖZEPES felszálló légi jármű követi, valamint egy KÖZEPES leszálló légi járművet egy KÖNNYŰ felszálló légi jármű követ, vagy

- b) egy felszálló NEHÉZ légitárművet egy KÖNNYŰ vagy KÖZEPES leszálló légitármű követ, vagy egy KÖZEPES felszálló légitárművet egy leszálló KÖNNYŰ légitármű követ, ha a tervezett repülési pályájuk keresztezi egymást.

5.8.5 Ellentétes irányú üzemelés

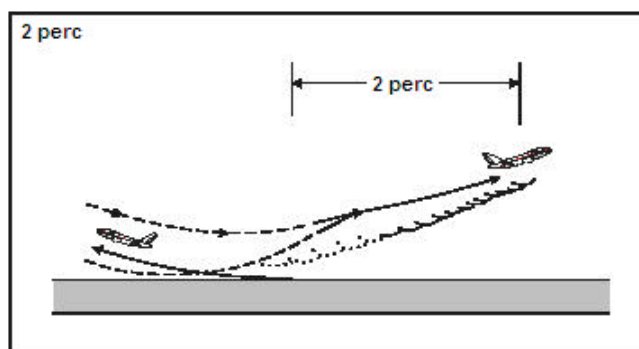
2 perc elkülönítési minimumot kell biztosítani egy NEHÉZ légitárművet követő KÖNNYŰ vagy KÖZEPES légitármű, valamint egy KÖZEPES légitárművet követő KÖNNYŰ légitármű között, ha a nehezebb légitármű alacsony áthúzást vagy megszakított megközelítést végez és a könnyebb légitármű:

- a) a felszálláshoz a futópálya ellentétes irányát használja, vagy

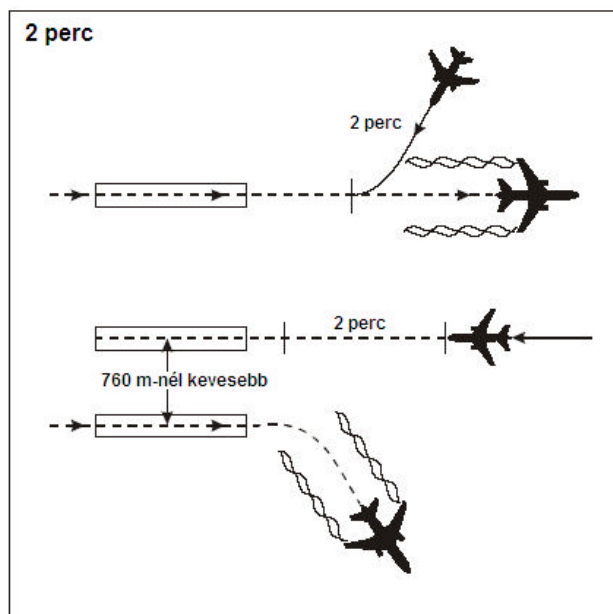
Megjegyzés: Lásd az 5-42 ábrát.

- b) ugyanarra a futópályára ellentétes irányból száll le, vagy egy olyan párhuzamos futópályára hajt végre ellentétes irányú leszállást, amely 760 m-nél kisebb oldaltávolságra helyezkedik el.

Megjegyzés: Lásd az 5-43 ábrát.



5-42. ábra. Két perc turbulencia elkülönítés ellentétes irányú felszállások esetén (lásd 5.8.5 a))



5-43. ábra. Két perc turbulencia elkülönítés ellentétes irányú leszállások esetén (lásd 5.8.5 b))

5.9 LÁTÁSI METEOROLÓGIAI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉS TARTÁSÁVAL TÖRTÉNŐ REPÜLÉSRE SZÓLÓ ENGEDÉLYEK

1. Megjegyzés: Amint az ebben a pontban is szerepel, a légiforgalmi irányító egységek nem biztosítanak függőleges vagy vízszintes elkülönítést a repülés azon meghatározott szakaszán, amelyre a légijármű VMC-ben maradás mellett, saját elkülönítés tartására kapott engedélyt. Ilyen esetben az így engedélyezett légijárműnek kell biztosítania azt, hogy az engedély időtartama alatt ne kerüljön olyan közelségbe más légijárművekhez, hogy ezáltal összeütközési veszély jöjjön létre.

2. Megjegyzés: Magától értetődő, hogy a VFR repülésnek mindig látási meteorológiai körülmények között kell maradnia. Ennek megfelelően, egy VFR repülésnek olyan engedély kiadása, hogy repüljön VMC-ben saját elkülönítés tartásával, semmi mást nem céloz, csupán annak hangsúlyozását, hogy a légiforgalmi irányítás más légijárműtől elkülönítést nem biztosít.

3. Megjegyzés: Az 1. számú mellékletben foglaltak szerint a légiforgalmi irányító szolgálatok feladatai nem terjednek ki a földdel való összeütközés megelőzésére. Ennek következtében a jelen melléklet eljárásai nem mentesítik a légijármű vezetőjét azon felelőssége alól, hogy meggyőződjön arról, hogy a légiforgalmi irányító egységek által kiadott valamennyi engedély biztonságos ebben a vonatkozásban., Amikor egy IFR légijárművet radarvektorálással irányítanak, vagy olyan közvetlen útvonalat adnak számára, ami a légijárművet letéríti az ATS útvonalról, a 8. Fejezet 8.6.5.2 pontjában leírt eljárást kell alkalmazni.

D és E osztályú légterekben történő üzemelés esetén, ha a légijármű kéri, a másik légijármű vezető beleegyezésével egy ATC egység engedélyt adhat nappal, látási meteorológiai körülmények között működő ellenőrzött repülésnek, beleértve az induló és érkező repüléseket is arra, hogy VMC-ben maradván, saját elkülönítést tartson a másik légijárműtől. Amikor valamely ellenőrzött repülésnek ilyen engedélyt adnak, a következőket kell alkalmazni:

- a) az engedély a repülés egy meghatározott szakaszára vonatkoztatva csak FL100 (3050 m STD), vagy 10 000 láb (3050 m), amelyik a megfelelő alatti, emelkedő, vagy süllyedő légijárműnek adható;
- b) ha fennáll annak lehetősége, hogy a repülés látási meteorológiai körülmények között nem hajtható végre, akkor az IFR repülésnek alternatív utasításokat kell adni, amelyeket abban az esetben kell végrehajtani, ha a VMC-ben való repülés nem tartható az engedély érvényességi ideje alatt;
- c) ha az IFR repülést végző légijármű vezetője azt látja, hogy az időjárási körülmények romlanak, és úgy gondolja, hogy a VMC-ben való repülés lehetetlenné válik, köteles tájékoztatni az ATC-t, mielőtt IMC-be kerülne és a megadott alternatív utasításoknak megfelelően kell eljárnia.

Megjegyzés: Lásd az 5.10.1.2 pontot is.

5.10 MÉRVADÓ FORGALOMRÓL SZÓLÓ TÁJÉKOZTATÁS

5.10.1 Általános rész

Megjegyzés: Jelen fejezet 5.2 pontja értelmében, de az abban meghatározott bizonyos kivételekkel, az ATC elkülönítést köteles biztosítani az IFR repülések között az A – E osztályú légterekben, valamint az IFR és VFR repülések között a B és C osztályú légterekben. Az ATC-nek nem kell elkülönítést biztosítania a VFR repülések között, a B osztályú légtereket kivéve. Ennek megfelelően IFR és VFR repülések egyaránt lehetnek mérvadó forgalmak az IFR forgalom számára, és IFR repülések lehetnek mérvadó forgalmak a VFR forgalom számára. A VFR repülések azonban – a B osztályú légtereket kivéve – nem jelentenek mérvadó forgalmat a többi VFR repülés számára.

5.10.1.1 A mérvadó forgalomról tájékoztatást kell adni az érintett ellenőrzött repüléseknek, valahányszor azok egymásra nézve mérvadó forgalmat jelentenek.

Megjegyzés: Ez a tájékoztatás szükségszerűen vonatkozik VMC-ben a saját elkülönítés tartásával engedélyezett ellenőrzött repülésekre, valamint bármikor, ha a tervezett elkülönítési minimum nem áll fenn.

5.10.2 Tájékoztatás biztosítása

A mérvadó forgalomról szóló tájékoztatásnak tartalmaznia kell:

- a) az érintett légi jármű repülési irányát;
- b) az érintett légi jármű típusát és (amennyiben szükséges) a turbulencia kategóriát;
- c) az érintett légi jármű utazómagasságát és
 1. azon helyhez legközelebb eső jelentőpontra való számított érkezési idejét, ahol a magasság keresztezés meg fog történni; vagy
 2. az érintett légi jármű viszonylagos irányát óra irány (12 osztású óra) szerint, valamint a konfliktust jelentő forgalomtól való távolságot; vagy
 3. az érintett légi jármű tényleges, vagy számított helyzetét.

1. Megjegyzés: Az 5.10 pontban foglaltak nem gátolják meg az ATC-t abban, hogy az irányítása alatt lévő légi járműveknek bármely más, rendelkezésére álló tájékoztatást megadjon a repülésbiztonság fokozásának céljából.

2. Megjegyzés: A turbulencia kategória csupán akkor jelent alapvető forgalmi tájékoztatást, ha az érintett légi jármű nehezebb turbulencia kategóriájú, mint az a légi jármű amely számára a forgalmi tájékoztatás adják.

5.11 ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUMOK CSÖKKENTÉSE

Megjegyzés: Lásd a 2. Fejezet 2.6 pontjában leírtakat is.

Az 5.4.1 és 5.4.2 pontokban részletezett elkülönítési minimumok Budapest FIR-ben a 8. Fejezet 8.7 pontjában részletezetteknek megfelelően csökkenthetők, amikor gyors és megbízható összeköttetési eszközökön túlmenően, az illetékes ATC egység számára radaron alapuló légi jármű helyzettájékoztatás áll rendelkezésre.

6. FEJEZET

LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ ELKÜLÖNÍTÉS A REPÜLŐTEREK KÖZELÉBEN

6.1 ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUMOK CSÖKKENTÉSE A REPÜLŐTEREK KÖZELÉBEN

Az 5. Fejezet 5.11.1 pontban említett körülményeken kívül, az 5. Fejezet 5.4.1 és 5.4.2 pontban részletezett elkülönítési minimumok csökkenthetők a repülőterek közelében, ha:

- a) a repülőtéri irányító megfelelő elkülönítést tud biztosítani, amikor mindegyik légi járművet folyamatosan látja, vagy
- b) mindegyik légi járművet folyamatosan látja a többi érintett légi jármű személyzete és a légi járművek vezetői jelentik, hogy saját elkülönítést tudnak tartani, vagy
- c) abban az esetben, amikor egy légi jármű egy másik légi járművet követ és a követő légi jármű személyzete jelenti, hogy látja a másik légi járművet és elkülönítést tud tartani.

6.2 LÉNYEGES HELYI FORGALOM

6.2.1 Az irányító által ismert lényeges helyi forgalomról szóló tájékoztatást késedelem nélkül továbbítani kell az érintett induló és érkező forgalom számára.

Megjegyzés: Lásd a 7. Fejezet 7.3.1.3 pontját is.

6.2.1.1 A lényeges helyi forgalomról olyan leírást kell adni, amely alapján az könnyen azonosítható.

6.3 ELJÁRÁSOK AZ INDULÓ LÉGIJÁRMŰVEK RÉSZÉRE

6.3.1 Általános rész

6.3.1.1 Az induló légi járművek számára engedélyekben 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, és/vagy mértékét, és minden egyéb, a légi jármű biztonságos működésével kapcsolatos műveletet.

6.3.1.2 Azokon a repülőtereken, ahol szabvány indulási útvonalakat (SID) dolgoztak ki, az induló légi jármű részére rendes körülmények között a megfelelő SID követésére adnak engedélyt.

6.3.2 Szabványos engedélyek az induló légi járművek részére

6.3.2.1 ÁLTALÁNOS RÉSZ

Az induló légi járművek részére adandó engedélyekre és az érintett ATC egységek közötti irányítás átadására vonatkozóan általánosan követendő, úgynevezett szabványos eljárások alkalmazhatók.

Megjegyzés. A koordinálásra és az irányítás átadására vonatkozó szabványos eljárásokra vonatkozó rendelkezéseket részletesen a 10. Fejezet 10.4.1 pontja tartalmazza.

6.3.2.2 KOORDINÁLÁS

6.3.2.2.1 Ahol az érintett egységek az induló légi járműveknek szóló szabványos 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 megfelelő szabványos engedélyt.

6.3.2.2.2 Az engedélyeket előzetesen csak akkor kell koordinálni, ha operatív okokból adódóan a szabványos engedélyek, vagy az irányítás átadására vonatkozó szabványos eljárás megváltoztatása szükséges, vagy kívánatos.

6.3.2.2.3 A bevezető irányító egységet az induló légi járművek sorrendjéről, valamint a használandó futópályáról mindig tájékoztatni kell.

6.3.2.2.4 Biztosítani kell, hogy a kijelölt SID azonosítók a repülőtéri irányító torony –, a bevezető irányító egység – és/vagy ACC számára a megfelelő formában megjelenítésre kerüljenek.

6.3.2.3 AZ ENGEDÉLYEK TARTALMA

Az induló légi járművek részére szóló szabványos engedélyeknek a következő adatokat kell tartalmazniuk:

- a) a légi jármű azonosító jele;
- b) engedély határ, rendes körülmények között a célrepülőtér;
- c) a kijelölt SID azonosítója, ha alkalmazható;
- d) kezdeti magasság, kivéve, ha azt a SID tartalmazza;
- e) a kiosztott SSR kód;
- f) bármely más szükséges utasítás, vagy tájékoztatás, amit a SID nem tartalmaz, mint például a frekvenciaváltásra vonatkozó utasítások.

6.3.2.4 RÁDIÓÖSSZEKÖTTETÉS MEGSZAKADÁSA

6.3.2.4.1 Az induló légi járműveknek szóló engedélyekben a repülés útvonalára a benyújtott repülési tervben töltött magasságtól eltérő kezdeti, vagy közbeni magasságot határozhatnak meg, időbeni, vagy földrajzi korlátozás nélkül. Az ilyen engedélyeket általában azért adják ki, hogy az ATC taktikai, például radarirányítási, módszereinek alkalmazását elősegítsék.

6.3.2.4.2 Amikor az induló légi járműveknek a kezdeti, vagy közbeni magasságokra időbeni, vagy földrajzi megkötés nélküli engedélyeket adnak ki, levegő-föld összeköttetés megszakadása esetén, amikor a légi járművet az érvényes repülési tervében töltött útvonaltól eltérő, más útvonalra vektoráltak, a légi jármű a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben leírtak szerint jár el.

6.3.3 Indulási sorrend

6.3.3.1 A felszálló légi járművek forgalma meggyorsítható olyan felszállási irány felajánlásával, amely nem a széllal szemben van. A légi jármű parancsnokának felelőssége annak eldöntése, hogy végrehajt-e ilyen felszállást, vagy a kedvezőbb irányba történő felszállásra várakozik.

6.3.3.2 Ha az indulásokat késleltetik, a késleltetett repüléseknek az engedélyt általában a tervezett indulási idejük sorrendjére alapozva kell kiadni kivéve:

- a) ha ettől a sorrendtől való eltérés maximális számú indulást eredményezhet a legkisebb átlagos késés mellett;
- b) amikor a lehetőségekhez mérten helyt adnak valamely légi jármű üzemben tartó saját repüléseire vonatkozó sorrendiségi kéréseinek.

6.3.3.3 Hacsak a CFMU-tól származó tájékoztatásból a légi jármű üzemben tartók, vagy kijelölt képviselőik előtt az még nem ismert, a légiforgalmi irányító egységek, amikor lehetséges értesítsék azokat, ha az előrelátható késések a 30 percet meghaladják.

6.4 TÁJÉKOZTATÁSOK INDULÓ LÉGIJÁRMŰVEK RÉSZÉRE

Megjegyzés: A repüléstájékoztató közleményekre vonatkozóan lásd a 11. Fejezet 11.4.3 pontját.

6.4.1 Meteorológiai körülmények

Az induló légi járműnek késedelem nélkül meg kell adni a felszállási és kezdeti emelkedési terület meteorológiai körülményeinek lényeges változására vonatkozó tájékoztatást, melyet a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység azután szerzett be, hogy az induló légi jármű összeköttetést létesített vele kivéve ha tudott, hogy a légi jármű már vette ezt a tájékoztatást.

A lényeges változások ebben az értelemben magukba foglalják a talajszél irányára, vagy sebességére, látástávolságra, futópálya menti látástávolságra, vagy a levegő hőmérsékletre (gázturbinás légi járművek részére) vonatkozó változásokat, 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 előfordulását.

6.4.2 Vizuális és nem vizuális eszközök működési állapota

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 tudott, hogy a légi jármű már vette ezt a tájékoztatást.

6.5 ELJÁRÁSOK AZ ÉRKEZŐ LÉGI JÁRMŰVEK RÉSZÉRE

6.5.1 Általános rész

6.5.1.1 Amikor nyilvánvaló, hogy az érkező légi járművek késni fognak, a lehetőségekhez mérten erről a légi jármű üzemben tartókat, vagy kijelölt képviselőjüket értesíteni, és a várható késésekben beállott minden változásról folyamatosan tájékoztatni kell.

6.5.1.2 Az érkező légi járműtől megkövetelhető, hogy jelentse valamely fontos pont, vagy navigációs berendezés elhagyását, vagy keresztezését, az eljárásforduló, vagy az alapforduló megkezdését, illetve hogy adjon meg minden olyan tájékoztatást, amelyet az irányító a légi járművek indulásának és érkezésének meggyorsítása érdekében megkíván.

6.5.1.3 IFR repülés nem kaphat engedélyt a kezdeti megközelítésre az arra előírt minimális magasság alatt, sem arra, hogy ezen magasság alá süllyedjen, kivéve, ha:

- a légi jármű vezetője jelentette valamely navigációs berendezéssel meghatározott pont, vagy útpont átrepülését, vagy
- a légi jármű vezetője azt jelenti, hogy a repülőteret látja és a repülőteret folyamatosan látva tud közeledni, vagy
- a légi jármű látással történő megközelítést hajt végre, vagy
- a légi jármű helyzetét radar segítségével kétséget kizáróan megállapították és radar szolgáltatás nyújtás esetére alacsonyabb minimális magasságot állapítottak meg.

6.5.1.4 Azokon a repülőtereken, ahol szabvány érkezési útvonalakat (STAR-ok) dolgoztak ki, az érkező légi jármű részére rendes körülmények között a megfelelő STAR követésére adnak engedélyt. A légi járműveket a lehető leghamarabb tájékoztatni kell a bevezetés várható típusáról és a használatos futópályáról.

Megjegyzés. A szabványos érkezési engedélyekre vonatkozóan lásd a 6.5.2 pontot.

6.5.1.5 A bevezető irányító egységgel való koordinálást követően az ACC az első érkező légi járművet a várakozási pont helyett közvetlenül megközelítésre engedélyezheti.

6.5.2 Szabványos engedélyek az érkező légi járművek részére

6.5.2.1 ÁLTALÁNOS RÉSZ

Az érkező légi járművek részére adandó engedélyekre és az érintett ATC egységek közötti irányítás átadására vonatkozóan ugyancsak alkalmazhatók szabványos eljárások.

Megjegyzés: A koordinálásra és az irányítás átadására vonatkozó szabványos eljárásokra vonatkozó rendelkezéseket részletesen a 10. Fejezet 10.4.1 pontja tartalmazza.

6.5.2.2 KOORDINÁLÁS

6.5.2.2.1 Amikor az érkező légi járművekre vonatkozóan szabványos eljárásokat alkalmaznak és közelkörzeti késleltetés nem várható, a megfelelő STAR követésére szóló engedélyt rendes körülmények között az ACC adja ki, a bevezető irányító egységgel, vagy – attól függően melyik alkalmazható – a repülőtéri irányító toronnyal történő előzetes koordinálás, vagy jóváhagyás nélkül.

6.5.2.2.2 Az engedélyeket előzetesen csak akkor kell koordinálni, ha operatív okokból adódóan a szabványos engedélyek, vagy az irányítás átadására vonatkozó szabványos eljárás megváltoztatása szükséges, vagy kívánatos.

6.5.2.2.3 A bevezető irányító egységet tájékoztatni kell az azonos STAR-t követő légi járművek sorrendjéről.

6.5.2.2.4 Biztosítani kell, hogy a kijelölt STAR azonosítók az ACC, a bevezető irányító egység és/vagy a repülőtéri irányító torony számára a megfelelő formában megjelenítésre kerüljenek.

6.5.2.3 AZ ENGEDÉLYEK TARTALMA

Az érkező légi járművek részére szóló szabványos engedélyeknek a következő adatokat kell tartalmazniuk:

- a) a légi jármű azonosító jele;
- b) a kijelölt STAR azonosítója,
- c) használatos futópálya kivéve, ha azt a STAR tartalmazza;
- d) kezdeti magasság, kivéve, ha azt a STAR tartalmazza;
- e) bármely más szükséges utasítás, vagy tájékoztatás, amit a STAR nem tartalmaz, mint például a frekvencia váltásra vonatkozó utasítások.

6.5.3 Látással történő megközelítés

6.5.3.1 A 6.5.3.3 pontban megfogalmazott körülmények fennállása esetén, valamely IFR légi járműnek a hajózó személyzet kérésére, vagy az irányító kezdeményezésére engedélyezhető a látással történő megközelítés. Az utóbbi esetben a hajózó személyzet hozzájárulása is szükséges.

6.5.3.2 Az irányítóknak körültekintően kell eljárniuk, ha látással történő megközelítést kezdeményeznek olyan esetben, amikor feltételezik, hogy az érintett hajózó személyzet nem ismeri a repülőtér, és a repülőtér környezeti terep viszonyait. Amikor az irányítók látással történő megközelítéseket kezdeményeznek, az aktuális forgalmi és meteorológiai körülményeket szintén vegyék figyelembe.

6.5.3.3 IFR repülésnek engedélyezhető látással történő megközelítés végrehajtása, feltéve, hogy a légi jármű vezetője talajlátással tud közeledni és:

- a) a jelentett felhőalap nem alacsonyabb, mint az ilyen engedélyt kapott légi jármű részére kiadott kezdeti megközelítési magasság, vagy
- b) ha a légi jármű vezetője jelenti a kezdeti megközelítési magasságon vagy a műszer szerinti megközelítés során bármikor, hogy a meteorológiai viszonyok minden jel szerint lehetővé teszik a látással történő megközelítés és leszállás végrehajtását.

6.5.3.4 Elkülönítést kell biztosítani a látással történő megközelítés végrehajtására engedélyezett légi jármű, valamint a többi érkező és induló légi jármű között.

Megjegyzés: Ha az IFR légi járműnek engedélyezik a látással történő megközelítést, ez nem jelenti azt, hogy a légi jármű VFR szerinti működésre tér át.

6.5.3.5 Elkülönítést kell fenntartani az egymást követő látással történő megközelítést végrehajtó légi járművek között, amíg a követő légi jármű vezetője nem jelenti, hogy látja az előtte haladó légi járművet. A légi járművet utasítani kell, hogy saját elkülönítés fenntartásával kövesse az előtte haladó légi járművet.

6.5.3.5.1 Abban az esetben, ha mindkét légi jármű nehéz turbulencia kategóriájú, vagy az elől haladó nagyobb turbulencia kategóriába tartozik és a két légi jármű távolsága kisebb, mint a megfelelő turbulencia elkülönítési minimum, az irányító adjon ki a lehetséges turbulenciára vonatkozó figyelmeztetést.

6.5.3.5.2 Az érintett légi jármű parancsnok felelőssége annak biztosítása, hogy az előtte haladó nehezebb turbulencia kategóriájú légi jármű mögötti távolság megfelelő legyen. Amennyiben a hajózó személyzet nagyobb távolság tartást tart szükségesnek, erről a kívánt mérték megadásával tájékoztassa az ATC egységet.

6.5.3.5.3 Fenti előírás a légtér osztályozástól függetlenül alkalmazható, és az elől haladó légi jármű vezetőjének hozzájárulását nem kell kikérni.

6.5.3.6 Az összeköttetést a repülőtéri irányító részére olyan földrajzi helyen, vagy időpontban adják át, amely után a légi járműnek a helyi mérvadó forgalomról szóló tájékoztatások, amennyiben szükséges és a leszállási engedély, vagy egyéb feltételes engedély még kellő időben kiadható legyen.

6.5.4 Műszer szerinti megközelítés

6.5.4.1 Az érkező légi jármű által követendő műszeres bevezetési eljárást a bevezető irányító egység határozza meg. A légi jármű személyzete kérhet, és ha a körülmények megengedik, alternatív eljárásra engedélyt kaphat.

6.5.4.2 Ha egy légi jármű vezetője azt jelenti, vagy az ATC egység előtt nyilvánvalóvá válik, hogy a légi jármű vezetője nem ismeri a műszer szerinti megközelítési eljárást, akkor közölni kell vele az eljárás részleteit.

Ilyenek például a kezdeti megközelítési magasság és az a pont (a megfelelő jelentőpontról számított percekben), melynél az alap vagy eljárás fordulót meg kell kezdeni, az a magasság, amelynél az eljárás fordulót el kell végezni, a végső megközelítési útírány, kivéve hogy csak ezen legutóbbit kell közölni, ha a légi járműnek közvetlen megközelítésre szóló engedélyt kívánnak adni.

Az eljáráshoz szükséges rádió navigációs berendezés(ek) frekvenciáját(it), valamint a megszakított megközelítési eljárást is közölni kell, ha szükségesnek ítélik.

6.5.4.3 A teljes eljárást akkor is végre kell hajtani, ha a megközelítési eljárás befejezése előtt megvan a talajlátás, hacsak a légi jármű nem kér és nem kap engedélyt látással történő megközelítésre.

6.5.5 Várakozás

6.5.5.1 Hosszantartó késleltetések esetén a légi járműveket a várható késésről a lehető legkorábban tájékoztatni kell, és amikor csak lehetséges utasítást, vagy lehetőséget kell adni számukra, hogy sebességüket az útvonalon csökkentésük a várakozási idő csökkentése céljából.

6.5.5.2 Amikor késés várható, rendszerint az ACC felelős a légi járműveknek a várakozási pontig történő engedélyezéséért, és a várakozási utasítások – a várható bevezetési idővel vagy attól függően melyik a megfelelő, a továbbhaladási engedély időponttal együtt – ezen engedélyekbe való belefoglalásáért. (Lásd a 6.5.8 pontot.)

6.5.5.3 A bevezető irányító egységgel történt koordinálást követően az ACC engedélyezheti egy érkező légi járműnek, hogy látással történő várakozásra kijelölt hely fölött várakozzon, amíg a bevezető irányító egységtől további utasítást nem kap.

6.5.5.4 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.

6.5.5.5 A várakozást és a várakozási légtérbe való belépést a légi járműveknek az AIP-ben közzétett eljárások szerint kell végrehajtaniuk.

Amennyiben azok nincsenek közzétéve, vagy a hajózó személyzet előtt ismeretlenek, 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.

6.5.5.6 Rendes körülmények között a légi járműveket 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 helyi előírásban kell szabályozni.

Megjegyzés. Lásd 5. Fejezet 5.5 pontját a repülés közben várakozó légi járművek elkülönítésére vonatkozóan.

6.5.5.7 Egy várakozási pont, vagy látással történő várakozásra kijelölt hely fölötti magasságokat amennyire lehetséges úgy kell kiadni, hogy az elősegítse az egyes légi járművek részére a megközelítés engedélyezését, elsőbbségük sorrendjében. Általában egy várakozási pont, vagy látással történő várakozásra kijelölt hely fölött elsőnek érkező légi jármű legyen a legalacsonyabb magasságon, az utána érkezők az egymás után következő nagyobb magasságokon.

6.5.5.8 Amikor hosszantartó várakoztatás várható, a gázturbinás sugárhajtóműves légi járműveket, üzemanyag takarékoság érdekében, ha lehetséges, magasabb szinteken engedjék várakozni, bevezetési sorrendjük megtartása mellett.

6.5.5.9 Ha egy légi jármű nem képes végrehajtani a közzétett, vagy engedélyezett várakozási eljárást, akkor alternatív utasításokat kell kiadni számára.

6.5.5.10 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.

6.5.6 Bevezetési sorrend

6.5.6.1 ÁLTALÁNOS RÉSZ

A következő eljárásokat kell alkalmazni, amikor bevezetések vannak folyamatban:

6.5.6.1.1 A bevezetési sorrendet oly módon kell megállapítani, hogy az maximális számú légi jármű érkezését tegye lehetővé, legkisebb átlagos késés mellett. Elsőbbséget kell adni:

- a) olyan légi járműnek, amely a légi jármű biztonságos üzemeltetésére kiható tényezők miatt előreláthatólag leszállásra kényszerül (hajtómű hiba, kevés üzemanyag, stb.),
- b) mentő légi járműnek, illetve sürgős orvosi segítségre szoruló beteget, súlyosan sérült személyt, vagy humán transzplantációs anyagot szállító bármely légi járműnek;
- c) a kutatás-mentésben feladatot ellátó légi járműveknek, és
- d) az illetékes hatósági szervek által esetenként meghatározott, egyéb légi járműnek.

Megjegyzés. A kényszerhelyzetben lévő légi járművet a 15. Fejezet 15.1 pontjában leírtak szerint kell kezelni.

6.5.6.1.2 A soron következő légi járműnek engedélyezni kell a megközelítést, ha:

- a) az előtte haladó légi jármű jelentette, hogy a bevezetést képes befejezni anélkül, hogy műszeres meteorológiai körülmények közé kerülne; vagy
- b) az előtte haladó légi jármű rádióösszeköttetésben van a repülőtéri irányító toronnyal, a torony látja és biztosnak tűnik, hogy szabályszerű leszállás hajtható végre; vagy

- c) amikor időzített bevezetési eljárásokat alkalmaznak, és az előtte haladó légi jármű a megközelítés során befelé elhagyta a megállapított pontot, és biztosnak tűnik, hogy szabályszerű leszállás hajtható végre;
Megjegyzés. Lásd a 6.5.6.2.1 pontot az időzített bevezetési eljárásokra vonatkozóan.
- d) amikor az egymást követő légi járművek között, a radaron megfigyelt szükséges hosszirányú elkülönítést létrehozták.

6.5.6.1.3 A bevezetési sorrend meghatározásakor figyelembe kell venni, hogy turbulencia miatt, az érkező légi járművek között megnövelt hosszirányú elkülönítés alkalmazása válhat szükségessé.

6.5.6.1.4 Ha a bevezetési sorrendben valamely légi jármű vezetője jelezte azon szándékát, hogy várakozik az időjárás javulására, vagy egyéb okok miatt, azt engedélyezni kell.

Ha viszont más várakozó légi járművek azt jelentik, hogy folytatni kívánják leszálláshoz való megközelítésüket, akkor a várakozni kívánó légi jármű vezetőjének engedélyt kell adni egy szomszédos navigációs berendezés felett való várakozásra, ahol megvárja az időjárás javulását, vagy útvonal változtatást kell engedélyezni. Alternatív megoldásként a légi járműnek engedélyt kell adni a várakozók fölé való emelkedésre, hogy a többi várakozó légi járműnek engedélyezhető legyen a leszállás.

Amikor szükséges, koordinálni kell valamely szomszédos ATC egységgel, vagy irányítói szektorral, az adott egység, vagy szektor illetékessége alá tartozó forgalommal való konfliktus elkerülése érdekében.

6.5.6.1.5 A bevezetési sorrend megállapításánál azon légi járműnek, amelynek engedélyezték, hogy a közeli körzetben való előre bejelentett várakozás idejének meghatározott részét, az útvonalon csökkentett sebességgel repülje le, az így eltöltött időt, amennyire az csak lehetséges, figyelembe kell venni.

6.5.6.2 MŰSZER SZERINTI MEGKÖZELÍTÉSEK SORRENDJE ÉS ELKÜLÖNÍTÉSE

6.5.6.2.1 IDŐZÍTETT BEVEZETÉSI ELJÁRÁSOK

6.5.6.2.1.1 A következő eljárásokat kell alkalmazni, hogy a bevezetéseket meggyorsítsák több érkező légi jármű részére:

- a) a bevezetési pályán a légi jármű vezetője által pontosan meghatározható megfelelő pontot kell kijelölni, amely az egymást követő bevezetések időzítéséhez ellenőrző pontként szolgál,
- b) a légi járműveknek meg kell adni azt az időpontot, amikor ezt a kijelölt pontot befelé elhagyhatják, mely időpontot az alkalmazható elkülönítési minimumok – beleértve a futópálya foglaltság idejét is – mindenkor szem előtt tartásával, a futópályán egymást követő leszállások közötti megkívánt időköz elérése céljából kell meghatározni.

6.5.6.2.1.2 A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység határozza meg azt az időpontot, amikor a légi járműnek a kijelölt pontot el kell hagynia és kielégítő idővel előre közölnie kell ezt a légi járművel, hogy annak vezetője ennek megfelelően tudja szabályozni repülését.

6.5.6.2.1.3 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.

6.5.6.2.2 AZ EGYMÁST KÖVETŐ MEGKÖZELÍTÉSEK KÖZÖTTI IDŐKÖZÖK

Az egymást követő megközelítést végző légi járművek között alkalmazandó időközök, vagy távolságok megállapításánál figyelembe kell venni a következőket: az egymást követő légi járművek között a relatív sebességeket, 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.

Amikor radart használnak a bevezetési sorrend megállapítására, az egymást követő légi járművek között tartandó minimális távolságot helyi utasításokban kell meghatározni.

A helyi utasításokban meg kell továbbá határozni azokat a körülményeket, amikor a megközelítést végző légi járművek között megnövelt távolság alkalmazása válhat szükségessé, valamint meg kell határozni azokat az elkülönítési minimumokat is, melyeket ilyen körülmények között használni kell.

6.5.6.2.3 A BEVEZETÉSI SORRENDRŐL SZÓLÓ TÁJÉKOZTATÁS

A repülőtéri irányító tornyot tájékoztatni kell a végső megközelítést végző légi járművek sorrendjéről.

Megjegyzés: A turbulencia kategóriákat a 4. Fejezet 4.9 pontja, a radar nélküli hosszirányú elkülönítési minimumokat turbulencia esetén az 5. Fejezet 5.8 pontja tartalmazza.

6.5.7 Várható bevezetési idő

6.5.7.1 Várható bevezetési időt kell meghatározni azon érkező légi jármű számára, melyet 10 percre, vagy azt meghaladó ideig késleltetni fognak. A várható bevezetési időt a légi járműnek meg kell adni amilyen hamar csak lehetséges, de lehetőleg nem később, mint ahogy az az utazómagasságáról történő süllyedését megkezdte.

A légi járműnek késedelem nélkül módosított bevezetési időt kell adni, ha az az előző időponttól 5 perccel, vagy többel eltér.

6.5.7.2 Minden esetben, amikor úgy számítják, hogy a légi járművet 30 percre vagy annál hosszabb ideig várakoztatni fogják, a várható bevezetési időt a légi járműnek a lehető leggyorsabb módon meg kell adni.

6.5.7.3 A várakozási pontot, amelyre a várható bevezetési idő vonatkozik, a várható bevezetési idővel együtt mindenkor azonosítani kell, amikor a körülmények olyanok, hogy az a légi jármű vezetője számára nem egyértelmű.

6.5.8 Továbbhaladási engedély időpontja

Abban az esetben, amikor egy légi járművet útvonalon, vagy olyan hely, vagy berendezés fölött várakoztatnak, amely nem a kezdeti megközelítési pont, az érintett légi járműnek, amilyen hamar csak lehetséges, a várható továbbhaladási engedély időpontját meg kell adni. A légi járművet ugyancsak tájékoztatni kell, ha további várakoztatás várható a soron következő várakozási pont felett.

Megjegyzés: A „továbbhaladási engedély időpontja” az az időpont, amikor egy légi jármű számíthat arra, hogy elhagyhatja azt a pontot, amely fölött várakoztatják.

6.6 TÁJÉKOZTATÁS ÉRKEZŐ LÉGIJÁRMŰVEK RÉSZÉRE

Megjegyzés: Lásd a 11. Fejezet 11.4.3 pontját a repüléstájékoztató közleményekre vonatkozóan.

6.6.1 Amilyen hamar csak lehetséges azt követően, hogy a légi jármű összeköttetést létesített a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységgel, a következő információ elemeket kell az alábbi sorrendben részére megadni, azon elemek kivételével, amelyekről tudott, hogy a légi jármű már vette azokat, kivéve a magasságmérő beállítást, amit mindenkor továbbítani kell:

a) megközelítési eljárás és használatos futópálya;

b) meteorológiai tájékoztatás a következők szerint:

1. talajszél iránya és sebessége, beleértve a lényeges eltéréseket;
2. látástávolság, és amikor rendelkezésre áll, futópálya menti látástávolság (RVR);
3. aktuális időjárás;
4. felhőzet 5000 láb (1500 m) alatt, vagy a legmagasabb szektor magasság alatt, attól függően melyik a magasabb; cumulonimbus; ha az égbolt nem látható: függőleges látástávolság, amikor rendelkezésre áll;
5. levegő hőmérséklete;
6. harmatpont;

7. magasságmérő beállítás;
8. bármely rendelkezésre álló információ a megközelítési légterben lévő lényeges meteorológiai jelenségekről; és
9. leszállási előrejelzés, amikor rendelkezésre áll;

Megjegyzés: A fent felsorolt meteorológiai információk megegyeznek az érkező légi járművek részére az ATIS-ban közzéteendőekkel és amelyek a 11. Fejezet 11.4.3.2.2-től a 11.4.3.2.3.9-ig pontokban leírtaknak megfelelően, a helyi szétosztásra szolgáló rendszeres és különleges időjárás jelentésekből származnak.

- c) a használatos futópálya felületének állapota csapadék, vagy más ideiglenes veszély esetén,
- d) a megközelítéshez és leszálláshoz alapvetően szükséges vizuális és nem vizuális eszközök üzemelési állapotában beállott változások.

6.6.2 A 6.7.3.1.1 pontban foglalt intézkedések alkalmazásakor gondolni kell arra, 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.

6.6.3 Amennyiben szükségessé válik, vagy üzemeltetési okokból kívánatos, az érkező légi jármű személyzetét haladéktalanul tájékoztatni kell arról, hogy műszer szerinti megközelítési eljárást kövessen, vagy az előre megállapított futópályától eltérő futópályát használjon.

6.6.4 A végső megközelítés megkezdésekor a légi jármű számára az alábbi tájékoztatásokat kell megadni:

- a) az átlagos talajszél irányának és sebességének lényeges változásai. Ha azonban az irányító részére a szél információ komponensek szerint áll rendelkezésre, lényeges változásnak az alábbiak minősülnek:
 - szembeszél komponens 10 csomó (19 km/óra)
 - hátszél komponens 2 csomó (4 km/óra)
 - oldalszél komponens 5 csomó (9 km/óra)

Megjegyzés: Lásd még az ICAO 3. Annex 4. fejezetében leírtakat.

- b) a legfrissebb tájékoztatás – ha van ilyen – a végső megközelítés területén előforduló szélnyírásról és/vagy turbulenciáról,
- c) a leszállás és a megközelítés irányára jellemző aktuális látástávolság, vagy ha rendelkezésre áll az aktuális futópálya menti látástávolság (RVR) érték(ek) és a tendencia..

6.6.5 A végső megközelítés során a következő tájékoztatásokat kell késedelem nélkül megadni:

- a) valamilyen veszély hirtelen előfordulása (pl. engedély nélküli forgalom 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 RVR érték(ek) változásai vagy a megközelítés és leszállás irányára jellemző látástávolság változásai.

6.7 ÜZEMELÉS PÁRHUZAMOS, VAGY KÖZEL PÁRHUZAMOS FUTÓPÁLYÁKON

6.7.1 Általános rész

Párhuzamos, vagy közel párhuzamos futópályák egyidejű használatakor az alábbi előírásokat és eljárásokat kell alkalmazni.

6.7.2 Induló légi járművek

6.7.2.1 ÜZEMELÉSI MÓDOK

Párhuzamos futópályák az alábbiak szerint használhatók egymástól független műszer szerinti indulásokra:

- a) mindkét futópályát csak indulásokra használják (egymástól független indulások),

- b) az egyik futópályát kizárólag indulásokra, míg a másik futópályát érkezésekre és indulásokra is használják (részben vegyes üzemelés), és
- c) mindkét futópályát egyaránt használják érkezésekre és indulásokra (vegyes üzemelés).

6.7.2.2 KÖVETELMÉNYEK ÉS ELJÁRÁSOK AZ EGYMÁSTÓL FÜGGETLEN PÁRHUZAMOS INDULÁSOKRA

Egymástól független IFR indulások akkor végezhetők párhuzamos futópályákról, ha:

- a) a futópályák középvonalai közötti távolság megfelel az ICAO 14. Annex I. kötetben előírtaknak;
- 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.

6.7.3 Érkező légi járművek

6.7.3.1 ÜZEMELÉSI MÓDOK

6.7.3.1.1 Párhuzamos futópályákat az alábbi egyidejű műszer szerinti üzemelésre lehet használni:

- a) egymástól független párhuzamos megközelítések, vagy
- b) egymástól függő párhuzamos megközelítések, vagy
- c) megosztott párhuzamos üzemelések.

6.7.3.1.2 Amennyiben párhuzamos megközelítéseket hajtanak végre, szükség szerint, futópályánként külön radarirányító felelős az érkező légi járművek sorrendjének kialakításáért, és elkülönítésének végrehajtásáért.

6.7.3.2 KÖVETELMÉNYEK ÉS ELJÁRÁSOK A FÜGGETLEN PÁRHUZAMOS MEGKÖZELÍTÉSEKRE

6.7.3.2.1 Egymástól független párhuzamos megközelítéseket lehet párhuzamos futópályákra végezni, ha:

- a) a futópályák középvonalai közötti távolság megfelel az ICAO 14. Annex I. kötetében leírtaknak, valamint:
 - 1. ahol a futópályák középvonala közötti távolság 1035-1310 m között van és megfelelő másodlagos radar (SSR) berendezés (minimum 0,06°-os /1 Sigma/ oldalszög pontosságú és maximum 2,5 másodperces jelfrissítésű), valamint nagy felbontó képességű radarenyő áll rendelkezésre, amelyen helyzet előrejelzés és az útvonaltól való eltéréskor riasztás biztosított, vagy
 - 2. ahol a futópályák középvonala közötti távolság 1310-1525 m között van, olyan – a fenti 1. pontban leírtaktól eltérő SSR berendezés alkalmazható, feltéve hogy a teljesítmény mutatói megegyeznek, vagy jobbak, mint az alábbi 3. pontban leírtaké és amelyről megállapították, hogy annak alkalmazása nem befolyásolja kedvezőtlenül a légi járművek biztonságos működését, vagy
 - 3. ahol 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,
- b) mindkét futópályára ILS és/vagy MLS megközelítéseket hajtanak végre,
- c) a megszakított megközelítési eljárás útiránya legalább 30 fokkal eltér a szomszédos futópálya megszakított megközelítési eljárás útirányától,
- d) a végső megközelítési szakaszokkal szomszédos területeken akadály felmérést, vagy értékelést végeztek,
- e) a légi járműveket tájékoztatják a futópálya azonosítójáról és az ILS irányász adó, illetve az MLS frekvenciájáról,
- f) radar vektorálást alkalmaznak az ILS irányászra, vagy az MLS végső megközelítési útirányra történő ráállásig,
- g) a két futópálya meghosszabbított középvonalaitól egyenlő távolságra lévő legalább 610 m szélességű, biztonsági zónát (NTZ-t) hoztak létre és az fel van tüntetve az irányítók radarenyőjén,

- h) az egyes futópályákra végzett megközelítéseket külön radarirányítók ellenőrzik, és amikor az 1000 láb (300 m) függőleges elkülönítés lecsökken, biztosítják, hogy:
1. a légijárművek ne sértsék meg a biztonsági zónát, és
 2. az azonos ILS irányításon, vagy MLS végső megközelítési útirányon egymást követő légijárművek közötti minimális hosszirányú elkülönítés megmaradjon, és
- (i) ha a radarirányítóknak nem áll rendelkezésükre külön rádió frekvencia arra, hogy a légijárműveket a leszállásig irányíthassák:
1. adják át a rádióösszeköttetést az illetékes repülőtéri irányítóknak, mielőtt a szomszédos végső megközelítési útirányon haladó két légijármű közül a magasabban lévő eléri az ILS sikló pályát, vagy a kijelölt MLS siklószöveget, és
 2. az egyes futópályákra megközelítést végző légijárműveket radarrel ellenőrző irányítóknak biztosítják az elsőbbségi rádióösszeköttetési lehetőséget a repülőtéri irányítással szemben, valamennyi érkező forgalom viszonylatában.

6.7.3.2.2 Amilyen hamar lehetséges, azt követően, hogy a légijármű összeköttetést létesített a bevezető irányítással, a légijárművet tájékoztatni kell, hogy egymástól független, párhuzamos megközelítéseket hajtanak végre. Ez az információ ATIS-on keresztül is továbbítható.

6.7.3.2.3 Az ILS irányításra, vagy az MLS végső megközelítési útirányra történő radar vektorálás során a végső radar irányának lehetővé kell tennie a légijármű számára, hogy az ILS irányítást, vagy az MLS végső megközelítési útirányát 30 fokot nem meghaladó szögben érje el, és amely legalább 1 NM (2 km) egyenes és szinttartó repülést biztosít az ILS irányítás, vagy az MLS végső megközelítési útirány elérése előtt.

A radar vektornak ugyancsak biztosítani kell, hogy a légijármű az ILS sikló pályára, vagy a meghatározott MLS siklószögének elérése előtt legalább 2 NM (3,7 km) szinttartó repüléssel kövesse az ILS irányítást, vagy az MLS végső megközelítési útirányát.

6.7.3.2.4 Legalább 1000 láb (300 m) függőleges, vagy a radar rendszer és a radarerő képességeinek függvényében, 3 NM (5,6 km) radarelkülönítést kell biztosítani, mindaddig amíg a légijárművek:

- a) nem követik a megközelítés végrehajtása során az ILS irányítást, vagy az MLS végső megközelítési útirányt, és
- b) nincsenek a szabályos megközelítési légtéren (NOZ) belül.

6.7.3.2.5 A radar rendszer és a radarerő képességeinek függvényében legalább 3 NM (5,6 km) radarelkülönítést kell biztosítani az azonos ILS irányítást, vagy MLS végső megközelítési útirányt követő légijárművek között, ha csak megnövelt hosszirányú elkülönítést nem kell alkalmazni a légijárművek keltette turbulencia, vagy egyéb okok miatt.

1. Megjegyzés: Lásd a 8. Fejezet 8.7.4.4 pontját.

2. Megjegyzés: Az ILS irányítást, vagy az MLS végső megközelítési útirányt követő légijármű és a szomszédos párhuzamos ILS irányítást, vagy MLS végső megközelítési útirányt követő légijármű között elkülönítés áll fenn, ha egyik légijármű sem sérti meg a radarerőn feltüntetett NTZ-t.

6.7.3.2.6 Az ILS irányítás, vagy az MLS végső megközelítés útirányának követésére vonatkozó végső géptengely irány megadásakor a futópályát ismételtelen meg kell adni, és a légijárművet tájékoztatni kell:

- a) az ILS irányításon, vagy az MLS végső megközelítés útirányán kijelölt navigációs ponthoz viszonyított helyzetéről,
- b) az ILS irányításon, illetve az MLS végső megközelítési útirányon az ILS sikló pályára, vagy a meghatározott MLS siklószög elérési pontig tartandó tengerszint feletti magasságról, és
- c) ha szükséges, a megfelelő ILS, vagy MLS megközelítés engedélyezéséről.

6.7.3.2.7 A meteorológiai körülményektől függetlenül, valamennyi megközelítést radarral ellenőrizni kell. Irányítói utasítások és tájékoztatások szükség szerű adásával kell biztosítani a légi járművek közötti elkülönítést és az NTZ-n kívül maradásukat.

1. Megjegyzés: Az ILS irányítás és/vagy az MLS végső megközelítési útirány követéséért elsősorban a légi jármű vezetője a felelős. Ezért az irányítói utasítások és tájékoztatások kiadása csak a légi járművek közötti elkülönítés biztosítása érdekében történik és azért, hogy a légi jármű ne sértse meg az NTZ-t.

2. Megjegyzés: Az NTZ-n kívül tartáshoz a légi járművet a radarhelyzet szimbólum középpontjában lévőnek tekintik. Párhuzamos megközelítéseket végző légi járművek radarhelyzet szimbólumainak szélei azonban nem érintkezhetnek (lásd 8. Fejezet 8.7.3.6 pontját).

6.7.3.2.8 Ha egy légi jármű a megfigyelések szerint a ráfordulásnál „átcsúszik”, vagy egy olyan útirányon folytatja repülését, amely az NTZ megsértését eredményezi, a légi járművet azonnal utasítani kell a helyes útirányra történő visszatérésre.

6.7.3.2.9 Ha úgy látják, hogy egy légi jármű belép az NTZ-be, a szomszédos ILS irányítást, vagy az MLS végső megközelítési útirányát 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.

Ahol az akadály felmérésre párhuzamos megközelítési akadály felmérési síkokra vonatkozó kritériumokat alkalmaznak, a géptengely irányra vonatkozó utasítás az ILS irányítástól, vagy az MLS végső megközelítési útirányától 45 foknál nagyobb eltérést ne tartalmazzon.

Az irányítónak nem szabad a tengerszinthez viszonyított futópálya küszöb magassága fölött 400 láb (120 m) alatt lévő légi jármű számára géptengely irányra vonatkozó utasítást adni.

6.7.3.2.10 A radarral történő ellenőrzés nem fejeződhet be mindaddig, míg:

- a) látáson alapuló elkülönítést nem alkalmaznak, feltéve, hogy az eljárások biztosítják azt, hogy mindkét radarirányító erről tájékoztatást kap;
- b) a légi jármű le nem szállt, vagy megszakított megközelítés esetén, legalább 1 NM (2 km) távolságra nincs az indulási futópálya ellentétes oldali küszöbétől és megfelelő elkülönítést nem biztosítottak az egyéb forgalomtól.

Megjegyzés: A légi járművet nem kell tájékoztatni a radar megfigyelés befejezéséről.

6.7.3.3 EGYMÁSTÓL FÜGGETLEN PÁRHUZAMOS MEGKÖZELÍTÉSEK FELFÜGGESZTÉSE EGYMÁSHOZ KÖZELI PÁRHUZAMOS FUTÓPÁLYÁK ESETÉN

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 irányítástól, és/vagy az MLS végső megközelítési útirányától való eltéréseket, melyek hatására a repülésbiztonság sérülhet.

Megjegyzés: A végső megközelítés útirányától való eltérések gyakorisága elfogadhatatlan mértékű riasztásokat eredményez.

6.7.3.4 KÖVETELMÉNYEK ÉS ELJÁRÁSOK AZ EGYMÁSTÓL FÜGGŐ PÁRHUZAMOS MEGKÖZELÍTÉSEKRE

6.7.3.4.1 Egymástól függő párhuzamos megközelítéseket lehet párhuzamos futópályákra végezni, ha:

- a) a futópályák középvonalai közötti távolság megfelel az ICAO 14. Annex I. kötetében előírtaknak,
- b) a légi járműveket radarral vektorálják a végső megközelítési útvonal eléréséhez,
- c) megfelelő radar berendezés (minimum 0,3°-os /1 Sigma/ oldalszög pontosságú és maximum 5 másodperces jel frissítésű) áll rendelkezésre,
- d) mindkét futópályára ILS és/vagy MLS megközelítéseket hajtanak végre,
- e) a légi járműveket tájékoztatják, hogy mindkét futópályára megközelítéseket hajtanak végre (ez a tájékoztatás ATIS adásban is továbbítható),

- f) a megszakított megközelítési eljárás útiránya legalább 30 fokkal eltér a szomszédos futópálya megszakított megközelítési eljárás útirányától, és
- g) a bevezető irányítás elsőbbségi rádió frekvenciával rendelkezik a repülőtéri irányítással szemben.

6.7.3.4.2 Legalább 1000 láb (300 m) függőleges, vagy minimálisan 3 NM (5,6 km) radarelkülönítést kell biztosítani a légi járművek között a párhuzamos ILS irányávokra és/vagy MLS végső megközelítési útirányokra történő ráfordulások során.

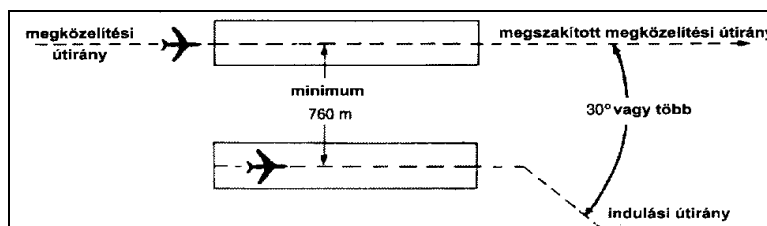
6.7.3.4.3 Az ILS irányávokat, vagy az MLS végső megközelítési útirányokat követő légi járművek között az alábbi minimális elkülönítéseket kell biztosítani:

- a) 3 NM (5,6 km) az azonos ILS irányávot, vagy MLS végső megközelítési útirányt követő légi járművek között, hacsak megnövelt hosszirányú elkülönítést nem kell alkalmazni a légi járművek keltette turbulencia miatt, és
- b) 2 NM (3,7 km) a szomszédos ILS irányávot, vagy MLS végső megközelítési útirányt követő légi járművek között.

6.7.3.5 KÖVETELMÉNYEK ÉS ELJÁRÁSOK A MEGOSZTOTT PÁRHUZAMOS ÜZEMELÉSEKRE

6.7.3.5.1 Megosztott párhuzamos üzemeléseket lehet folytatni párhuzamos futópályákon, ha:

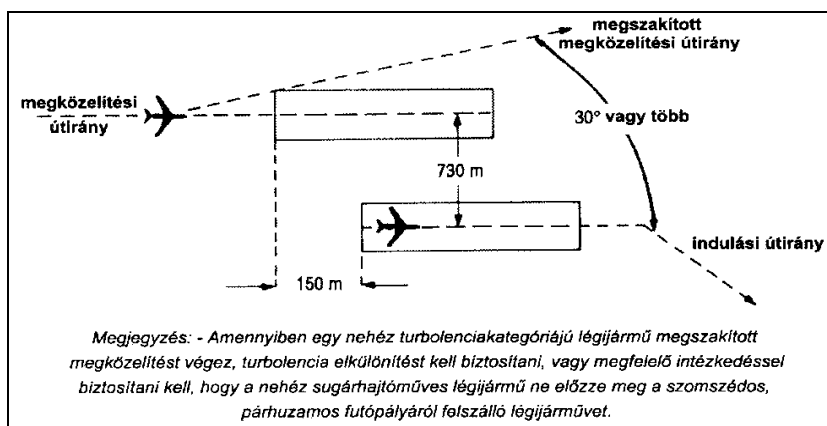
- a) a futópályák középvonalai közötti távolság megfelel az ICAO 14. Annex I. kötetében leírtaknak,
- b) a névleges indulási útírány közvetlen felszállás után legalább 30 fokkal eltér a szomszédos futópálya megszakított megközelítési eljárásának útirányától (lásd a 6-1. ábrát).



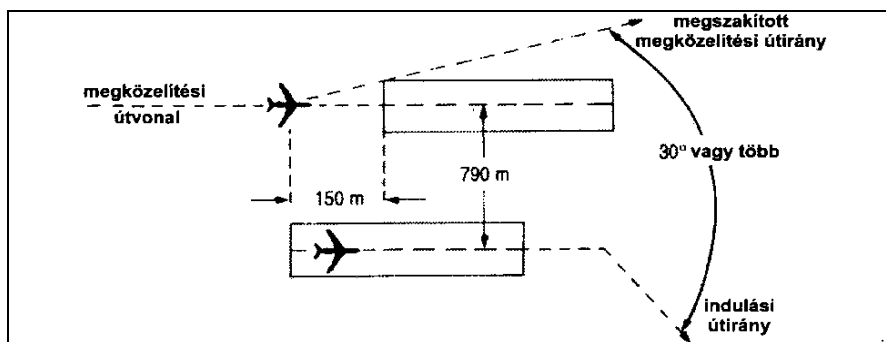
6-1. ábra Megosztott párhuzamos üzemelések (lásd 6.7.3.5.1b)

Amennyiben egy nehéz turbulencia kategóriájú légi jármű megszakított megközelítést végez, turbulencia elkülönítést kell biztosítani, vagy megfelelő intézkedéssel biztosítani kell, hogy a nehéz sugárhajtóműves légi jármű ne előzze meg a szomszédos, párhuzamos futópályáról felszálló légi járművet.

6.7.3.5.2 A megosztott párhuzamos üzemelésre kijelölt futópályák közötti minimális távolság (legfeljebb 300 m-ig) 150 m-enként 30 m-rel csökkenthető, ha a leszállásra szolgáló futópálya az érkező légi jármű irányába el van tolva (lásd a 6-2 ábrát), illetve 150 m-enként 30 m-rel meg kell növelni, ha a leszállásra szolgáló futópálya az érkező légi jármű irányával megegyező irányba van eltolva (lásd a 6-3 ábrát).



6-2. ábra Megosztott párhuzamos üzemelések, eltolt futópályák esetén (lásd 6.7.3.5.2)



6-3. ábra Megosztott párhuzamos üzemelések eltolt futópályák esetén (lásd 6.7.3.5.2)

6.7.3.5.3 Az alábbi típusú megközelítések végezhetők megosztott párhuzamos üzemelés esetén, feltéve, hogy megfelelő radar berendezés áll rendelkezésre és a szükséges földi berendezések megfelelnek az érintett megközelítési típusokra előírt szabvány követelménynek:

- ILS, és/vagy MLS precíziós megközelítés,
- légtérellenőrző radar bevezetés (SRA), vagy precíziós bevezető radar (PAR) bevezetés és
- látás utáni megközelítés.

7. FEJEZET

A REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLAT ELJÁRÁSAI

Megjegyzés: Jelen Fejezet 7.13 pontja a földi fények üzemeltetésére vonatkozó eljárásokat is tartalmazza.

7.1 A REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ TORONY FELADATAI

7.1.1 Általános rész

7.1.1.1 A repülőtéri irányító toronynak tájékoztatásokat és engedélyeket kell kiadnia az irányítása alatt álló légitársaságoknak a repülőtéren és annak közelében működő légiforgalom biztonságos, rendszeres, gyors áramlásának megvalósítása érdekében és az összeütközések megelőzése céljából:

- a) az irányító torony kijelölt illetékességi területén belül – beleértve a repülőtér forgalmi köreit – működő légitársaságok között;
- b) a munkaterületen működő légitársaságok között;
- c) a le- és felszálló légitársaságok között;
- d) a munkaterületen működő légitársaságok és egyéb járművek között;
- e) a munkaterületen a légitársaságok és az ott lévő akadályok között.

7.1.1.2 A repülőtéri irányítóknak folyamatosan figyelemmel kell kísérniük valamennyi repülési műveletet a repülőtéren és annak közelében, valamint a munkaterület jármű és személy forgalmát. A megfigyelést szabad szemmel, rossz látási körülmények esetén ha rendelkezésre áll, radarral kell végezni. A forgalmat az itt szereplő eljárásokkal és valamennyi alkalmazandó légiforgalmi szabállyal összhangban kell irányítani. Ha a repülőtéri irányító körzetén belül más repülőtér is van, az ilyen körzet összes repülőtérének forgalmát koordinálni kell abból a célból, hogy a forgalmi körök egymással konfliktusba ne kerüljenek.

Megjegyzés: A radar használatára vonatkozó rendelkezéseket a repülőtéri irányító szolgálatnál a 8. Fejezet 8.10 pontja tartalmazza.

7.1.1.3 A repülőtéri irányító torony feladatait az alábbi irányítói, vagy egyéb munkahelyek láthatják el:

- repülőtéri irányító, általában a futópályán lévő forgalom és az irányító torony illetékességi körzetében üzemelő légitársaságok működéséért felelős;
- gurító irányító, általában a munkaterület forgalmáért felelős, a futópályák kivételével;
- engedélyt továbbító munkahely (ahol ilyen létesítettek), általában az induló IFR forgalom részére a hajtómű indítási és ATC engedélyek továbbításáért felelős.

7.1.1.4 Ahol párhuzamos vagy közel párhuzamos futópályákat használnak egyidejű üzemelésre, szükség szerint futópályáinként külön repülőtéri irányító felelős az egyes futópályákon történő működésért.

7.1.2 A repülőtéri irányító torony által ellátott riasztó szolgálat

7.1.2.1 A repülőtéri irányító torony felelős a helyi mentési – és tűzoltó szolgálatok riasztásáért minden esetben, ha

- a) légitársaság baleset következett be a repülőtéren, vagy annak közelében; vagy
- b) olyan tájékoztatás érkezett, amely szerint a repülőtéri irányító torony illetékességében lévő, vagy majd oda belépő légitársaság biztonsága sérülhet, illetve ténylegesen sérült; vagy
- c) a légitársaság személyzete kéri; vagy
- d) egyéb esetben, amikor szükséges, vagy kívánatos.

7.1.2.2 A mentési – és tűzoltó szolgálatok riasztására vonatkozó eljárásokat helyi utasításokban kell rögzíteni. Az ilyen utasításokban meg kell határozni a mentési – és tűzoltó szolgálatok részére nyújtandó tájékoztatásokat, beleértve a légitársaság típusát, a kényszerhelyzet jellegét, és amikor rendelkezésre áll, a fedélzeten tartózkodó személyek számát illetve bármilyen, a légitársaság által szállított veszélyes árut is.

7.1.2.3 Amennyiben repülőtéri irányító toronynak átadott légijármű 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, illetve a helyi előírásoknak megfelelően a mentés koordinálására kijelölt szerv részére.

7.1.3 Eszközök és berendezések meghibásodása vagy rendellenes működése

A repülőtéri irányító toronynak – a helyi előírásoknak megfelelően – haladéktalanul jelentenie kell a repülőtéren létesített bármely berendezés, fény –, vagy egyéb eszköz működésében előforduló hibát vagy rendellenességet, ami a repülőtéri forgalom és a hajózó személyzet számára tájékoztatásul szolgál, vagy ami a légiforgalmi irányító szolgálat ellátásához szükséges.

7.2 A HASZNÁLTOS FUTÓPÁLYA KIVÁLASZTÁSA

7.2.1 A „használatos futópálya” kifejezést annak a futópályának vagy futópályáknak jelölésére kell használni, amelyet, – egy meghatározott időben –, a repülőtéri irányító torony a legalkalmasabbnak ítél a repülőtéren várhatóan le- és felszálló légijármű típusok részére.

Megjegyzés: Az érkező és induló légijárművek számára használatos futópályaként kijelölhetők különböző, vagy azonos futópályák.

7.2.2 A légijármű rendszerint széllel szemben száll le és fel, kivéve, ha biztonsági, a futópálya elhelyezkedési, meteorológiai körülmények és a rendelkezésre álló műszeres megközelítési eljárások, vagy a légiforgalmi körülmények miatt az attól eltérő irány előnyösebb. A használatos futópálya irány kiválasztásánál azonban a repülőtéri irányító toronynak figyelembe kell vennie a talajszél sebessége és iránya mellett más, lényeges tényezőket is, mint a repülőter forgalmi köreit, a futópályák hosszát és a rendelkezésre álló bevezető és leszállító eszközöket is.

7.2.3 Ha a használatos futópályát a légijármű személyzete nem tartja alkalmasnak az adott működésre, engedélyt kérhet másik futópálya használatára, és ha a körülmények lehetővé teszik, ezt számára engedélyezni kell.

Megjegyzés: A felszálló légijárművek forgalmának meggyorsítására vonatkozóan lásd a 6. Fejezet 6.3.3 pontot.

7.3 A REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ TORONY ÁLTAL A LÉGIJÁRMŰVEKNEK NYÚJTOTT TÁJÉKOZTATÁSOK

7.3.1 A légijármű üzemeltetésével kapcsolatos tájékoztatások

Megjegyzés: Lásd a 11. Fejezet 11.4.3 pontját a repüléstájékoztató közleményekre vonatkozóan.

7.3.1.1 IDŐZÍTETT HAJTÓMŰ INDÍTÁSI ELJÁRÁSOK

7.3.1.1.1 Ha a légijármű vezető kéri, úgy a hajtómű indítás előtt meg kell adni a várható felszállási időt, hacsak időzített hajtómű indítási eljárásokat nem alkalmaznak.

7.3.1.1.2 Időzített hajtómű indítási eljárásokat kell bevezetni amikor szükséges a forgalmi torlódások és a jelentős késések elkerülése a munkaterületen, vagy amikor azt ATFM szabályozások indokolják. Az időzített hajtómű indítási eljárásokat helyi utasításokba kell foglalni, az eljárásokban követelményeket és feltételeket kell előírni annak meghatározására, hogy mikor és hogyan kell a hajtómű indítás idejét kiszámítani és az induló légijárművek részére továbbítani.

7.3.1.1.3 Ha egy légijármű ATFM szabályozás alá esik, a hajtómű indítást a kiosztott résidőnek megfelelően kell kiadni.

7.3.1.1.4 Ha egy induló légi jármű késése előre láthatólag kevesebb, mint 15 perc, a hajózó személyzet részére engedélyezni kell a hajtómű indítást saját elhatározása szerint.

7.3.1.1.5 Ha egy induló légi jármű késése előre láthatólag meghaladja a 15 percet, a repülőtéri irányító toronynak a hajtómű indítást kérő légi jármű részére várható hajtómű indítási időt kell adnia.

Megjegyzés: Az IFPS zónán belüli IFR repülések bármely 15 percet meghaladó EOBT változását közölni kell az IFPS-sel.

7.3.1.1.6 A hajtómű indítási engedély csak különleges repülőtéri és/vagy légiforgalmi körülmények, résidejüket be nem tartó repülések, illetve ATS –, vagy repülőtéri technikai berendezés meghibásodása esetén tagadható meg.

7.3.1.1.7 Hajtómű indítási engedély megtagadása esetén a légi jármű személyzetét annak okáról tájékoztatni kell.

7.3.1.2 REPÜLŐTÉRI ÉS METEOROLÓGIAI TÁJÉKOZTATÁSOK

7.3.1.2.1 A felszálláshoz való gurulás előtt a légi járműveknek a következő információ elemeket kell megadni az alábbi 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 helyi 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 amikor alkalmazható, a használandó futópályára vonatkozó RVR érték,
- f) a pontos idő.

Megjegyzés: A fent felsorolt meteorológiai tájékoztatásoknak meg kell felelniük a jelen előírás 11. Fejezet 11.4.3.2.2 – 11.4.3.2.3.9 terjedő pontokban szereplő, a repülőtéren helyileg szétesztásra kerülő rendszeres időközönkénti kiadású és a különleges meteorológiai jelentésekre vonatkozó előírásoknak.

7.3.1.2.2 Felszállás előtt a légi járműnek meg kell adni:

- a) a 7.3.1.2.1 pontban foglaltak szerint megadott talajszél irányában, sebességében, a levegő hőmérsékletében, a látástávolságban vagy RVR értékekben bekövetkezett bármely lényeges változást.
Mindkét küszöbnél mért szélirányt és sebességet meg kell adni, amennyiben 10 kt-nél (18 km/óránál) nagyobb szélereősség 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 a felszállási és kezdeti emelkedési területen, kivéve, ha tudott, hogy a légi jármű már vette ezt a tájékoztatást.

A lényeges meteorológiai körülmények ebben az értelemben 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.

7.3.1.2.3 A forgalmi körbe való belépés, vagy a leszálláshoz történő megközelítés megkezdése előtt a légi járműveknek a következő információ elemeket kell megadni az alábbi 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 helyi előírásokkal összhangban minden alkalommal, vagy a légi jármű kérésére a QFE magasságmérő-beállítási érték.

Megjegyzés: A fent felsorolt meteorológiai tájékoztatásoknak meg kell felelniük a jelen előírás 11. Fejezet 11.4.3.2.2 – 11.4.3.2.3.9 terjedő pontokban szereplő, a repülőtéren helyileg szétszétásra kerülő rendszeres időközönkénti kiadású és a különleges meteorológiai jelentésekre vonatkozó előírásoknak.

7.3.1.3 LÉNYEGES HELYI FORGALOMRÓL SZÓLÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

7.3.1.3.1 A lényeges helyi forgalomról szóló tájékoztatást megfelelő időben, és közvetlenül, vagy a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység útján kell kiadni, amikor a repülőtéri irányító megítélése szerint a biztonság érdekében szükséges ez a tájékoztatás, vagy amikor a légijármű kéri azt.

7.3.1.3.2 Lényeges helyi forgalomnak tekintendő a munkaterületen vagy annak közelében lévő bármely légijármű, jármű vagy személy, valamint a repülőtér közelében működő, az érintett légijárműre veszélyt jelenthető forgalom.

7.3.1.3.3 A lényeges helyi forgalmat úgy kell leírni, hogy az könnyen azonosítható legyen.

7.3.1.4 FUTÓPÁLYA SÉRTÉS, VAGY AKADÁLY A FUTÓPÁLYÁN

7.3.1.4.1 Abban az esetben, ha a leszállási vagy felszállási engedély kiadását követően a repülőtéri irányítóknak tudomására jut, hogy a futópályán, bármely a le- vagy felszálló légijármű biztonságát hátrányosan befolyásoló akadály van, vagy futópálya sértés miatt esemény bekövetkezését látja, az irányítóknak az alábbi intézkedéseket kell fogantatosítani:

- a) törölni kell az induló légijármű felszállási engedélyét;
- b) ártartolásra, vagy megszakított megközelítés végrehajtására kell utasítani a leszálló légijárművet;
- c) minden esetben tájékoztatni kell a légijárművet a futópálya sértésről, vagy az akadályról és annak helyéről a futópályán.

Megjegyzés: A futópálya üzemelésre vonatkozóan az állatok és madár csoportok akadályt képezhetnek. Továbbá a földetérési pont után végrehajtott megszakított felszállás, vagy ártartolás a légijármű futópálya túlfutási kockázatát eredményezheti. Ezen túlmenően alacsony magasságon történő megszakított megközelítés a repülőgép faroktörésének kockázatát eredményezheti. Ezért a légijárművezetőknek a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet 1. Fejezet 1.4 pontjában leírtaknak megfelelően kell eljárniuk.

7.3.1.4.2 Egy eseményt követően, beleértve az akadályt a futópályán, vagy a futópálya sértést, a légijárművezetőknek és a légiforgalmi irányítóknak ki kell tölteniük a ICAO formátumú Légiforgalmi Esemény Jelentés űrlapot, illetve az ATS Esemény Jelentés űrlapot.

7.3.1.5 LÉGIJÁRMŰ ÁLTAL KETTET TURBULENCIA ÉS HAJTÓMŰBŐL KIÁRAMLÓ GÁZSUGÁR VESZÉLY

7.3.1.5.1 A repülőtéri irányítóknak, amikor alkalmazható, az 5. Fejezet 5.8 pontjában részletezett turbulencia elkülönítési minimumokat kell alkalmazniuk. Amikor a légijármű parancsnokának felelőssége az előtte haladó légijármű keltette turbulencia elkerülése, a repülőtéri irányítóknak amennyire ez gyakorlatilag lehetséges, közölniük kell a légijárművel a turbulencia okozta veszély várható előfordulását.

Megjegyzés: A légijármű keltette turbulencia veszélyek előfordulását nem lehet előre pontosan meghatározni, és a repülőtéri irányítók nem vállalhatják a felelősséget sem azért, hogy ezt a tájékoztatást mindenkor megadják, sem annak pontosságáért. A légijárművek turbulencia kategóriáit a 4. Fejezet, 4.9.1 pontja tartalmazza.

7.3.1.5.2 A légiforgalmi irányítók az engedélyek és utasítások kiadásakor vegyék figyelembe a kiáramló gázsugár és légszavarszél okozta veszélyeket a guruló és le-felszálló légijárművekre, különösen egymást keresztező futópályák használata esetén, valamint ezek hatását a repülőtéren mozgó gépjárművekre és személyekre.

Megjegyzés: A kiáramló gázsugár és légszavarszél olyan erősségű helyi széllekedéseket eredményezhet, amely kárt okozhat az érintett területen működő egyéb légijárművekben, járművekben és az ott tartózkodó személyekben.

7.3.1.6 A LÉGIJÁRMŰ RENDELLENES MŰKÖDÉSÉRE UTALÓ JELEK ÉS KÖRÜLMÉNYEK

7.3.1.6.1 Amikor a repülőtéri irányító egy légijármű rendellenes működésére utaló jeleket és körülményeket észlel, vagy ilyeneket jelentettek neki, mint például a futómű nincs, vagy csak részben van kibocsátva, vagy a légijármű bármely része szokatlanul füstöl, erről az érintett légijárművet késedelem nélkül értesíteni kell.

7.3.1.6.2 Amikor valamely felszálló légijármű, a személyzet feltételezése szerint megsérült, a személyzet kérésére késedelem nélkül ellenőrizni kell a légijármű által használt futópályát és a lehető leggyorsabb módon közölni kell a légijármű személyzetével, hogy találtak-e a futópályán bármilyen, légijárműből származó részeket, vagy madár illetve állati maradványokat.

7.4 LÉNYEGES TÁJÉKOZTATÁSOK A REPÜLŐTÉR ÁLLAPOTÁRÓL

Megjegyzés: Lásd a 11. Fejezet 11.4.3.4 pontját a repülőtér állapotára vonatkozó tájékoztatást tartalmazó közleményekről.

7.4.1 A repülőtér állapotáról szóló lényeges tájékoztatások a légijárművek biztonságos üzemeltetéséhez szükséges olyan tájékoztatások, amelyek a mozgási területre és bármely, rendszerint ezen területtel kapcsolatos berendezésre vonatkoznak. Például egy, a használatos futópályához nem csatlakozó gurulóúton folyó építési munkálat nem lényeges tájékoztatás valamennyi légijármű részére, kivéve azt, amelyet esetleg az építési munkálat közelében gurítanak el. Másik példaként, ha minden forgalmat a futópályára kell korlátozni, ez a tény lényeges repülőtéri tájékoztatásnak tekintendő valamennyi, a repülőteret nem ismerő légijármű számára.

7.4.2 A repülőtér állapotára vonatkozó lényeges tájékoztatások az alábbiakban felsoroltakra vonatkozó tájékoztatásokat tartalmazzák:

- a) építési vagy karbantartási munkálatok a mozgási területen vagy annak közvetlen közelében,
- b) a futópályák, gurulóutak vagy előterek felületének rossz állapotban lévő vagy feltört részei, akár meg vannak jelölve, akár nem,
- c) hó, latyak vagy jég előfordulása valamelyik futópályán, gurulóúton vagy előtéren,
- d) víz előfordulása valamelyik futópályán, gurulóúton vagy előtéren,
- e) hópadok, vagy hótorlasz valamelyik futópályán, gurulóúton vagy előtér közelében,
- f) más, ideiglenes veszélyek előfordulása, beleértve a parkoló légijárműveket és a madarakat a földön vagy a levegőben,
- g) a repülőtéri fényrendszer egészének, vagy valamely részének hibája, vagy rendellenes működése,
- h) bármely, egyéb ide tartozó tájékoztatás.

Megjegyzés: Elképzelhető, hogy a repülőtéri irányító toronynak nem áll mindig rendelkezésére az előterek állapotára vonatkozó legfrissebb tájékoztatás. A repülőtéri irányító torony előtérrel kapcsolatos felelősége, a 7.4.1 és 7.4.2 pontok rendelkezéseit illetően, csak az előterekért felelős szolgálat által nyújtott tájékoztatások légijármű részére történő közvetítésére korlátozódik.

7.4.3 A repülőtéri állapotokra vonatkozó lényeges tájékoztatást minden légijárműnek meg kell adni, kivéve, amikor tudott, hogy a légijármű ezt a tájékoztatást teljesen, vagy részben más forrásból már megkapta. A tájékoztatást a légijárműnek kellő időben meg kell adni, hogy az megfelelően tudja felhasználni és a veszélyeket a lehető legpontosabban azonosítani kell.

Megjegyzés: A „más” források közé tartoznak a NOTAM-ok, ATIS adások és a megfelelő jelek kihelyezése.

7.4.4 Amikor az irányítónak egy olyan, a munkaterület légijármű által való biztonságos használatát befolyásoló, előzőleg nem közölt körülményt jelentenek, vagy azt az irányító maga észleli, az irányítónak erről tájékoztatnia kell a repülőtér üzemeltetőjét és a munkaterület ezen szakaszán a működést be kell szüntetni addig, amíg a repülőtér üzemeltetője másképp nem rendelkezik.

7.5 A REPÜLŐTÉRI FORGALOM IRÁNYÍTÁSA

7.5.1 Általános rész

Mivel a légijárművezető látása a pilótafülkéből általában korlátozott, az irányítónak törekednie kell arra, hogy a légijármű személyzete számára a vizuális észlelést és felismerést igénylő utasítások és tájékoztatások tiszta és tömör módon kerüljenek kifejezésre.

7.5.2 A légijármű kijelölt helyzetei a repülőtér forgalmi és gurulási körein

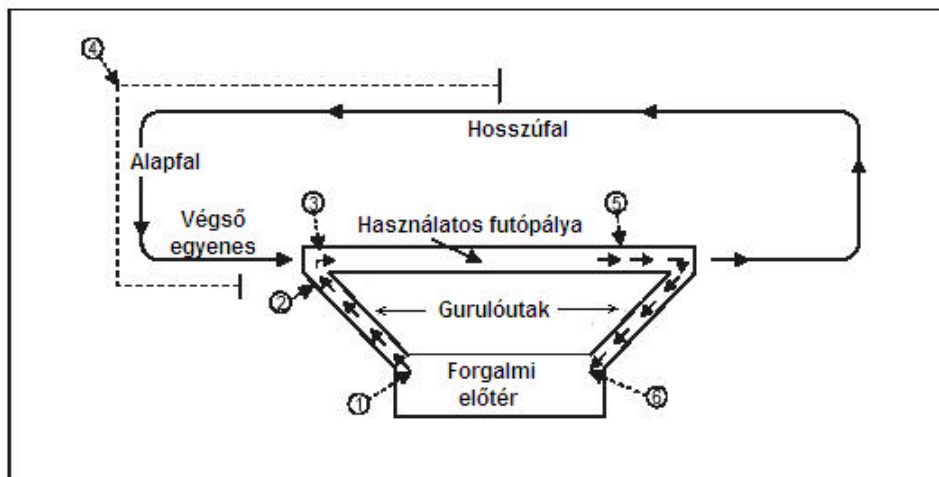
A forgalmi és gurulási körön a légijárművek következő helyzetei azok, ahol a légijárművek rendes körülmények között megkapják a repülőtéri irányító torony engedélyeit. Kitüntetett figyelemmel kell kísérni a légijárműveket, ahogy ezen helyzetekhez közelednek, hogy a megfelelő engedélyeket késedelem nélkül lehessen kiadni. Ahol lehetséges, minden engedélyt a légijármű kezdeményező hívásának bevétele nélkül kell kiadni.

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 ilyen kiosztottak.
2. helyzet: Ha mérvadó forgalom van, az induló légijárművet ebben a helyzetben várakoztatják. A hajtómű melegítés, ha szükséges, általában itt kerül végrehajtásra.
3. helyzet: Itt adják ki a felszállási engedélyt, ha a 2. helyzetben nem volt lehetséges.
4. helyzet: Itt adják ki a leszállási engedélyt, ha lehetséges.
5. helyzet: Itt adják ki a gurulási engedélyt az előtérre.
6. helyzet: Itt adják ki a parkolásra vonatkozó tájékoztatásokat, ha szükséges.

1. Megjegyzés: Az érkező légijármű, mely műszer szerinti megközelítési eljárást hajt végre, rendes körülmények között a végső egyenesen lép be a forgalmi körbe kivéve, amikor a futópályára történő leszálláshoz látás szerint végrehajtott manőverekre van szükség.

2. Megjegyzés: Lásd a 7-1 ábrát.

3. Megjegyzés: Az induló légijárművek részére az útvonalengedély az 1. és 2. helyzet között bárhol kiadható.



7-1 ábra. A légijármű kritikus helyzetei a repülőtérén az irányítói torony szemszögéből (lásd 7.5.2)

7.5.3 Forgalom a munkaterületen

7.5.3.1 A GURULÓ LÉGIJÁRMŰVEK IRÁNYÍTÁSA

7.5.3.1.1 GURULÁSI ENGEDÉLY

7.5.3.1.1.1 A gurulási engedély kiadása előtt az irányítónak meg kell győződnie az érintett légijármű állóhelyéről. A gurulási engedélynek tömör utasításokat és megfelelő tájékoztatásokat kell tartalmaznia, hogy segítse a légijármű személyzetét a helyes gurulási útvonal követésében, és a többi légijárművel, vagy tárgyakkal történő összeütközés elkerülésében, és hogy legkisebbre csökkentse a légijármű figyelmetlenségéből történő, a használatos futópályára való rágurulásának lehetőségét.

7.5.3.1.1.2 Amikor a gurulási engedély egy futópályán túli gurulási engedély határt tartalmaz, annak, tartalmaznia kell a futópálya keresztezésére szóló egyértelmű engedélyt, vagy a „várakozzon röviddel a futópálya előtt” utasítást.

7.5.3.1.1.3 Ha az érintett repülőtéren szabvány gurulási útvonalakat jelöltek ki, és ha ezeket az AIP-ben megfelelő azonosítókkal közzétették, a gurulási engedélyekben ezek használhatók.

7.5.3.1.1.4 Ahol szabvány gurulási útvonalak nincsenek közzétéve, a gurulási útvonalat amikor lehetséges, a gurulóutak és a futópályák azonosítójával kell jelölni. A guruló légijármű részére egyéb fontos tájékoztatást, mint például „kövessen egy légijárművet”, vagy „adjon utat” is meg kell adni.

7.5.3.1.2 GURULÁS A HASZNÁLATOS FUTÓPÁLYÁN

7.5.3.1.2.1 A légiforgalom meggyorsítása érdekében, a légijárműveknek engedélyezhető, hogy a használatos futópályán guruljanak, feltéve, hogy ez nem okoz a többi légijármű részére késést, vagy veszélyt. Ahol a guruló légijárművek irányítását a gurító irányító és a futópályán való működések irányítását a repülőtéri irányító látja el, a repülőtéri irányítóval koordinálni kell, továbbá a repülőtéri irányító hozzájárulása szükséges ahhoz, hogy guruló légijármű futópályát használjon. A gurító irányító az érintet légijárművet, mielőtt az a futópályára kigurulna, rádióösszeköttetésre adja át a repülőtéri irányítónak.

7.5.3.1.2.2 Ha az irányító torony nem képes akár szabad szemmel, vagy radar segítségével megállapítani, hogy a leszállt, vagy a futópályát keresztező légijármű a futópályát szabaddá tette, a légijárművet utasítani kell, hogy jelentse a futópálya elhagyását. Az elhagyást akkor kell jelenteni, amikor a légijármű *teljes fizikai terjedelmében a vonatkozó futópálya várakozási helyét elhagyta.*

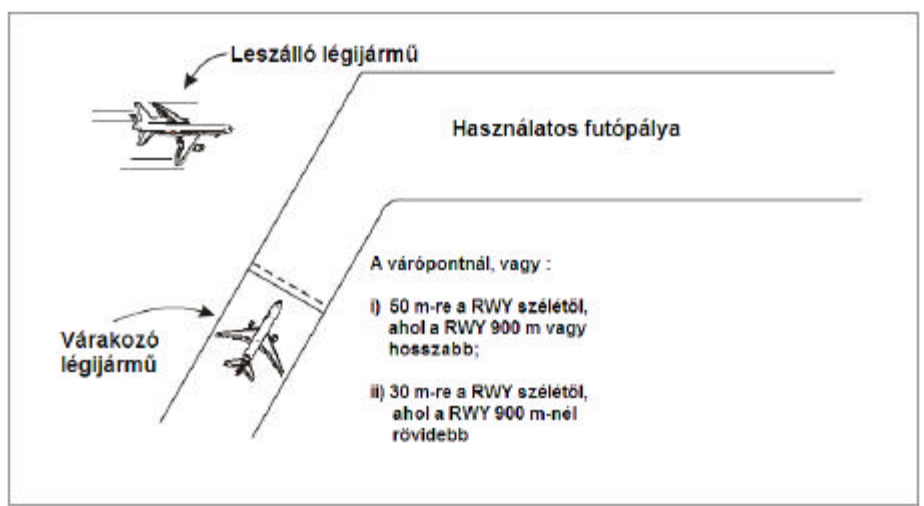
7.5.3.1.3 A FUTÓPÁLYA VÁRÓPONTOK HASZNÁLATA

7.5.3.1.3.1 Légijárművet ne várakoztassanak a használatos futópályához közelebb, mint a futópálya várópont, kivéve a 7.5.3.1.3.2 pontban leírtakat.

Megjegyzés: A futópálya várópontoknak a futópályához viszonyított helyzetét az ICAO 14. Annex I. Rész 5. Fejezete határozza meg.

7.5.3.1.3.2 Ha nincs várópont kijelölve, egy légijárműnek – amikor egy másik légijármű leszállást hajt végre – ne engedélyezzék a kigurulást és a várakozást a használatos futópálya megközelítési irányba eső végén mindaddig, amíg a leszálló légijármű el nem hagyta a várakoztatás tervezett helyét.

Megjegyzés: Lásd a 7-2 ábrát.



7-2 ábra Várakoztatási módszerek (lásd 7.5.3.1.3.2)

7.5.3.1.4 HELIKOPTER GURULÁSI MŰVELETEK

7.5.3.1.4.1 Amikor kerekes futóművel ellátott helikoptereknek, vagy VTOL légi járműveknek földön való gurulása válik szükségessé, az alábbi előírások alkalmazandók.

Megjegyzés: A földi gurulás kevesebb üzemanyag felhasználással jár, mint a légi gurulás és a keltett turbulencia is kisebb. Ugyanakkor, bizonyos esetekben, mint pl.: durva szerkezetű, vagy puha állagú, vagy egyenetlen terep esetén biztonsági okokból légi gurulás válhat szükségessé. Az összetett rotorral rendelkező helikopter típusok (a három vagy több főrotor lapáttal rendelkezők) hajlamosak a „földi rezonanciára” és kivételes esetekben előfordulhat, hogy hirtelen felemelkednek a földről a súlyos károsodás, vagy rongálódás elkerülése érdekében.

7.5.3.1.4.2 Amikor kéri, vagy szükségessé válik, hogy egy helikopter a talaj fölött alacsony magasságon, a földpárna hatás sávjában, kis sebességgel, általában kevesebb mint 20 csomó (37 km/h) haladjon, engedélyezhető a légi gurulás.

Megjegyzés: A légi gurulás nagyfokú üzemanyag fogyasztással jár, és a nagy teljesítmény/tömegű helikopterek esetében a leáramlás keltette turbulencia a földpárna hatás sávjában jelentős mértékben megnő.

7.5.3.1.4.3 Könnyű légi járműveknek, vagy helikoptereknek ne adjanak olyan gurulási utasítást, amellyel azok egy másik guruló helikopter közelébe kerülnének, és vegyék figyelembe a guruló helikopter keltette turbulenciát, mely befolyással lehet az érkező és induló könnyű légi járművekre.

7.5.3.1.4.4 Ne adjanak frekvenciaváltásra szóló utasítást függeszkedő vagy légi gurulást végző, egy személy által vezetett helikopter számára. Amikor lehetséges, a szomszédos ATS egység irányítói utasításait szükség szerint mindaddig közvetíteni kell, amíg a helikopter vezetője képessé nem válik a frekvenciaváltásra.

Megjegyzés: A legtöbb könnyű kategóriájú helikoptert egy személy repüli, aki alacsony magasságú repülések esetén mindkét kezét és lábát folyamatosan használja a helikopter vezetésekhez. Bár a kollektív kart rögzítő rendszer a helikopter vezetőt segíti munkájában, a földközelségben történő frekvenciaváltás véletlenszerű földdel való ütközést és a helikopter vezetése feletti uralom elvesztését eredményezheti.

7.5.3.2 NEM LÉGIJÁRMŰ FORGALOM ELLENŐRZÉSE

7.5.3.2.1 BELÉPÉS A MUNKATERÜLETRE

A gyalogosok és földi járművek a munkaterületen csak a repülőtéri irányító torony engedélyével közlekedhetnek. Ezekről a személyekről, beleértve a földi járművek vezetőit is, 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, illetve az engedélyezett tevékenység megváltoztatásához a repülőtéri irányító torony erre vonatkozó külön engedélye szükséges.

7.5.3.2.2 ELSŐBBSÉG A MUNKATERÜLETEN

7.5.3.2.2.1 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 részére elsőbbséget kell biztosítani minden más földi mozgást végző forgalommal szemben. Ez utóbbi esetben valamennyi földi forgalmat, amennyire lehetséges meg kell állítani, amíg meg nem állapították, hogy a kényszerhelyzeti járművek haladása a továbbiakban nincs akadályozva.

7.5.3.2.2.2 Amikor egy légi jármű leszállást vagy felszállást hajt végre, akkor a járműveknek ne engedjék meg, hogy a használatos futópályához közelebb várakozzanak, mint:

- a) futópálya/gurulót út kereszteződés esetén – a futópálya várópont, és
- b) egyéb kereszteződések esetén – a futópálya várópont futópályától mért távolságával megegyező távolság.

7.5.3.2.3 ÖSSZEKÖTTETÉSI KÖVETELMÉNYEK ÉS FÉNYJELEK

7.5.3.2.3.1 Ellenőrzött repülőterek munkaterületén működő valamennyi járműnek kétoldalú rádióösszeköttetést kell tudni tartani a repülőtéri irányító toronnyal, kivéve, amikor a jármű csak alkalmilag használja a munkaterületet és:

- a) olyan jármű kíséri, amely rendelkezik a megkövetelt összeköttetési képességgel, vagy
- b) a repülőtéri irányító toronnyal együttesen, előre kidolgozott terv alapján működik.

7.5.3.2.3.2 Amikor az összeköttetés fenntartására elegendőnek ítélik meg fényjel rendszer alkalmazását, vagy rádióösszeköttetési hiba lép fel, akkor az alábbi fényjeleket kell alkalmazni:

Fényjelek a repülőtéri irányító toronytól

Jelentésük

Szagatott zöld	Engedélyezve a leszálló terület keresztezése vagy gurulóútra történő ráhajtás
Folyamatos vörös	Álljon meg
Szagatott vörös	Hagyja el a leszálló területet vagy gurulóút és figyeljen, mert légi jármű forgalom várható
Szagatott fehér	Tegye szabaddá a munkaterületet a helyi előírásoknak megfelelően.

7.5.3.2.3.3 Kényszerítő körülmények esetén, vagy ha a 7.5.3.2.3.2 pont alatti fényjeleket nem vették figyelembe, a fényrendszerekkel ellátott futópályákon vagy gurulóúton az alábbi fényjeleket kell alkalmazni:

Fényjel

Jelentése

A futópálya, vagy gurulóút fényeinek villogtatása	Hagyja el a futópályát és figyelje a toronyból adott fényjeleket
---	--

7.5.3.2.3.4 Amikor a repülőtéri irányító toronnyal együttesen előre kidolgozott terv alapján dolgoznak, az építő és karbantartó személyzettől általában ne követeljék meg azt, hogy kétoldalú rádióösszeköttetést tudjon tartani az irányító toronnyal.

7.6 A FORGALOM IRÁNYÍTÁSA A FORGALMI KÖRÖN

7.6.1 Általános rész

7.6.1.1 A forgalmi körön működő légi járműveket a 7.8.2, 7.8.3, 7.9.1 és 7.9.2 pontokban valamint az 5. Fejezet 5.8 pontjában ismertetett elkülönítési minimumok biztosítása céljából irányítani kell, kivéve a következőket:

- a) kötelekben haladó légi járművek mentesek az elkülönítési minimumok alól, az ugyanazon kötelek többi légi járműveitől való elkülönítés tekintetében,
- b) nem kell az elkülönítési minimumokat alkalmazni a repülőterek különböző területein, vagy egyidejű le- vagy felszállásokat lehetővé tevő különböző futópályákon működő légi járművek között,
- c) elkülönítési minimumot nem kell alkalmazni a 16. Fejezet 16.1. pontjának megfelelően katonai feladatot végrehajtó légi járművek között.

7.6.1.2 Olyan megfelelő elkülönítést kell biztosítani a forgalmi körön működő légi járművek között, amely lehetővé teszi az érkező és induló légi járművek közötti, a 7.8.2, 7.8.3, 7.9.1 és 7.9.2 pontokban, valamint az 5. Fejezet 5.8 pontjában előírt térközöket.

7.6.2 Belépés a forgalmi körbe

7.6.2.1 Forgalmi körbe való belépési engedélyt egy légi járműnek akkor adjanak ki, ha a forgalmi körülmények még nem teszik lehetővé a leszállási engedély kiadását és ezért kívánatos, 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.

7.6.2.2 Műszer szerinti megközelítést végző érkező légi járműnek rendes körülmények között a leszállást egyenes megközelítésből kell engedélyezni, hacsak a leszállásra használatos futópályához látásos körözés végrehajtása nincs előírva.

7.6.3 Elsőbbség a leszálláshoz

7.6.3.1 Ha egy légi jármű szabályszerű engedély nélkül lép be egy repülőtéri forgalmi körbe, engedélyezni kell a leszállást, amennyiben mozgása azt mutatja, hogy leszállni kíván. Ha a körülmények indokolják, az irányító utasíthatja azokat a légi járműveket amelyekkel összeköttetésben van, hogy adjanak utat ezen engedély nélküli működés előidézte veszélyhelyzet minél előbbi megszüntetése érdekében. Semmi esetre sem szabad a leszállási engedélyt meghatározatlan időre visszatartani.

7.6.3.2 Kényszerhelyzetben szükségessé válhat a biztonság érdekében, hogy valamely légi jármű szabályszerű engedély nélkül lépjen be egy forgalmi körbe és hajtson végre leszállást. Az irányítók ismerjék fel a lehetséges kényszerhelyzetet és adjanak meg minden lehetséges segítséget.

7.6.3.3 Elsőbbséget kell adni

- a) olyan légi járműnek, amely a légi jármű biztonságos üzemeltetésére kiható tényezők miatt előreláthatólag leszállásra kényszerül (hajtómű hiba, kevés üzemanyag, stb.),
- b) mentő légi járműnek, illetve sürgős orvosi segítségre szoruló beteget, súlyosan sérült személyt, vagy humán transzplantációs anyagot szállító bármely légi járműnek;
- c) a kutatás-mentésben feladatot ellátó légi járműveknek, és
- d) a légiközlekedési hatóság által esetenként meghatározott, egyéb légi járműnek.

Megjegyzés. A kényszerhelyzetben lévő légi járművet a 15. Fejezet 15.1 pontjában leírtak szerint kell kezelni.

7.7 ELSŐBBSÉGI SORREND ÉRKEZŐ ÉS INDULÓ LÉGIJÁRMŰVEK ESETÉN

A leszálló, vagy leszálláshoz történő megközelítések végső szakaszaiban lévő légi járműnek rendszerint elsőbbsége van az azonos vagy keresztező futópályáról indulni szándékozó légi járművel szemben.

7.8 INDULÓ LÉGIJÁRMŰVEK IRÁNYÍTÁSA

7.8.1 Indulási sorrend

Az indulásokat rendszerint abban sorrendben engedélyezik, ahogy a légijárművek készen vannak a felszállásra. Ettől az elsőbbségi sorrendtől el lehet térni abból a célból, hogy elősegítsék a maximális számú indulást a legkisebb átlagos késés mellett. Az indulási sorrenddel kapcsolatban többek között, az alábbi tényezőket vegyék figyelembe:

- a) a légijárművek típusai és viszonylagos repülési teljesítményük;
- b) a felszállás után követendő útvonalak;
- c) a felszállások között előírt bármilyen legkisebb indulási idő- és/vagy térköz;
- d) a turbulencia elkülönítési minimumok alkalmazásának szükségessége;
- e) elsőbbséget igénylő légijármű, és
- f) ATFM intézkedések hatálya alá eső légijárművek.

1. Megjegyzés: Lásd a 6. Fejezet 6.3.3 pontját is.

2. Megjegyzés: ATFM intézkedések hatálya alá eső légijármű esetén, a légijárművezető és az üzemben tartó felelőse annak biztosítása, hogy a légijármű időben kész legyen a gurulásra bármilyen szükséges felszállási idő betartásához, figyelembe véve azt is, hogy ha egy indulási sorrend a gurulóút rendszeren már kialakult, annak megváltoztatása bonyolult és bizonyos esetekben kivitelezhetetlen lehet.

7.8.1.1 Az indulási résidők (CTOT) ellenőrzése

7.8.1.1.1 Ellenőrzött repülőtérén a repülőtéri irányító torony, nem ellenőrzött repülőtereken a repülés során érintett első ATS egység felelős az indulási résidők (CTOT) betartásának ellenőrzéséért.

7.8.1.1.2 A CTOT betartásának ellenőrzéséért felelős ATS egységeket az érvényben lévő ATFM intézkedésekre vonatkozó szükséges tájékoztatással kell ellátni, továbbá az érintett légijármű számára kiosztott CTOT-t részükre továbbítani kell.

7.8.1.1.2.1 Az induló légijármű számára kiadott ATC útvonal engedélybe a CTOT-t, ha ilyet kiosztottak, bele kell foglalni.

7.8.1.1.2.2 A résidejüket be nem tartó repülések hajtómű indítási kérelmét a repülőtéri ATS egységnek vissza kell utasítania.

7.8.1.1.2.3 Az ATS egységnek minden erőfeszítést meg kell tennie annak érdekében, hogy az induló repülések képesek legyenek résidejük betartására.

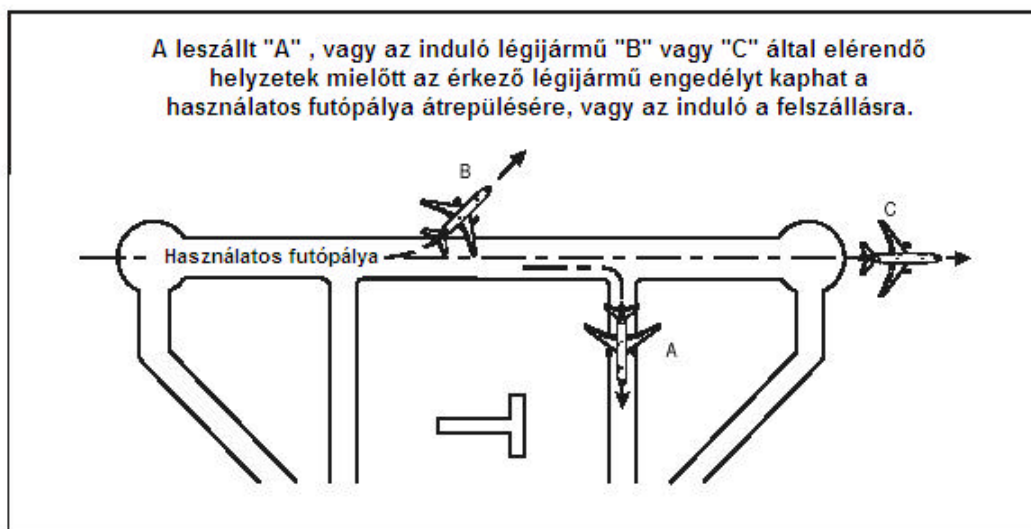
7.8.2 Induló forgalom elkülönítése

A 7.10 pont és az 5. Fejezet 5.8 pontja rendelkezéseit kivéve, az induló légijárműnek rendes körülmények között nem engedélyezhető a felszállás mindaddig, amíg az előtte elindult légijármű át nem repülte a használatos futópálya végét, vagy fordulóba nem kezdett, illetve amíg az összes előtte leszállt légijármű szabaddá nem tette a használatos futópályát.

1. Megjegyzés: Lásd 7-3. ábrát.

2. Megjegyzés: A légijárművek turbulencia kategóriái és a hosszirányú elkülönítési minimumok a 4. Fejezet 4.9 pontjában és az 5. Fejezet 5.8 pontjában találhatók. A radarelkülönítési minimumok turbulencia esetén a 8. Fejezet 8.7 pontjában találhatók.

3. Megjegyzés: Lásd a 7.5.3.1.2.2 pontot!.



7-3. ábra. Induló és érkező légi járművek elkülönítése (lásd 7.8.2 és 7.9.1)

7.8.3 Felszállási engedély

7.8.3.1 Egy légi járműnek a felszállási engedély kiadható, ha kellő biztosíték van arra, hogy amikor a légi jármű megkezdte a felszállást a 7.8.2 illetve a 7.10 pontban előírt elkülönítés fenn fog állni.

7.8.3.2 Amikor 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 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.

7.8.3.3 A 7.8.3.2 pontban leírtaktól függően a felszállási engedélyt akkor kell kiadni, amikor a légi jármű kész a felszállásra és az indulásra használatos futópályán van, vagy megközelíti azt, és a forgalmi helyzet megengedi. A félreértések lehetőségének csökkentése céljából, a felszállási engedélynek tartalmaznia kell a felszállásra használatos futópálya azonosítóját.

7.8.3.4 A forgalom meggyorsítása érdekében egy légi járműnek azonnali felszállásra adható engedély még a futópályára való kigurulás előtt. Az ilyen engedély elfogadása esetén a légi jármű guruljon ki a futópályára, és megállás nélkül szálljon fel.

7.9 ÉRKEZŐ LÉGIJÁRMŰVEK IRÁNYÍTÁSA

7.9.1 Elkülönítés a leszálló légi jármű és az előtte leszállt légi jármű, illetve induló légi jármű között azonos futópálya használata esetén

A 7.10 pont és az 5. Fejezet 5.8 pont rendelkezéseit kivéve, a végső megközelítés során általában nem engedélyezhető, 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.

1. Megjegyzés: Lásd 7-3. ábrát.

2. Megjegyzés: A légijárművek turbulencia kategóriái és a hosszirányú elkülönítési minimumok a 4. Fejezet 4.9 pontjában és az 5. Fejezet 5.8 pontjában találhatók.

3. Megjegyzés: Lásd a 7.5.3.1.2.2 pontot!.

7.9.2 Leszállási engedély

Egy légijárműnek engedélyezhető a leszállás, ha kellő biztosíték van arra, hogy amikor a légijármű keresztezi a futópálya küszöbét a 7.9.1 vagy a 7.10 pontban előírt elkülönítés fenn fog állni, azonban a leszállási engedély nem adható ki addig, amíg az előző leszálló légijármű nem keresztezte a futópálya küszöbét. A félreértések lehetőségének csökkentése céljából, a leszállási engedélynek tartalmaznia kell a leszállásra használatos futópálya azonosítóját.

7.9.3 Leszállás és az azt követő műveletek

7.9.3.1 Amikor szükséges vagy kívánatos, a forgalom gyorsítása érdekében, a légijármű felkérhető hogy:

- a) várakozzon a leszállást követően, röviddel a keresztező futópálya előtt;
- b) szálljon le a földterési zóna mögött;
- c) hagyja el a futópályát, egy meghatározott gurulóúton keresztül;
- d) igyekezzen minél előbb elhagyni a futópályát.

7.9.3.2 Ha egy leszálló légijárművet különleges leszállás és/vagy pályaelhagyás végrehajtására kérnek fel, figyelembe kell venni a légijármű 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 légijárműtől nem kérhető, hogy a futópálya földterési területén túl szálljon le.

7.9.3.3 Ha a légijármű parancsnoka úgy ítéli meg, hogy a kért műveletet nem képes végrehajtani, akkor erről haladéktalanul tájékoztatassa az irányítót.

7.9.3.4 Amikor szükséges, vagy kívánatos, például rossz látási körülmények miatt, egy leszálló, vagy guruló légijárművet utasíthatnak arra, hogy jelentse a futópálya elhagyását. A jelentést akkor kell adni, amikor a légijármű teljes fizikai terjedelmében a vonatkozó futópálya várakozási helyét elhagyta.

7.10 CSÖKKENTETT FUTÓPÁLYA ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUMOK AZONOS FUTÓPÁLYÁT HASZNÁLÓ LÉGIJÁRMŰVEK KÖZÖTT

7.10.1 Amennyiben olyan okmányokkal igazolt biztonsági elemzés áll rendelkezésre, amely alapján a csökkentett elkülönítések megfelelnek egy elfogadható biztonsági szintnek, a légijármű üzemben tartókkal történt egyztetést követően a 7.8.2 és a 7.9.1 pontokban meghatározottaknál kisebb elkülönítések is alkalmazhatók. Azokra a futópályákra, amelyekre a csökkentett minimumokat alkalmazni kívánják a biztonsági elemzést külön-külön el kell végezni, figyelembe véve:

- a) a futópálya hosszát;
- b) a repülőtér elrendezését; és
- c) az üzemelő légijárművek típusait/kategóriáit.

7.10.2 A csökkentett futópálya elkülönítési minimumok használatára vonatkozó összes alkalmazható eljárást az AIP-ben és helyi ATC utasításokban közzé kell tenni. Az irányítókat megfelelő és kielégítő kiképzésben kell részesíteni az eljárások használatával kapcsolatban.

7.10.3 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.

7.10.4 A csökkentett futópálya elkülönítés céljára a légitárműveket az alábbiak szerint kell osztályozni:

- a) 1. Kategóriájú légitármű: 2000 kg-ot nem meghaladó maximális felszálló tömegű egy hajtóműves légszavaros légitármű;
- b) 2. Kategóriájú légitármű: 2000 kg-nál nagyobb, de 7000 kg-ot nem meghaladó maximális felszálló tömegű egy hajtóműves légszavaros légitármű; 7 000 kg-t nem meghaladó maximális felszálló tömegű két hajtóműves légszavaros légitármű;
- c) 3. Kategóriájú légitármű: minden egyéb légitármű.

7.10.5 A csökkentett futópálya elkülönítési minimumok egy felszálló légitármű és az előtte leszálló légitármű között nem alkalmazhatók.

7.10.6 A csökkentett futópálya elkülönítési minimumok alkalmazása az alábbi feltételek függvénye:

- a) turbulencia elkülönítési minimumokat kell alkalmazni;
- b) a látástávolságnak legalább 5 km kell lenni és a felhőalap nem lehet kevesebb mint 1000 láb (300 m);
- c) a hátszél összetevő nem haladhatja meg az 5 csomót;
- d) az irányító részére megfelelő vonatkozási hely, vagy tereptárgy álljon rendelkezésre, a légitárművek közötti távolság meghatározása céljából. Annak érdekében, hogy az irányító a légitármű helyzetéről tájékoztatást kapjon, felszíni mozgásokat felderítő rendszert lehet alkalmazni azzal a feltétellel, hogy az ilyen berendezés üzemi használatának engedélye, biztonsági elemzés alapján, tartalmazza a működési és teljesítmény követelmények teljesülését;
- e) közvetlenül a második légitármű felszállását követően minimális elkülönítés áll fenn a két felszálló légitármű között;
- f) forgalmi tájékoztatást kell adni a másodiknak felszálló légitármű személyzete részére, és
- g) a futópályán nem lehet jég, latyak, hó, víz, stb., amelyek a fékhatást kedvezőtlenül befolyásolnák;

7.10.7 A repülőtérén alkalmazható csökkentett futópálya elkülönítési minimumokat a futópályákra külön-külön kell meghatározni. Az alkalmazandó minimumok semmi esetben sem lehetnek kevesebbek az alábbi minimumoknál:

- a) leszálló légitármű:
 - 1 egy soronkövetkező leszálló 1. kategóriájú légitármű keresztezheti a futópálya küszöböt, amikor az előtte lévő 1. kategóriájú, vagy 2. kategóriájú légitármű:
 - (i) leszállt és a futópálya küszöbét legalább 600 méterrel elhagyta, mozgásban van és a futópályán való megfordulás nélkül fogja elhagyni a futópályát; vagy
 - (ii) felszállt és a futópálya küszöbét legalább 600 méterrel elhagyta;
 2. egy soronkövetkező leszálló 2. kategóriájú légitármű keresztezheti a futópálya küszöböt, amikor az előtte lévő 1. kategóriájú, vagy 2. kategóriájú légitármű:
 - (i) leszállt és a futópálya küszöbét legalább 1500 méterrel elhagyta, mozgásban van és a futópályán való megfordulás nélkül fogja elhagyni a futópályát; vagy
 - (ii) felszállt és a futópálya küszöbét legalább 1500 méterrel elhagyta;
 3. egy soronkövetkező leszálló légitármű keresztezheti a futópálya küszöböt, amikor az előtte lévő 3. kategóriájú légitármű:
 - (i) leszállt és a futópálya küszöbét legalább 2400 méterrel elhagyta, mozgásban van és a futópályán való megfordulás nélkül fogja elhagyni a futópályát; vagy
 - (ii) felszállt és a futópálya küszöbét legalább 2400 méterrel elhagyta;
- b) induló légitármű:
 1. 1. kategóriájú légitárműnek engedélyezhető a felszállás, amikor az előtte felszálló 1. kategóriájú, vagy 2. kategóriájú légitármű felszállt és az őt követő légitárműtől legalább 600 méterrel lévő pontot elhagyta;
 2. 2. kategóriájú légitárműnek engedélyezhető a felszállás, amikor az előtte felszálló 1. kategóriájú, vagy 3. kategóriájú légitármű felszállt és az őt követő légitárműtől legalább 1500 méterrel lévő pontot elhagyta;

3. egy légijárműnek engedélyezhető a felszállás, amikor az előtte felszálló 3. kategóriájú légijármű felszállt és az őt követő légijárműtől legalább 2400 méterrel lévő pontot elhagyta.

7.10.7.1 Vegyük fontolóra a nagy teljesítményű egy hajtóműves légijármű és az előtte lévő 1. kategóriájú, vagy 2. kategóriájú légijármű között megnövelt elkülönítés alkalmazását.

7.11 ROSSZ LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK ESETÉN ALKALMAZOTT ELJÁRÁSOK

7.11.1 A repülőtér földi forgalmának irányítása rossz látási körülmények esetén

Megjegyzés: Ezeket az eljárásokat olyan körülmények között alkalmazzák amikor a repülőtéri irányító toronyból a munkaterület része, vagy teljes egésze szabad szemmel nem ellenőrizhető. A II/III kategóriájú megközelítések végrehajtására vonatkozó további alkalmazandó követelményeket a 7.10.2 pont tartalmazza.

7.11.1.1 Amikor a forgalomnak olyan látási körülmények között kell működnie a munkaterületen, amely megakadályozza a repülőtéri irányítót abban, hogy a légijárművek, valamint a légi- és egyéb járművek között szabad szemmel elkülönítést tartson, a következőket kell alkalmazni:

7.11.1.1.1 A gurulóutak kereszteződésénél a légijárműveknek vagy más járműveknek nem engedélyezhető, hogy közelebb várakozzanak a másik gurulóúthoz, mint az ICAO 14. Annex I. Rész 5. Fejezetében foglaltaknak megfelelően védelmi fényekkel, megállító keresztfénysorral vagy gurulóút kereszteződést előrejelző táblákkal kijelölt gurulási határ.

7.11.1.1.2 A gurulóutakon alkalmazandó hosszirányú elkülönítést az egyes repülőterekre vonatkozóan helyi 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 repülőtérrel használó légijárművek jellemzőit.

Megjegyzés: A légijárművek rossz látási körülmények közötti üzemelése a működésnek megfelelő berendezések biztosítását teszi szükségessé.

7.11.2 Eljárások a repülőtéri forgalom irányítására II/III kategóriájú megközelítések esetén

7.11.2.1 Különleges helyi eljárásokat kell kidolgozni az 550 m RVR érték alatt végrehajtott II/III kategóriájú precíziós megközelítések és indulások irányítására.

7.11.3 A rossz látási körülmények közötti működéseket a repülőtéri irányító toronynak, vagy a repülőtéri irányító tornyon keresztül kell kezdeményezni.

7.11.4 A repülőtéri irányító toronynak tájékoztatnia kell az érintett bevezető irányító egységet, ha II/III kategóriájú precíziós megközelítésekre és rossz látási körülmények közötti működésekre vonatkozó eljárások kerülnek alkalmazásra, valamint amikor az ilyen eljárások már nincsenek érvényben.

7.11.5 A rossz látási körülmények közötti működésekre vonatkozó rendelkezésekben meg kell határozni:

- az(oka)t az RVR értéke(ke)t amelyeknél a rossz látási körülmények közötti eljárásokat be kell vezetni;
- a II/III kategóriájú üzemelésre az ILS/MLS berendezésre vonatkozó minimális követelményeket;
- minden egyéb, a II/III kategóriájú üzemeléshez szükséges felszerelést és segédeszközöket, beleértve azokat a légiforgalmi földi fényeket is, amelyek rendes működését figyelni kell;
- azokat a kritériumokat, illetve azokat a körülményeket, melyek esetén a II/III kategóriájú ILS/MLS berendezések működési kategóriáját csökkenteni kell;
- azt a követelményt, amikor késedelem nélkül jelenteni kell az érintett légijármű személyzetének, a bevezető irányító egységnek illetve minden egyéb illetékes szervezetnek bármilyen fontos berendezés meghibásodását és működési kategóriájának csökkenését;
- a munkaterületen lévő forgalom irányítására vonatkozó különleges eljárásokat, beleértve:
 - a használandó futópálya várópontokat;

2. a legkisebb távolságot az érkező és induló légi jármű között annak érdekében, hogy az érzékenységi és kritikus terület védelme biztosítva legyen;
3. azokat az eljárásokat, amelyek segítségével bizonyossá válik, hogy a légi jármű és az egyéb jármű a futópályát már elhagyta;
4. azokat az eljárásokat, amelyek alkalmazhatóak a légi járművek és egyéb járművek elkülönítésére;
- g) a megközelítések során az egymást követő légi járművek között alkalmazható térközt;
- h) azokat az intézkedéseket, amelyeket akkor kell megtenni, ha a rossz látási körülmények közötti működéseket be kell fejezni, pl. berendezés hibája miatt; valamint
- i) minden egyéb lényeges eljárást és követelményt.

Megjegyzés: A repülőtér rossz látási körülmények közötti üzemeltetésre vonatkozó további tájékoztatás a Légiforgalmi Szolgálatok Tervezési Kézikönyvében (ICAO Doc. 9426) valamint a Minden Időjárási Körülmények közötti Üzemelés Kézikönyvében (ICAO Doc 9365) található.

7.11.6 A repülőtéri irányító toronynak rossz látási viszonyok között alkalmazott eljárások bevezetése előtt feljegyzést kell készítenie a munkaterületen működő járművekről és az ott tartózkodó személyekről. Ezt a feljegyzését az említett eljárások alkalmazásának egész ideje alatt vezetni kell, hogy ezzel is segítsék a biztonságos munkavégzést az érintett területen.

Megjegyzés: Lásd a 7.5.3.2 pontot is.

7.12 A LÁTVAREPÜLÉSI SZABÁLYOK SZERINTI MŰKÖDÉS FELFÜGGESZTÉSE

7.12.1 A repülőtérén és annak közelében bármely, vagy valamennyi látvarepülési szabályok (VFR) szerinti repülést felfüggeszthet a következő egységek, illetve személyek bármelyike, amikor a repülésbiztonság ezt az intézkedést megköveteli:

- a) a bevezető irányító egység vagy a megfelelő ACC,
- b) a repülőtéri irányító torony;
- c) a légiközlekedési hatóság.

7.12.2 A VFR működések minden ilyen felfüggesztését a repülőtéri irányító tornyon keresztül kell elrendelni, illetve arról azt tájékoztatni kell.

7.12.3 A VFR működések felfüggesztése esetén a repülőtéri irányító torony az alábbi eljárásokat alkalmazza:

- a) tartson vissza minden VFR indulást;
- b) szállítson le minden VFR szerint működő helyi repülést, vagy szerezzen hozzájárulást különleges VFR repülésekre,
- c) értesítse a bevezető irányító egységet vagy az ACC-t amelyik a megfelelő, a fogatosított intézkedésekről,
- d) értesítse a légi jármű üzemben tartókat, vagy kijelölt képviselőiket a fogatosított intézkedések okáról, ha szükséges, vagy ha ezt kéri.

7.13 FELHATALMAZÁS KÜLÖNLEGES VFR REPÜLÉSEK VÉGREHAJTÁSÁRA

7.13.1 Amikor a forgalmi körülmények lehetővé teszik, a 7.13.1.3 pontban foglaltak figyelembevételével, felhatalmazás adható különleges VFR repülések végrehajtására.

7.13.1.1 Az ilyen felhatalmazásra irányuló kéréseket egyedileg kell kezelni.

7.13.1.2 Az 5. és 6. Fejezetben leírt elkülönítési minimumokat kell biztosítani valamennyi IFR repülés és különleges VFR repülés között, valamint valamennyi különleges VFR repülés között.

7.13.1.3 Ha a földi látástávolság legalább 1500 m, egy VFR repülés felhatalmazható, hogy különleges VFR repülésként a repülőtéri irányító körzetbe belépjen leszállás vagy átrepülés céljából, illetve hogy a repülőtéri irányító körzetből közvetlenül elinduljon vagy abban helyi repülést végezzen.

7.13.1.4 A 7.13.1.3 pontban előírtnál kisebb földi látástávolság esetén csak az állam- és vagyonvédelemmel, kutatással és mentéssel, valamint a sürgős betegszállítással és életmentéssel kapcsolatos helikopterrepülések részére engedélyezhető különleges VFR repülés végrehajtása, amennyiben az ilyen repülések végrehajtására vonatkozó eljárásokat az illetékes ATC egység és az érintett légi járművek üzemeltetői között együttműködési eljárásban rögzítették.

Megjegyzés: Lásd. még a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet „L” függelék 1.1.1.1 pontját.

7.14 LÉGIFORGALMI FÖLDI FÉNYEK

7.14.1 Üzemeltetés

Jelen pontban foglalt eljárások minden repülőtérré érvényesek, függetlenül attól, hogy ott repülőtéri irányító szolgálatot biztosítanak-e. A 7.13.2.1 pontban foglalt előírások ezen kívül érvényesek valamennyi légitforgalmi földi fényre, akár valamely repülőtéren vagy annak közelében vannak, akár nem.

7.14.2 Általános rész

7.14.2.1 A 7.14.2.2 és a 7.14.3 pont előírásai kivételével minden légitforgalmi földi fénynek működnie kell:

- a) folyamatosan a sötétség időszaka alatt, illetve amikor a napkorong középpontja több mint 6 fokkal a horizont alatt van, attól függően, hogy melyik igényel hosszabb idejű működést, kivéve, ha az alábbiakban egyéb rendelkezés nincs, vagy a légitforgalom irányítása másképp nem igényli;
- b) minden más olyan időben, amikor – a meteorológiai körülményektől függően – használatuk kívánatosnak tekinthető a légitforgalom biztonsága érdekében.

7.14.2.2 A repülőtereken és azok közelében lévő azon fényeket, amelyeket nem útvonal-navigációs célokra telepítettek – az alábbiakban található egyéb előírásoktól függően –, 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 ismét működésbe hozhatók.

7.14.2.3 Változtatható intenzitású fényekkel felszerelt repülőtereken a látási viszonyokon, és környezeti megvilágításon alapuló fényintenzitás beállítási táblázatot kell biztosítani abból a célból, hogy a légitforgalmi irányítóknak útmutatást nyújtsanak az adott körülményekhez szükséges fényintenzitás kiválasztásához. A légi jármű kérésére, ha lehetséges, további fényintenzitás-változásokat kell végezni.

7.14.3 Megközelítési fények

Megjegyzés: A megközelítési fények a következők lehetnek: egyszerű megközelítési fényrendszerek, precíziós megközelítési fényrendszerek, optikai siklópálya-jelző rendszerek, körözési útmutató fények, fényjeladók és futópályára rávezető fényrendszerek.

7.14.3.1 A leszállásra használatos futópálya megközelítési fényeit a 7.14.2.1 pontban foglaltakon kívül működtetni kell:

- a) nappal, ha a megközelítést végző légi jármű kéri;
- b) amikor a hozzá tartozó futópályafények működnek.

7.14.3.2 Az optikai siklópálya jelző rendszer fényeit éjjel-nappal üzemeltetni kell, függetlenül a látási viszonyoktól, amikor az általa kiszolgált futópályát használják.

7.14.4 Futópálya fények

Megjegyzés: A futópályafények a következők lehetnek: futópálya-szegélyfények, küszöb-, középvonal-, futópálya vég-, földetérési zóna- és szárnykereszt-sor-fények.

7.14.4.1 A szükséges futópálya ellenőrzések és karbantartások kivételével csak a leszállásra, felszállásra és gurulásra igénybe vett futópálya fényeit szabad működtetni.

7.14.4.2 Amennyiben a futópályafényeket nem üzemeltetik folyamatosan, azokat a felszállást követően az alábbiak szerint kell bekapcsolva hagyni:

- a) azokon a repülőtereken, ahol légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak, és ahol a fények központilag vezérelhetők, a futópályafényeknek a felszállás után is bekapcsolva kell maradniuk a légijárműveknek a felszállás közben vagy közvetlenül azután bekövetkező kényszerhelyzet következtében történő visszafordulásra szükségesnek ítélt ideig;
- b) légiforgalmi irányító szolgálat vagy központilag vezérelt fények nélküli repülőtereken a futópályafényeknek mindaddig bekapcsolva kell maradniuk, amennyire rendes körülmények között szükség van a fények újra bekapcsolásához abban az esetben, ha a felszálló légijármű kényszerleszállás céljából visszafordul, azonban minden esetre legalább 15 percig a felszállás után.

Megjegyzés: Ahol akadályfényeket egyidejűleg üzemeltetnek futópályafényekkel a 7.14.8.1 pontban foglaltak szerint, különös gonddal kell eljárni annak biztosítására, hogy azokat mindaddig ne kapcsolják ki, amíg a légijárműnek szüksége van rájuk.

7.14.5 A biztonsági megállási terület fényei

Amikor a futópályafényeket üzemeltetik, a futópályához tartozó biztonsági megállási terület fényeit minden esetben üzemeltetni kell.

7.14.6 Gurulóút-fények

Megjegyzés: A gurulóút-fények a következő fényeket tartalmazzák: gurulóút-szegélyfények, gurulóút-középvonalfények, gurulóút-megállító keresztfény-sorok és futópálya-védelmi fények.

Amikor a gurulási útvonalra vonatkozóan útmutatás válik szükségessé, a gurulóút-fényeket olyan sorrendben kell bekapcsolni, hogy azok folyamatosan jelezzék a gurulási útvonalat a guruló légijárműnek. A gurulóút-fényeket vagy azoknak valamely szakaszát akkor lehet kikapcsolni, ha a guruló légijárműnek már nincs szüksége rájuk.

7.14.7 Megállító keresztfény-sorok

A megállító keresztfény-sort be kell kapcsolni annak jelzésére, hogy minden forgalomnak meg kell állnia, és ki kell kapcsolni annak jelzésére, hogy a forgalom továbbhaladhat.

Megjegyzés: A megállító keresztfény-sor a gurulóúton keresztben helyezkedik el annál a pontnál, ahol a forgalmat meg kívánják állítani. A megállító keresztfény-sor a gurulóúton keresztirányban elosztott piros fényekből áll.

7.14.8 Akadályfények

Megjegyzés: Az akadályfények a következők: akadályokat jelző fények, alkalmatlan területet jelző fények és a veszélyt jelző fények.

7.14.8.1 A futópálya használatával összefüggő akadályfényeket – ahol az akadály nem emelkedik ki a belső vízszintes felület (lásd ICAO 14. Annex I. rész 6. fejezete) fölé, – egyidejűleg lehet ki- és bekapcsolni a futópálya, illetve a vízi leszállópálya fényekkel.

7.14.8.2 Az alkalmatlan területet jelző fények nem kapcsolhatók ki a 7.14.2.2 pontban megengedettek szerint, a repülőtér nyitva tartási időszaka alatt.

7.14.9 A légiforgalmi földi fények ellenőrzése

7.14.9.1 A repülőtéri irányítóknak fel kell használniuk az automatikus ellenőrző berendezéseket (ha ilyeneket telepítettek), hogy meggyőződjenek a fénytechnikai berendezések normális és kiválasztott üzemmód szerinti működéséről.

7.14.9.2 Automatikus ellenőrző rendszer hiányában, valamint ilyen rendszer kiegészítéseképpen a repülőtéri irányító látással kísérje figyelemmel a fénytechnikai berendezéseket, amennyire ez az irányító toronyból lehetséges és használja fel az egyéb forrásokból, például látással történő ellenőrzésekből, vagy légijárművek jelentéseiből származó információkat abból a célból, hogy mindig tisztában legyen a légiforgalmi földi fények üzemi állapotával.

7.14.9.3 Ha a repülőtéri irányító a fénytechnika meghibásodásáról tudomást szerez, akkor tájékoztatnia kell az érintett légi- és egyéb járműveket, továbbá intézkednie kell a hiba kijavításáról.

8. FEJEZET

RADARSZOLGÁLTATÁSOK

8.1 RADARRENDSZEREK KÉPESSÉGEI

8.1.1 A légiforgalmi szolgálatok ellátására használt radarrendszereknek nagyfokú megbízhatósággal, széles körű felhasználhatósággal kell rendelkezniük és más rendszerekhez jól illeszthetőnek kell lenniük. A rendszer meghibásodásának vagy a rendszer jelentősebb teljesítménycsökkenésének lehetősége, mely a szolgáltatás teljes vagy részleges megszakadásához vezethet, csak igen kis mértékű lehet. Ennek érdekében tartalék berendezéseket kell biztosítani.

Megjegyzés: Egy radarrendszer általában több összetevő elemet tartalmaz, mint pl. radarállomást(okat), radaradat-átviteli vonalakat, radaradat-feldolgozó rendszert, radarernyőket.

8.1.2 A több radarállomás adatait felhasználó multi-radarrendszereknek képeseknek kell lenniük valamennyi, a rendszerhez csatolt radarállomástól származó adat fogadására, integrált formában történő feldolgozására és megjelenítésére.

8.1.3 A radarrendszer illeszkedjen az ATS ellátása során használt egyéb automatizált rendszerekhez és biztosítson megfelelő szintű automatizáltságot azzal a céllal, hogy növelhető legyen az irányítók számára megjelenített adatok időszerűsége és azok pontossága, ezáltal csökkentve az irányítók munkaterhelését, valamint a szomszédos irányító munkahelyek és ATS egységek közötti szóbeli koordináció szükségességét.

8.1.4 A radarrendszer jelenítse meg a képernyőn a biztonsággal összefüggő riasztásokat és figyelmeztetéseket, beleértve a konfliktusriasztást, a minimális biztonságos magasság-riasztást, konfliktus-előjelzést és az ugyanazon SSR kód nem szándékos használatát.

8.1.5 A lehetőségekhez mérten és/vagy szükség szerint biztosítsák a szomszédos irányítói körzetek közötti radaradatcserét a radar-fedésterület növelése érdekében.

8.1.6 Az egymással szomszédos ATS egységek között biztosítsák az automatikus koordinálási adatok cseréjét azokról a légijárművekről, amelyeknek radarszolgáltatást nyújtanak, és erre vonatkozóan dolgozzanak ki automatikus koordinációs eljárásokat.

8.1.7 A légiforgalmi szolgálatok ellátása során elsődleges (PSR) és másodlagos (SSR) légtérellenőrző radar akár külön-külön, akár együttesen is felhasználható a légijárművek közötti elkülönítések fenntartására is feltéve, hogy:

- a) a körzetben megfelelő radarfedés van és
- b) a radarrendszer felderítési valószínűsége, pontossága és más rendszerrel(ekkel) való kapcsolata kielégítő.

8.1.7.1 SSR-től származó radarhelyzet jelek pontosságát megfelelő műszaki eszközzel, vagy egy azonosított elsődleges radarjel és a hozzá tartozó SSR válaszjel egybeesésével kell ellenőrizni.

8.1.8 Amikor az SSR egymagában nem elégíti ki az ATS követelményeit, PSR rendszert is kell alkalmazni.

8.1.9 A főleg monopulse-technikával vagy „S” módú adatátviteli képességgel rendelkező SSR rendszerek egymagukban is alkalmazhatók a légijárművek közötti elkülönítések fenntartására is, feltéve, hogy:

- a) a körzetben SSR válaszjeladó üzemeltetése kötelező és
- b) a légijárművek azonosításának elvégzése és az azonosság fenntartása egyedi SSR kódok alapján történik.

Megjegyzés: A monopulse-technika olyan radartechnika, amely alkalmazása során egy SSR válaszjeladóval felszerelt légijármű oldalszög-információja két vagy több antenna által sugárzott és egyidejűleg vett jeleinek összehasonlításával az egyes impulzus felderítésekből származtatható. A hagyományos SSR radarokhoz képest a monopulse-technikájú SSR radarok azáltal, hogy kevesebb oldalszirom (fruit) és átfedőválasz impulzus (garbling) okozta minőségromlást produkálnak, pontosabb oldalszög információt biztosítanak.

8.1.10 A radarnak a légiforgalmi szolgálatok ellátására történő alkalmazását a radar-fedésterület meghatározott körzeteire kell korlátozni.

8.1.11 Új radarberendezések telepítése esetén a radar alkalmazásához az illetékes hatóságok engedélyét kell kérni. A légiközlekedési hatóság engedélyének kéréséhez mellékelni kell a radarberendezés hatótávolságára, felderítési valószínűségére, a jelfeldolgozás és jelábrázolás módjára, valamint az alkalmazandó radarelkülönítési minimum meghatározásához szükséges egyéb tényezőkről szóló tájékoztatást.

8.1.12 Radarberendezések közeli körzeti alkalmazása esetén a légiközlekedési hatóság külön hozzájárulását kell kérni légtérellenőrző radarbevezetések (SRA) végrehajtására. A kérelemhez mellékelni kell az ICAO PANS-OPS (Doc. 8168-OPS Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Légijárművek Üzemeltetések) I. kötet 24.2. pontja szerint kidolgozott megközelítési eljárás leírását, valamint a megközelítési eljárást kiszolgáló radartérkép elemek felsorolását. A hatóság a radarberendezés pontossága alapján határozza meg, hogy az SRA bevezetést a futópálya küszöbétől milyen távolságig lehet alkalmazni.

Megjegyzés: Lásd a 8.9.7.1.4 pontot.

8.1.13 A használatos operatív módszerekre vonatkozó megfelelő tájékoztatásokat, valamint a légiforgalmi szolgálatok működését közvetlenül befolyásoló üzemeltetési leírásokat, és/vagy a berendezés technikai korlátait az AIP-ben kell közzétenni.

8.1.14 Ahol PSR-t és SSR-t együttesen használnak, a PSR meghibásodása esetén, az SSR egymagában is felhasználható a válaszadóval felszerelt, azonosított légijárművek elkülönítésének biztosítása érdekében feltéve, hogy ellenőrző berendezéssel, vagy egyéb más eszközzel az SSR helyzet megjelenítés pontosságát megerősítették.

8.2 RADARINFORMÁCIÓK MEGJELENÍTÉSE

8.2.1 Az irányító számára megjelenítésre kerülő radartól származó információk alapvetően az alábbiakat kell tartalmaznia:

- radarhelyzetjel,
- radartérkép-információt és lehetőség szerint
- az „A”, „C” és „S” módú SSR információkat.

8.2.2 A radarrendszernek biztosítani kell a radartól származó folyamatosan frissített információkat, beleértve a radarhelyzetjel-megjelenítést is.

8.2.3 A radarhelyzetjel az alábbiak szerint jeleníthető meg:

- a) radarhelyzet-szimbólum (RPS), beleértve:
 - ((i)) PSR szimbólumok
 - ((ii)) SSR szimbólumok; és
 - ((iii)) kombinált PSR/SSR szimbólumok
- b) PSR radarjelek
- c) SSR válaszjelek.

8.2.4 Amennyiben lehetséges, eltérő szimbólumok alkalmazandók:

- a) az ugyanazon SSR kód nem szándékos használatának;
- b) a nem frissített számított helyzetjelnek, valamint
- c) mért helyzetjelnek, és számított helyzetjelnek a megjelenítésére.

8.2.5 A védett SSR kódokat, beleértve a 7500, 7600 és 7700 kódokat is, az azonosításra (IDENT) történő adást, a biztonsággal összefüggő riasztásokat és figyelmeztetéseket, valamint az automatikus koordinálásra vonatkozó információkat egyértelműen és az egyéb kódoktól eltérő módon kell a könnyebb felismerhetőség érdekében megjeleníteni.

8.2.6 Az SSR, valamint más rendelkezésre álló információ megjelenítésére alfanumerikus formátumú radarcímkéket alkalmazzanak.

8.2.7 A radarcímkének, minimálisan a légi jármű SSR kódját vagy amikor kód/hívójel összerendelést alkalmaznak a légi jármű azonosító jelét és az SSR „C” módtól származó magasságinformációt kell tartalmaznia. Valamennyi címkeadatot egyértelmű, tömör formában kell megjeleníteni.

8.2.8 A radarcímkét, a hozzá tartozó radarhelyzetjeljellel összekapcsolva kell megjeleníteni, kizárva ezzel annak a lehetőségét, hogy az irányító címketévesztésből adódó téves azonosítást hajtson végre, illetve, hogy összekeverje az egymáshoz tartozó radarhelyzetjelet és címkét.

8.3 ÖSSZEKÖTTETÉSEK

8.3.1 A kommunikációs rendszer megbízhatósági és alkalmazhatósági szintjének olyannak kell lennie, hogy ezzel a rendszerhibák vagy teljesítményromlások lehetőségét a minimálisra csökkentsék. Ennek érdekében megfelelő tartalék berendezéseket kell biztosítani.

8.3.2 Mielőtt valamely légi járműnek radarszolgáltatást nyújtanak, az irányítónak közvetlen rádióösszeköttetést kell létesítenie a légi jármű vezetőjével, hacsak különleges körülmények, mint pl. kényszerhelyzet, más intézkedést nem kívánnak.

8.4 RADARSZOLGÁLTATÁS NYÚJTÁSA

8.4.1 Amikor megfelelő radar és összeköttetési rendszerek állnak rendelkezésre, a légiforgalmi irányító szolgálatok ellátása során a radartól származó információkat a lehető legnagyobb mértékben kell felhasználni, beleértve a biztonsággal összefüggő riasztásokat és figyelmeztetéseket, a konfliktus riasztást és a minimális biztonságos magasság figyelmeztetést is, a kapacitás és hatékonyság, valamint a biztonság növelése érdekében.

8.4.2 A radarral egyidejűleg kiszolgált légi járművek száma nem haladhatja meg azt a számot, amely még biztonságosan kezelhető az adott körülmények között, figyelembe véve a következőket:

- a) az érintett irányítói körzet vagy szektor szerkezeti bonyolultságát;
- b) az érintett irányítói körzetben vagy szektorban alkalmazandó radar feladatokat;
- c) az irányítói munkaterhelést és a megállapított szektor kapacitást;
- d) a használatos fő radar és összeköttetési berendezések műszaki megbízhatóságának mértékét;
- e) a radarberendezés üzemzavarának lehetőségét, vagy egyéb olyan kényszerhelyzetet, amely végső fokon a tartalék berendezések és/vagy radar nélküli elkülönítés alkalmazását tenné szükségessé; és
- f) a tartalék radar – és összeköttetési rendszerek műszaki megbízhatóságának és rendelkezésre állásának mértékét.

8.5 AZ SSR VÁLASZJELADÓK FELHASZNÁLÁSA

Az SSR biztonságos és hatékony felhasználása érdekében a légi járművezetőknek és az irányítóknak szigorúan alkalmazniuk kell a közzétett eljárásokat. A szabvány rádiótávbeszélő kifejezéseket kell alkalmazni és mindig biztosítani kell az SSR kód pontos beállítását.

8.5.2 SSR kód-gazdálkodás

8.5.2.1 A 7700, 7600 és 7500 SSR kódok nemzetközileg védettek, melyeket a légi járművezetők kényszerhelyzet, rádióösszeköttetés megszakadása és jogellenes beavatkozás esetén használnak.

8.5.2.2 Az ATS egységek által használatos kódelosztási rendszert az alábbiakban leírtak figyelembevételével határozzák meg.

8.5.2.2.1 A nemzetközi szabályozásoknak megfelelően az államok vagy körzetek részére kódszériákat vagy kódblokkokat jelölnek ki, figyelembe véve a szomszédos légterekben a radarátfedést.

1. Megjegyzés: A Budapest FIR-ben alkalmazott kód kiosztási eljárásokat a 4. Függelék tartalmazza.

2. Megjegyzés: Magyarország az EUR körzet ICAO kód kiosztási tervének (Originating Region Code Assignment Method – ORCAM) megfelelően az EUR-E Körzetbe (Participating Area) tartozik.

8.5.2.2.2 A használatos kódelosztási rendszernek összhangban kell lennie a szomszédos államok kódgazdálkodásával.

8.5.2.2.3 A kód kijelölésnek ki kell zárnia, hogy ugyanazon kódot, ugyanazon SSR fedésterületen belül bármely más célra felhasználják egy adott időperióduson belül.

8.5.2.2.4 A légi járművezetők és az irányítók munkaterhelésének, valamint a rádió-közleményváltások csökkentése érdekében a megkövetelt kódváltások számának a legkevesebbnek kell lenniük.

8.5.2.2.5 Ahol a légi járművek egyedi azonosításának megállapítására van szükség, minden légi jármű részére egyedi kódot kell kijelölni, melyet a légi jármű lehetőség szerint a repülés teljes időtartama alatt megtart.

8.5.2.3 A nemzetközi fegyveres konfliktus körzetében működő és ezen 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, melyeket az érintett körzetben üzemelő, a fentiekben jelzett légi járművek számára kell kiosztani.

8.5.3 SSR válaszjeladók működtetése

8.5.3.1 Amikor a légi jármű vezetője utasítást kapott válaszjeladójának egy kijelölt kóddal történő üzemeltetésére, vagy kódváltásra kapott utasítást, és a radarernyőn megfigyelt kód eltér a légi jármű számára kijelölttől, a légi jármű vezetőjét fel kell kérni a kijelölt kód újbóli beállítására.

8.5.3.2 Minden esetben, amikor azt tapasztalják, hogy a radarernyőn megjelenített légi jármű által beállított kód, vagy ahol kód-hívójel összerendelés használatos, a légi jármű azonosító jele eltérést mutat és a fenti 8.5.3.1 pontban leírt eljárás alkalmazása nem jelent megoldást, vagy bizonyos körülmények között annak alkalmazását a körülmények (pl. jogellenes beavatkozás) célszerűtlenné teszik, a légi járművezetőt fel kell kérni a helyes kód beállítás megerősítésére.

Megjegyzés: A 7500-as kód beállítása esetén az ATC a kód megerősítését kérheti. A válasz elmaradását úgy kell értelmezni, hogy nem véletlen téves kódbeállításról van szó.

8.5.3.3 Amennyiben az eltérés továbbra is fennáll, a légi jármű vezetője felkérhető a légi jármű válaszjeladójának kikapcsolására.

Az ATS ellátásához SSR-t használó következő irányítói munkahelyet és egyéb más érintett egységet a fentiekről tájékoztatni kell.

Megjegyzés: Lásd a 8.5.4.1.4 b) alpontját is.

8.5.3.4 Légi jármű azonosító jel adására képes „S” módú válaszjeladóval felszerelt légi jármű, az ICAO repülési terv 7. rovatában megadottak szerinti azonosító jelét kell, hogy továbbítsa, vagy ha repülési tervet nem nyújtott be, akkor a légi jármű lajstromjelét.

8.5.3.5 Minden esetben, amikor a radaron azt látják, hogy az „S” módú válaszjeladóval felszerelt légi jármű által továbbított azonosító jel más, mint amire számítanak, a légi jármű vezetőjét utasítani kell az azonosító jel újbóli beállítására.

8.5.3.6 Amennyiben ezt követően a légijármű vezetője megerősíti az „S” módú azonosító helyes beállítását és az eltérés továbbra is fennáll, az irányítóknak az alábbiakat kell végrehajtania:

- a) tájékoztatnia kell a légijármű vezetőjét a fennálló eltérésről;
- b) amikor lehetséges, helyesbíteni kell a légijármű azonosító jelét tartalmazó radarcímjét és
- c) értesítenie kell az „S” módot azonosítási célra felhasználó következő irányító munkahelyet és egyéb más érdekelt egységet a téves azonosító jelet továbbító légijárműről.

8.5.4 „C” mód alkalmazásán alapuló magassági tájékoztatás

8.5.4.1 „C” MÓDTÓL SZÁRMAZÓ MAGASSÁG TÁJÉKOZTATÁS PONTOSSÁGÁNAK ELLENŐRZÉSE

8.5.4.1.1 Budapest FIR ellenőrzött légtereiben az irányító számára megjelenített „C” módtól származó magasság tájékoztatás pontosságának megállapításához használatos tűréshatár érték ± 200 láb (± 60 m). Budapest FIR egyéb légtereiben ez a tűréshatár érték ± 300 láb (± 90 m).

Ezen értékek elérésekor, vagy ezeket meghaladó eltérés esetén az irányítók kérhetik a „C” módú információ adásának megszüntetését.

Megjegyzés: Amennyiben a transzponder műszaki sajátosságai következtében a „C” mód kikapcsolása az „A” módú üzemet is megszakítja, erre a légijármű vezetőjének figyelmeztetnie kell az irányítót.

8.5.4.1.2 Az irányító számára megjelenített „C” módtól származó magasság tájékoztatás pontosságát minden megfelelően felszerelt ATC egység, legalább egyszer ellenőrizzé az érintett légijárművel való első összeköttetés felvételekor, vagy ha ez nem megvalósítható, utána amilyen hamar csak lehetséges. Az ellenőrzés ugyanezen légijárműtől rádiótávbeszélőn kapott, magasságmérőtől származó magasság tájékoztatással való egyidejű összehasonlítás útján történjen. Azon légijármű vezetőjét, akinek „C” módtól származó magasság tájékoztatása a jóváhagyott tűrésértéken belül van, az ilyen ellenőrzés eredményéről nem kell tájékoztatni.

8.5.4.1.3 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 légijárművezetőt erről értesíteni kell, és fel kell kérni, hogy ellenőrizze a nyomás beállítását és erősítse meg magasságát.

8.5.4.1.4 Ha a helyes nyomásbeállítás megerősítése után az eltérés továbbra is megmarad, a körülményektől függően a következőket tegyék:

- a) kérjék fel a légijárművezetőt, hogy szüntesse meg a „C” mód adását, feltéve, hogy az nem szakítja meg válaszeladójának „A” módú üzemét, és erről az intézkedésről tájékoztassák a légijármű által érintett soron következő irányítói munkahelyeket vagy ATC egységet,
- b) tájékoztassák a légijárművezetőt az eltérésről, és kérjék fel őt, hogy a légijárműre vonatkozó helyzet- és azonosítástájékoztató fenntartása érdekében folytassa „C” módú üzemét, és tájékoztassák:
 1. a légijármű közelében működő érintett légijárművek személyzetét, hogy felhívják a figyelmet az ACAS berendezés esetlegesen helytelen tanácsadására (ACAS RA),
 2. a légijármű által érintett következő irányítói munkahelyet, vagy ATC egységet a tett intézkedésről.
- c) az ATC egység késedelem nélkül hozzon létre oldalirányú elkülönítést, illetve a repüléstájékoztató egység tanácsoljon oldalirányú kitérítő tevékenységet, az adott légijármű és annak közelében mérvadó helyzetben lévő légijárművek között.

8.5.4.2 MAGASSÁG FOGLALTSÁGÁNAK MEGÁLLAPÍTÁSA

8.5.4.2.1 Budapest FIR ellenőrzött légtereiben annak megállapításához, hogy egy meghatározott magasság foglalt-e egy légijármű által, az alkalmazandó kritérium ± 200 láb (± 60 m). Budapest FIR egyéb légtereiben ez a tűréshatár érték ± 300 láb (± 90 m).

8.5.4.2.2 *A légijármű tartja magasságát.* Egy légijárművet addig tekintenek magasságát tartónak, amíg az SSR „C” módtól származó magasság tájékoztatás azt mutatja, hogy az a kijelölt magasságtól számított, a 8.5.4.2.1 pontban leírt értéken belül van.

8.5.4.2.3 *A légijármű elhagyja magasságát.* Egy légijárművet, melynek engedélyezték egy magasság elhagyását, akkor tekintenek úgy, hogy manőverét megkezdte és szabaddá tette a korábban elfoglalt magasságot, amikor az SSR „C” módtól származó magasság tájékoztatás a korábban kijelölt magasságtól a várt irányban 300 láb (90 m) értéket meghaladó eltérést jelez.

8.5.4.2.4 *A légijármű keresztez egy magasságot emelkedőben vagy süllyedőben.* Az emelkedő vagy süllyedő légijárművet akkor tekintik úgy, hogy keresztezett egy magasságot, amikor az SSR „C” módtól származó magassági tájékoztatás azt jelzi, hogy ezt a magasságot a várt irányban több mint 300 láb (90 m) értékkel elhagyta.

8.5.4.2.5 *A légijármű elér egy magasságot.* A légijármű akkor tekinthető úgy, hogy a részére engedélyezett magasságot elérte, ha az SSR „C” módtól származó három egymást követő megújított magasságtájékoztatás azt jelzi, hogy a részére kijelölt magasságtól mért, a 8.5.4.2.1 pontban leírt értéken belül van.

Megjegyzés: Automatizált ATS rendszereknél a „C” módtól származó adatok megújításának ciklusa nem feltétlenül egyértelmű az irányítók számára. Éppen ezért helyi utasításban kell közzétenni a képernyő ismétlődési ciklusát vagy egy olyan időtartamot, amely megfelel a „C” módtól származó három egymást követő megújítás időtartamának.

8.5.4.2.6 Az irányító részéről csak akkor kell beavatkozni, amikor a részére megjelenített és az irányítási célokra felhasznált adatok között a fent említettnél nagyobb eltérés mutatkozik.

8.6 ÁLTALÁNOS RADARELJÁRÁSOK

8.6.1 Teljesítmény-ellenőrzések

8.6.1.1 A radarirányító felelős radarernyőjének vagy ernyőinek az adott berendezésre előírt műszaki utasításoknak megfelelő beállításáért.

8.6.1.2 A radarirányítónak meg kell győződnie arról, hogy a radarrendszer nyújtotta működési jellemzők, valamint a radarernyő(k)on megjelenített információk kielégítőek-e az elvégzendő feladatokhoz.

8.6.1.3 A radarirányítónak jelentenie kell a légiforgalmi szolgálati egység operatív vezetőjének a berendezés minden hibáját, minden kivizsgálásra szoruló eseményt vagy minden olyan körülményt, amely megnehezíti, vagy lehetetlenné teszi a radarszolgáltatás biztosítását.

8.6.2 A légijármű azonosítása

8.6.2.1 A RADARAZONOSÍTÁS ELVÉGZÉSE

8.6.2.1.1 Mielőtt valamely légijárműnek radarszolgáltatást nyújtanak a radarazonosítást el kell végezni és erről tájékoztatni kell a légijármű vezetőjét. Ezek után a radarazonosságot fenn kell tartani a radarszolgáltatás befejezéséig.

8.6.2.1.2 Amennyiben ezt követően a radarazonosság elvész, erről a légijármű vezetőjét tájékoztatni kell, és amikor szükséges, megfelelő utasításokat kell adni.

8.6.2.1.3 Radarazonosítást az alábbi módszerek legalább egyikével kell elvégezni.

8.6.2.2 SSR AZONOSÍTÁSI ELJÁRÁSOK

8.6.2.2.1 SSR alkalmazása esetén a légijárművek az alábbi egy vagy több eljárás használatával azonosíthatók:

- a) a légijármű azonosító jelének felismerése a radarcímkében;
Megjegyzés: A fenti eljárás használatánál sikeres kód/hívójel összerendelésre van szükség, amelynél az alábbi b) pont megjegyzésében leírtakat is figyelembe kell venni.
- b) egy más ATS egység által kiadott és ellenőrzött egyedi kód felismerése a radarcímkében;
Megjegyzés: A fenti eljárás alkalmazásához olyan kód kiosztási rendszerre van szükség, amely lehetővé teszi, hogy a légtér bizonyos részében minden légijármű egyedi kódot kapjon (lásd 8.5.2.2.7 pontot).
- c) „S” módú válaszjeladóval felszerelt légijármű azonosító jelének a radarcímkében való közvetlen megfigyelése;
Megjegyzés: az „S” módú válaszjeladóval felszerelt légijárműveken rendelkezésre álló légijármű-azonosító funkció lehetővé teszi a légijárművek közvetlen radarernyőn történő azonosítását, ami szükségtelenné teszi az „A” módú egyedi kóddal történő azonosítást. A szükséges földi és fedélzeti berendezések felszereltségi állapotától függően ez csak fokozatosan érhető el.
- d) radarazonosság átadása (lásd a 8.6.3 pontot);
- e) valamely, a radarirányító által kiadott specifikus kód beállítására adott utasítás végrehajtásának megfigyelése;
- f) IDENT kapcsolásra adott utasítás végrehajtásának megfigyelése.
 - 1. *Megjegyzés: Automatizált radarrendszerek működésekor az „IDENT” különböző módon jelenhet meg, pl. a teljes radarhelyzetjel, vagy annak valamely részlete és a társított adatblokk villog.*
 - 2. *Megjegyzés: A válaszjeladó garbling „IDENT” típusú azonosítást idézhet elő. Ugyanazon területen belül közel azonos idejű „IDENT” adások azonosítási hibákhoz vezethetnek.*

8.6.2.2.2 Amikor egy légijármű részére egyedi kódot jelöltek ki, az első adandó alkalommal ellenőrizni kell, hogy a légijármű vezetője által beállított kód megegyezik-e a repülés számára kijelölt kóddal. Csak az elvégzett ellenőrzést követően szabad az egyedi kódot az azonosítás alapjául felhasználni.

8.6.2.3 PSR AZONOSÍTÁSI ELJÁRÁSOK

8.6.2.3.1 Ahol SSR-t nem alkalmaznak, vagy nem áll rendelkezésre, a radarazonosítást a következő eljárások legalább egyikével kell elvégezni:

- a) egy adott radarhelyzetjelnél egy olyan légijárművel való összehasonlításával, amely egy, a radartérképen ábrázolt pont feletti helyzetét jelenti, vagy ezen ponttól mért irány és távolság megadásával, és annak megállapításával, hogy az adott radarhelyzetjel útiránya megegyezik-e a légijármű útirányaival, vagy jelentett géptengely irányával;
 - 1. *Megjegyzés: Körültekintéssel kell eljárni ezen módszer alkalmazásakor, különösen akkor, ha egy adott pont fölé közel azonos időpontban több légijármű várható, mivel a ponthoz viszonyított helyzetjelentés nem esik feltétlenül pontosan egybe a radartérképen a légijárműtől származó radarhelyzetjellel.*
 - 2. *Megjegyzés: A „pont”-meghatározás arra a földrajzi pontra vonatkozik, amely alkalmas a radarazonosításra. Ez általában egy jelentőpont, amelyet egy vagy több rádiónavigációs ponthoz viszonyítva határoznak meg.*
- b) valamely radarhelyzetjelnél egy olyan légijárművel való összehasonlításával, amelyről ismert, hogy éppen akkor indult el, feltéve, hogy az azonosítást a használatos futópálya végétől mért 1 NM-on (2 km-en) belül elvégezték. Különös gondot kell fordítani arra, hogy elkerüljék a légijármű összetévesztését olyan légijárművekkel, amelyek a repülőtér felett várakoznak, vagy felette átrepülnek, illetve amelyek a szomszédos futópályákról végeznek felszállást, vagy megszakított megközelítést;
- c) radarazonosság átadásával (lásd a 8.6.3. pontot);
- d) ha a körülmények úgy kívánják meg, a légijármű géptengely irányának megállapítása és az útirány bizonyos időtartamú megfigyelése után:
 - a légijármű vezetőnek egy vagy több 30 fokos vagy annál nagyobb irányváltoztatásra adott utasítással és egy adott radarhelyzetjel mozgásának azon légijármű mozgásának összehasonlításával, amely nyugtázta a kiadott utasítások végrehajtását; vagy
 - egy adott radarhelyzetjel mozgásának egy olyan légijármű által végrehajtott manőverekkel való összehasonlításával, mely ilyen műveletek végrehajtását jelentette.

Ezen módszerek alkalmazása közben a radarirányítónak:

- ((i) meg kell győződnie arról, hogy csak egy radarhelyzetjel mozgása felel meg a légi jármű mozgásának, és
- ((ii) biztosítania kell, hogy a művelet(ek) ne vigye/vigyék ki a radarhelyzetjelet a radarernyő fedési területén kívülre:

1. Megjegyzés: Vigyázni kell ezen módszerek alkalmazásánál olyan területeken, ahol általában útvonal változtatásokat hajtanak végre.

2. Megjegyzés: A fenti (ii) alponttal kapcsolatban lásd még az ellenőrzött légi járműveknek nyújtott radarvektorálással foglalkozó 8.6.5.1 pontot is.

8.6.2.3.2 A rádióiránymérő berendezés felhasználható a légi járművek azonosításának segítésére. Ez az eszköz azonban önmagában nem használható az azonosítás elvégzésére.

8.6.2.3.3 Amikor két vagy több radarhelyzetjel látható egészen közel egymáshoz, illetve azoknál megfigyelhető, hogy egyazon időben hasonló mozgásokat végeznek, vagy amikor valamely radarhelyzetjel azonosítása bármely más okból kétséges, irányváltásokat kell adni, vagy annyiszor ismételtetni, ahányszor szükséges, vagy pedig kiegészítő azonosítási módszereket kell mindaddig alkalmazni, amíg az azonosítási hiba minden kockázatát ki nem küszöbölik.

8.6.3 Radarazonosság átadása

8.6.3.1 A radarazonosság egyik radarirányítótól egy másiknak történő átadását csak akkor kíséreljék meg, amikor feltételezhető, hogy a légi jármű az átvevő irányító radarernyőjének fedésterületén belül van.

8.6.3.2 A radarazonosság átadásának a következő módszerek valamelyikével kell megtörténnie:

- a) a radarhelyzetjel automatikus eszközökkel való megjelölésével, feltéve, hogy ez csak egy radarhelyzetjelet jelöl, és így nem kétséges az azonosság;
- b) a légi jármű egyedi kódjának közlésével;

Megjegyzés: A fenti eljárás használatához olyan kód kiosztási rendszerre van szükség, amely lehetővé teszi, hogy a légtér egy adott részében minden légi jármű egy egyedi kódot kapjon (lásd a 8.5.2.2.7 pontot).

- c) amikor az „S” módú fedés biztosított, annak közlésével, hogy a légi jármű „S” módú légi jármű azonosítóval van felszerelve;
- d) a radarhelyzetjel közvetlen megjelölésével (ujjal való rámutatás), ha a két radarernyő egymás mellett van, vagy ha közös radarernyőt használnak;

Megjegyzés: Figyelemmel kell lenni minden olyan hibára, amely a parallaxis-hatás következtében fordulhat elő.

- e) a radarhelyzetjel megadása mindkét radarernyőn pontosan feltüntetett földrajzi helytől vagy navigációs berendezéstől mért irány és távolság közlésével, hozzáátve a megfigyelt radarhelyzetjel útirányát is, amennyiben a légi jármű útvonala nem ismert mindkét irányító előtt;

Megjegyzés: Körültekintően kell eljárni a radarazonosság ezen módszer segítségével történő átadásánál, különösen ha más radarhelyzetjelek is megfigyelhetők hasonló irányon és a radarirányítás alatt álló légi jármű közvetlen közelében. A radarberendezések sajátossága miatt – mint például az egyes radarernyőkön a radarhelyzetjelek irányának és távolságának ábrázolási pontatlansága, valamint parallaxis-hibák – a légi járműnek az ismert ponthoz viszonyított helyzetében eltérés lehet a két radarernyőn.

- f) az átadó irányító a légi járművet kódváltásra utasítja, és az átvevő irányító a váltást megfigyeli vagy
 - g) az átadó irányító IDENT adásra utasítja a légi járművet, és az átvevő irányító az IDENT adást megfigyeli.
- Megjegyzés: Az f) és g) pontokban leírt eljárások sikeres alkalmazásához az irányítók közötti előzetes koordinálásra van szükség, mivel az átvevő irányító által megfigyelendő jelenségek csak rövid időtartamúak.

8.6.4 Helyzettájékoztató

8.6.4.1 A radarirányítás alatt álló légi járművel az alábbi esetekben közölgék helyzetét:

- a) azonosításkor, kivéve, ha az azonosítás az alábbiak szerint történt:
 - ((i) a légi jármű vezetőjének helyzetjelentése alapján, vagy felszállás után a futópályától mért 1 NM-n belül és a megfigyelés megegyezik a légi jármű indulási idejével; vagy
 - ((ii) egy kijelölt egyedi SSR kód vagy „S” mód felismerésével, amikor a radarernyőn megfigyelt radarhelyzetjel megfelel a légi jármű érvényes repülési tervének ezen adatával; vagy
 - ((iii) radarazonosság átadásával;
- b) amikor a légi jármű vezetője ezt kéri;
- c) amikor a légi jármű vezetője által számított helyzet jelentős mértékben eltér a radarirányító által, a radaron megfigyelt helyzetből számítottól;
- d) amikor a korábban kijelölt útvonalától radarvektorálással eltérített légi jármű vezetőjét, a radarvektorálást követően, saját navigáció alapján történő repülésre utasították (lásd a 8.6.5.5 pontot);
- e) közvetlenül a radarszolgáltatás befejezése előtt, ha azt látják, hogy a légi jármű eltér a követendő útvonaltól.

8.6.4.2 A helyzettájékoztatót az alábbi módszerek egyikével kell továbbítani a légi járműnek:

- a) egy jól ismert földrajzi hely megjelölésével;
- b) fontos ponthoz, útvonal vagy bevezető navigációs berendezéshez tartó mágneses útirány és távolság megadásával;
- c) egy ismert helytől mért (égtáj szerinti) irány és távolság megadásával;
- d) a földelérési pontig mért távolság megadásával, ha a légi jármű a végső bevezetésben van; vagy
- e) egy ATS útvonal középvonalától mért távolság és irány megadásával.

8.6.4.3 Amikor csak lehetséges, a helyzettájékoztatót a radarterképen feltüntetett pontokra vagy útvonalakra kell vonatkoztatni.

8.6.4.4 Amikor úgy tájékoztatják, a légi jármű vezetője a kötelező jelentőpontok feletti helyzetjelentések adását elhagyhatja, illetve, csak az érintett légiforgalmi szolgálati egység által meghatározott jelentőpontok átrepülését kell jelentenie.

A légi jármű vezetőnek a helyzetjelentések adását akkor kell ismételtlen folytatnia, amikor utasítják erre, illetve amikor arról tájékoztatják, hogy a radarszolgáltatás befejeződött, vagy a radarazonosságot elvesztették.

8.6.5 Radarvektorálás

8.6.5.1 A radarvektorálást a légi jármű vezetőjének történő olyan meghatározott géptengely-irányok megadásával kell végrehajtani, melyek lehetővé teszik, hogy a légi jármű a kijelölt repülési útvonalat kövesse. A légi jármű vektorálása közben a radarirányító tegyen eleget a következőknek:

- a) a kiadott irányokkal, amikor csak lehetséges, a légi járművet olyan útvonalon vagy útirányokon vezesse, melyeken a légi jármű vezető saját helyzetét navigációs berendezéseinek jelzéseivel összevetve figyelemmel tud kísérni (ez minimálisra csökkenti a szükséges radarnavigációs segítség mértékét, és enyhíti a radarhibából eredő következményeket),
- b) amikor a légi járműnek egy előzőleg kijelölt útvonaltól eltérő irányt adnak, hacsak ez nem magától értetődő, tájékoztassák arról, hogy miért kell az adott irányt felvenni és amikor csak lehetséges, határozzák meg az adott irány határát (pl: ... helyig, ... bevezetéshez);
- c) a radarirányítás átadásának esetét kivéve, a légi jármű nem vektorálható 2,5 NM-nél (4,6 km) közelebb – vagy ahol az előírások szerint a radarelkülönítési minimum nagyobb mint 5 NM (9,3 km), az ott előírt elkülönítési minimum felével megegyező távolságnál közelebb – a radarirányító illetékességi légterének határához, hacsak a szomszédos légter radarirányítójával történő közvetlen koordináció útján nem biztosítható az elkülönítés az ilyen légi járművek között,
- d) ellenőrzött repülések nem vektorálhatók nem ellenőrzött légterbe, kivéve a kényszerhelyzet esetét, vagy a kedvezőtlen meteorológiai viszonyok elkerülésének esetét (ilyen esetben a légi jármű vezetőt erről tájékoztatni kell) vagy a légi jármű vezető kifejezett kérésére, és

- e) amikor a légi jármű vezetője azt jelenti, hogy fedélzeti irányjelző műszerei megbízhatatlanok, a manőverekre adott utasítások kiadása előtt kérjék fel a légi jármű vezetőt, hogy minden fordulót közösen megállapított mértékkel végezzen el és, hogy az utasításokat azonnal hajtsa végre, amint megkapja.

8.6.5.2 Egy IFR repülés radar vektorálásakor, vagy olyan közvetlen útvonal adásakor, amely a légi járművet letéríti az ATS útvonalról, a radarirányítói engedélyeknek biztosítaniuk kell a terep feletti előírt magasságot mindaddig, amíg a légi jármű el nem ér egy olyan pontot, amelynél a légi jármű vezetője áttér saját navigációra. Szükség szerint, a minimális radarvektorálási magasság meghatározásához be kell számítani az alacsony hőmérsékleti hatásra vonatkozó helyesbítést.

1. Megjegyzés: Amikor egy IFR repülés vektorálás alatt áll, a légi jármű vezetője esetleg nem képes pontosan meghatározni a légi jármű helyzetét az adott légtérben lévő akadályokra vonatkozóan és következőképpen közepes tengerszinthez viszonyított magasságát, amely biztosítja a megkívánt akadálymentességi magasságot. Az akadálymentességi kritériumokat részletesen a PANS-OPS (ICAO Doc 8168) tartalmazza.

2. Megjegyzés: Biztosítani kell, hogy az irányító számára rendelkezésre álljon, a hőmérsékleti hatásra vonatkozóan helyesbített, minimális közepes tengerszinthez viszonyított magasság.

8.6.5.3 Amikor csak lehetséges, a minimális vektorálási magasságnak kellően magasnak kell lennie, hogy a légi jármű földközelséget jelző berendezése lehetőleg ne aktivizálódjon.

Megjegyzés: Az ilyen rendszerek működésbe lépése előidézhetheti a légi jármű azonnali emelkedését és további lépcsőzetes emelkedést a veszélyes terep elkerülése érdekében, nagy valószínűséggel megsértve ezzel a légi járművek közötti elkülönítést.

8.6.5.4 Budapest FIR-ben a minimális radarvektorálási magasságok meghatározásánál figyelembe kell venni, hogy IFR szerint működő légi jármű nem vektorálható a földfelszín feletti 1000 lábnál (300 m) alacsonyabban.

8.6.5.5 A légi jármű radarvektorálásának befejezésekor a radarirányítónak utasítania kell a légi jármű vezetőjét, hogy térjen át saját navigációra, megadva a légi jármű helyzetét és a szükség szerinti utasításokat a 8.6.4.2 b) alpontban előírt formában, amennyiben az utasítások eltérítették a légi járművet az előzőleg kijelölt útvonaltól.

8.6.6 Navigációs segítség

8.6.6.1 Ha azt látják, hogy egy azonosított légi jármű jelentős mértékben eltér a tervezett útvonalától vagy a kijelölt várakozási eljárástól, erről tájékoztatni kell. Ezenkívül megfelelő intézkedést kell tenni, ha az irányító véleménye szerint, az ilyen eltérés valószínűleg befolyásolja a nyújtott szolgáltatást.

8.6.6.2 Amennyiben egy légi jármű vezetője a radarral felszerelt légiforgalmi irányító egységtől navigációs segítséget kér, ezt indokolnia kell (pl. kedvezőtlen időjárási területek elkerülése, vagy megbízhatatlan navigációs berendezések miatt) és meg kell adnia minden, az adott körülményekkel kapcsolatos tájékoztatást.

8.6.7 Radarszolgáltatás megszakadása vagy befejezése

8.6.7.1 A radarszolgáltatás alatt álló légi járművet azonnal tájékoztatni kell, ha a radarszolgáltatás bármely okból megszakad vagy befejeződik.

8.6.7.2 Amikor egy légi jármű irányítását radarirányítótól nem radarirányítónak kívánják átadni, a radarirányítónak radar nélküli elkülönítést kell létrehoznia az adott légi jármű és az összes többi ellenőrzött légi jármű között, mielőtt az átadást végrehajtja.

8.6.8 Minimális magasságok

8.6.8.1 A radarirányító minden esetben rendelkezzen a következőkre vonatkozó teljes és időszerű tájékoztatással:

- a) a felelősségi körzetére megállapított tengerszint feletti minimális repülési magasságok,

- b) a legalacsonyabb használható repülési szint vagy szintek, melyeket a 4. és az 5. Fejezetben előírtak szerint határoztak meg, és
- c) a megállapított tengerszint feletti minimális magasságok, amelyek a taktikai radarvektoráláson alapuló eljárásoknál alkalmazhatók.

8.6.8.2 Az ellenőrzött légtérben alkalmazandó taktikai radarvektorálás minimális magasságait úgy kell meghatározni, hogy azok a radarral vektorált légi jármű és az ellenőrzött légtér alsó határa között minden esetben legalább 500 láb függőleges távolságot biztosítsanak.

8.6.9 Kedvezőtlen időjárásra vonatkozó tájékoztatás

8.6.9.1 Ha valószínűnek látszik, hogy a légi jármű kedvezőtlen időjárású terület felé közeledik, az ezzel kapcsolatos tájékoztatásokat kellő időben kell kiadni, hogy a légi jármű vezetője a megfelelő ténykedésről dönteni tudjon, és ha kívánja, tanácsot kérhessen arra vonatkozólag is, hogy a kedvezőtlen időjárási területet hogyan lehet a legjobban kikerülni.

Megjegyzés: A radarrendszer műszaki jellemzőjétől függően előfordulhat, hogy a kedvezőtlen időjárású területek nem jeleníthetők meg a radarernyőn. A légi járművek időjárásradarja általában jobb felderítést és a kedvezőtlen időjárás pontosabb meghatározását nyújtják, mint az ATS által használtak.

8.6.9.2 A légi járműnek a kedvezőtlen időjárású terület kikerüléséhez nyújtott irányadásnál a radarirányító győződjön meg arról, hogy a légi jármű vissza tud-e térni a tervezett, vagy kijelölt repülési útvonalára a radar fedési területén belül, és ha ez nem látszik lehetségesnek, tájékoztassa a légi jármű vezetőjét a körülményekről.

Megjegyzés: Figyelmet kell fordítani arra a tényre, hogy bizonyos körülmények között a kedvezőtlen időjárás legaktívabb területe nem jeleníthető meg a radarernyőn.

8.6.10 Lényeges meteorológiai tájékoztatások bejelentése a meteorológiai szolgálatoknak

Jóllehet a radarirányítótól nem követelik meg, hogy különös figyelmet szenteljen az erős, heves csapadéknak, de amennyire a radarberendezés ezt lehetővé teszi, a radarernyőkön megfigyelt lényeges meteorológiai állapotok (pl. erős záporok, vagy jól meghatározható frontvonalak) helyzetére, intenzitására, kiterjedésére és mozgására vonatkozó tájékoztatást, amennyiben szükséges, jelentse az egységet kiszolgáló meteorológiai hivatalnak.

8.7 RADAR ALKALMAZÁSA A LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLATNÁL

Jelen pont előírásai – amikor radart használnak – tartalmazzák azokat az általános eljárásokat, amelyeket körzeti irányító szolgálat, vagy bevezető irányító szolgálat ellátása során alkalmazni kell. A bevezető irányító szolgálat ellátásával kapcsolatos további előírásokat jelen Fejezet 8.9 pontja tartalmazza.

8.7.1 Feladatok

A radarernyőn megjelenített információk a légiforgalmi irányító szolgálat ellátásakor az alábbi feladatok végrehajtására használhatók fel:

- a) szükséges radarszolgáltatások nyújtása a jobb légtérkihasználás, a késések csökkentése, közvetlen útvonalakon történő repültetés, a legkedvezőbb repülési profil biztosítása, valamint a biztonság növelése céljából;
- b) az induló légi járműveknek radarvektorálás biztosítása a gyors és hatékony indulások elősegítése, valamint az utazómagasságra történő gyors emelkedés céljából;
- c) a légi járműveknek radarvektorálás biztosítása az esetleges konfliktusok megoldása céljából;
- d) az érkező légi járműveknek radarvektorálás biztosítása a gyors és hatékony bevezetési sorrend kialakítása céljából;
- e) radarvektorálás biztosítása a légi járművek navigációjának segítése céljából, pl. egy rádió navigációs berendezésre történő, vagy attól távolodó repülése során, valamint kedvezőtlen időjárású területek elkerülése stb. érdekében;
- f) elkülönítés biztosítása és a szabályszerű forgalomáramlás fenntartása, amikor egy radar-fedésterületen belül lévő légi járművel megszakad a rádióösszeköttetés;

- g) a légiforgalom radaron történő folyamatos figyelemmel követése;
- h) amikor alkalmazható, a légiforgalom előrehaladásának figyelemmel kísérése abból a célból, hogy a radar nélküli irányítónak biztosítsák:
 - (i) az irányítás alatt álló légijárműre vonatkozó pontosabb helyzet tájékoztatást;
 - (ii) az egyéb forgalomra vonatkozó kiegészítő tájékoztatásokat; és
 - (iii) a légijárműveknek az irányítói engedélyekben foglaltaktól, beleértve a részükre engedélyezett útvonaltól és/vagy magasságtól történt, bármely jelentős eltérésre vonatkozó tájékoztatásokat.

8.7.2 Radarirányítás és radar nélküli irányítás alatt álló forgalom koordinálása

Megfelelő intézkedéseket kell foganatosítani valamennyi radart alkalmazó légiforgalmi irányító egységnél a radarirányítás alatt álló forgalomnak radar nélküli irányítás alatt álló forgalommal való koordinálására, valamint a radarral ellenőrzött légijárművek, és az összes többi ellenőrzött légijármű közötti, megfelelő elkülönítés biztosítására. Ennek érdekében, állandó szoros kapcsolatot kell fenntartani a radarirányítók és a radar nélküli irányítók között.

8.7.3 Elkülönítések alkalmazása

Azok a tényezők, amelyeket a radarirányítónak figyelembe kell vennie az egyes esetekben alkalmazandó elkülönítés meghatározásához, hogy az elkülönítési minimumot ne sértsék meg, foglalják magukba a légijárművek relatív géptengely irányát és sebességét, a radarberendezés technikai korlátait, az irányító munkaterhelését és a rádiófrekvencia telítettség által okozott bármilyen nehézséget.

8.7.3.1 A 8.7.3.7, 8.7.3.8 és 8.8.3.2 pontokban foglaltakat kivéve, azonosított légijárművek között radarelkülönítés csak akkor alkalmazható, ha a légijárművek azonosítása minden valószínűség szerint mindvégig fenntartható.

8.7.3.2 A radarirányítás átadásának esetét kivéve, a radarirányítónak radar nélküli elkülönítést kell létrehoznia, mielőtt a radarirányítás alatt álló légijármű eléri az irányító illetékességi körzetének határát, vagy mielőtt kilép a radarfedésből.

8.7.3.3 A radar helyszimbólumokon (RPS) és/vagy az elsődleges felderítő radar jeleinek (PSR) használatán alapuló radarelkülönítést úgy kell létrehozni, hogy az érintett légijárművek helyzetét jelentő RPS és/vagy PSR középpontja közötti távolság sohasse legyen kevesebb, mint az előírt minimum.

8.7.3.4 A PSR jelen és az SSR válaszjelen alapuló elkülönítést úgy kell létrehozni, hogy az érintett légijárművek helyzetét jelentő PSR jel és az SSR válaszjel középpontja közötti távolság sohasse legyen kevesebb, mint az előírt minimum.

8.7.3.5 Az SSR válaszjelek felhasználásán alapuló radarelkülönítést úgy kell létrehozni, hogy az SSR válaszjelek középpontja közötti távolság sohasse legyen kevesebb, mint az előírt minimum.

8.7.3.6 A megjelenített radarhelyzetjelek típusától és az alkalmazott radarelkülönítési minimumoktól függetlenül semmilyen körülmények között sem engedhető meg, hogy a radarhelyzetjelek szélei összeérjenek, hacsak függőleges elkülönítést nem biztosítottak az érintett légijárművek között.

8.7.3.7 Abban az esetben, amikor a radarirányítót olyan ellenőrzött légijárműről értesítették, amely abba a légtérbe lép be, vagy ahhoz közeledik, amelyen belül radarelkülönítést alkalmaznak, azonban radarral nem azonosította a légijárművet, tovább folytathatja a radarszolgáltatás adását az azonosított légijárműveknek, feltéve, hogy:

- a) kellő biztosíték van arra, hogy az azonosítatlan ellenőrzött repülést SSR felhasználásával azonosítják, vagy a repülést olyan típusú légijármű hajtja végre, amelyről feltételezhető, hogy megfelelő visszavert elsődleges radarjelet ad abban a légtérben, amelyen belül radarelkülönítést alkalmaznak; és
- b) a radarelkülönítést fenntartják a radarral ellenőrzött repülések és minden egyéb megfigyelt radarhelyzetjel között mindaddig, amíg az azonosítatlan, ellenőrzött légijárművet nem azonosították, vagy radar nélküli elkülönítést nem hoztak létre.

8.7.3.8 Radarelkülönítés alkalmazható egy éppen felszálló légi jármű és egy előzőleg már elindult légi jármű, vagy egyéb, radarral ellenőrzött forgalom között, ha kellő biztosíték van arra, hogy az induló légi járművet azonosítani fogják a futópálya végétől 1 NM-en (2 km) belül és, hogy abban az időpontban meglesz az előírt minimum.

8.7.3.9 Nem alkalmazható radarelkülönítés az ugyanazon várakozási pont fölött várakozó légi járművek között. A várakozó és más légi járművek közötti vízszintes radarelkülönítési minimum nem lehet kevesebb, mint 10 NM (20 km), hacsak függőleges elkülönítést nem biztosítottak az érintett légi járművek között.

8.7.3.10 A RADAR FEDÉSTERÜLETÉN BELÜLI LÉGIJÁRMŰVEK ELKÜLÖNÍTÉSE MACH-SZÁM TECHNIKÁN ALAPULÓ SEBESSÉG SZABÁLYOZÁS ALKALMAZÁSÁVAL.

8.7.3.10.1 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:

- a) mindkét légi járművet radaron figyelik és mindvégig a radar fedésterületen belül maradnak; és
- b) mindkét légi járműnek Mach-számban meghatározott sebességet jelöltek ki oly módon, hogy a hátul haladó légi jármű ugyanazon, vagy kisebb Mach-számban meghatározott sebességgel repüljön, mint az előtte haladó légi jármű.

8.7.3.10.2 A fenti 8.7.3.9 pontnak megfelelően hosszirányban elkülönített légi járművek átadása szomszédos irányítói munkahelyek vagy szomszédos ATC egységek között akkor lehetséges, ha a 8.7.5.2 a)–f) alpontjaiban szereplő feltételek teljesülnek.

8.7.3.10.3 A Mach-szám-technikán alapuló sebességszabályozás megköveteli, hogy:

- a) a légi járműveknek tartaniuk kell a számukra utoljára meghatározott Mach-sebességet;
- b) ha M.01 vagy nagyobb sebességváltoztatás válik szükségessé, a sebességváltoztatás előtt a légi forgalmi irányítást tájékoztatni kell. Ha előzetes tájékoztatásra nincs lehetőség (pl. turbulencia miatt), az érintett ATC egységet, amint lehet, tájékoztatni kell; és
- c) az érintett ATC egység felkérésére a Mach-sebességet bele kell foglalni a normál helyzetjelentésekbe.

8.7.3.10.4 A Mach-szám-technikán alapuló elkülönítési eljárás alkalmazásakor – a koordináció csökkentése érdekében – az irányítók felkérhetik a légi járművezetőket, hogy a következő egységekkel/szektorokkal történő első rádióösszeköttetés felvételekor közöljék az engedélyezett Mach-számot. Felkérés esetén a légi járművezetőknek mindaddig közölniük kell az engedélyezett Mach-számot az első összeköttetés felvételekor, míg ennek felfüggesztésére külön engedélyt nem kapnak.

8.7.3.10.5 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.

8.7.4 Radarelkülönítési minimumok

Megjegyzés: A Budapest FIR-ben (Budapest ATS Központ és kapcsolódó irányító egységei által) alkalmazható radarelkülönítési minimumokat jelen előírás 8. Függeléke tartalmazza.

8.7.4.1 Hacsak az alábbi 8.7.4.2, 8.7.4.3 pontokban leírtaknak megfelelően, vagy a 6. Fejezetben az egymástól független, illetve egymástól függő párhuzamos megközelítések esetén másképp nincs előírva, a vízszintes radarelkülönítési minimum nem lehet kevesebb mint 5 NM (9,3 km).

8.7.4.2 A fenti 8.7.4.1 pontban szereplő 5 NM-es (9,3 km) radarelkülönítési minimum csökkenthető, de nem lehet kevesebb, mint:

- a) 3 NM (5,6 km), amikor a radarberendezés képességei az adott helyen ezt lehetővé teszik; és
- b) 2,5 NM (4,6 km) az egymást követő azonos futópályára végrehajtott végső megközelítést végző légi járművek között, a futópálya végétől mért 10 NM-en (18,5 km) belül.

2,5 NM (4,6 km) csökkentett elkülönítési minimum alkalmazható feltéve, hogy:

- (i) a leszálló légitársaságoknak megengedett átlagos futópálya-foglaltsági ideje – mely lehet adatgyűjtésből, statisztikai elemzésekből és elméleti modelleken alapuló módszerek segítségével megállapított idő – nem haladja meg az 50 másodpercet;
- (ii) jó fékhatást jelentettek és a futópálya-foglaltsági időt a futópálya szennyeződése – úgymint latyak, hó, vagy jég – jelentős mértékben nem befolyásolja;
- (iii) megfelelő irányszög és távolság felbontású, 5 másodperc vagy kevesebb jelfrissítési idejű radarrendszert és alkalmas radarerőket használnak; és
- (iv) a repülőtéri irányító látással, gurító radarral (SMR), vagy földi mozgást irányító és ellenőrző rendszer (SMCGS) segítségével tudja ellenőrizni a használatos futópályát és a hozzá csatlakozó gurulóutakat;
- (v) az alábbi 8.7.4.4 pontban leírt, a légitársaságok keltette turbulencia esetére előírt radarelkülönítési minimumot nem alkalmazzák;
- (vi) az irányító figyelemmel követheti a légitársaságok megközelítési sebességét, és sebességszabályozással biztosítható, hogy az elkülönítés ne csökkenjen a minimum alá; és
- (vii) a légitársaság üzemben tartói és a légitársaság vezetők tudatában vannak a futópálya gyors elhagyásának fontosságával, amikor a végső megközelítés során csökkentett elkülönítési minimumot alkalmaznak; és
- (viii) a csökkentett elkülönítési minimum alkalmazására vonatkozó eljárások az AIP-ben közzé lettek téve.

8.7.4.3 Az alkalmazandó radarelkülönítési minimumokat a légiközlekedési hatóság határozza meg. Ehhez figyelembe kell vennie az adott radarrendszer technikai jellemzőit, a légitársaságok az RPS, PSR jel vagy SSR válaszjel középpontjához viszonyított helyzetét, valamint minden olyan tényezőt, amely a radartól származó információ pontosságát befolyásolhatja, például a légitársaság távolsága a radarállomástól.

8.7.4.4 Turbulencia esetén az alábbi radarelkülönítési minimumokat kell alkalmazni a 8.7.4.4.1 pontban megadott helyzetekben, a végső megközelítést végző vagy az indulás fázisában lévő légitársaságok között:

Légitársaság-kategóriák

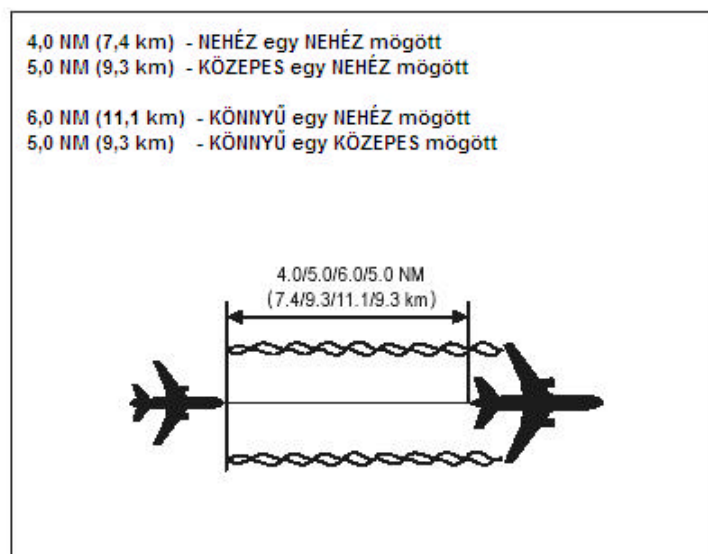
<i>Elöl haladó légitársaság</i>	<i>Hátsó légitársaság</i>	<i>Elkülönítési minimum</i>
NEHÉZ	NEHÉZ	4 NM (7,4 km)
	KÖZEPES	5 NM (9,3 km)
	KÖNNYŰ	6 NM (11,1 km)
KÖZEPES	KÖNNYŰ	5 NM (9,3 km)

Megjegyzés: A légitársaságok turbulencia kategorizálására vonatkozó előírásokat lásd a 4. Fejezet 4.9 pontjában.

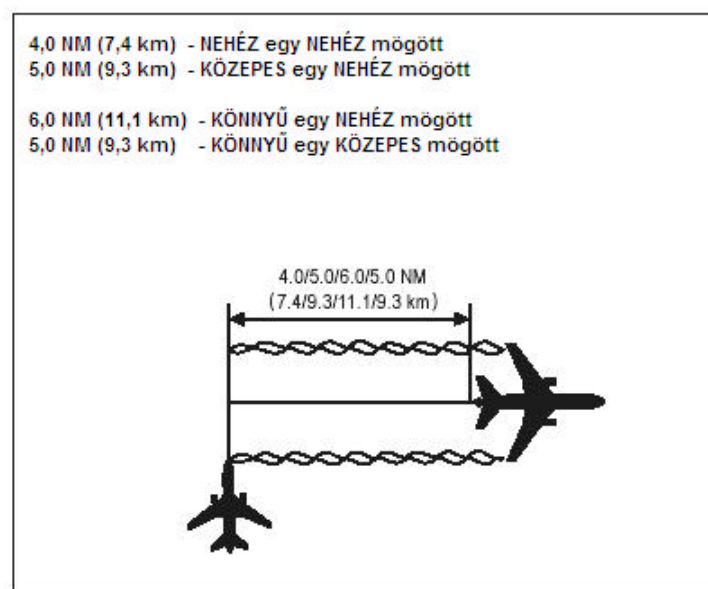
8.7.4.4.1 A 8.7.4.4 pontban szereplő minimumokat kell alkalmazni, ha:

- a) egy légitársaság közvetlenül egy másik légitársaság mögött repül ugyanazon a magasságon, vagy 1000 lábat (300 m) meg nem haladóan alatta, vagy
- b) mindkét légitársaság ugyanazt a futópályát használja vagy olyan párhuzamos futópályákat használnak, melyek között az oldaltávolság kisebb, mint 760 m, vagy
- c) egy légitársaság keresztezést hajt végre egy másik légitársaság mögött ugyanazon a magasságon, vagy 1000 lábat (300 m) meg nem haladóan alatta.

Megjegyzés: Lásd a 8-1A és 8-1B ábrákat.



8-1A ábra. Közvetlenül egy másik légitármű mögötti működés (lásd 8.7.4.4 és 8.7.4.4.1)



8-1B ábra. Egy másik légitármű mögötti keresztezés (lásd 8.7.4.4 és 8.7.4.4.1)

8.7.5 A radarirányítás átadása

8.7.5.1 A radarirányítás átadását lehetőség szerint úgy hajtsák végre, hogy a radarszolgáltatás nyújtása folyamatos legyen.

8.7.5.2 Ahol SSR-t alkalmaznak és a radarrendszer lehetővé teszi a radarhelyzetjel megjelenítését a hozzá tartozó radarcímkével együtt, a légi járművek radarirányításának átadása két szomszédos irányítói munkahely, vagy két szomszédos ATS egység között, előzetes szóbeli koordináció nélkül is megtörténhet, feltéve ha:

- a) az átvevő irányító, az átvétel előtt, rendelkezik az átadni kívánt légi járműre érvényes, módosított repülési terv adatokkal, beleértve a légi jármű számára kijelölt egyedi SSR kódot is;
- b) az átvevő irányító számára biztosított radarfedés olyan, hogy az érintett légi jármű a radarernyőn azelőtt megjelenik, 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 a radarirányítók között, amely azonnali kapcsolatfelvételt tesz lehetővé;
Megjegyzés: Az „azonnali” kifejezés olyan összeköttetést jelent, amely 2 másodpercen belüli kapcsolatfelvételt biztosít az irányítók között.
- d) az átadási pontot vagy pontokat és az alkalmazás minden egyéb körülményét, úgymint a repülés irányát, a kijelölt magasságokat, az összeköttetés átadásának pontjait – különösképpen az azonos útvonalon haladó, két egymást követő, átadásra kerülő légi jármű között, az ernyőn megfigyelt, előírt legkisebb minimális távolságot – helyi utasításokban (központokon belüli átadásra) vagy két szomszédos ATC egység között megkötött együttműködési megállapodásban rögzítették;
- e) az utasítások vagy a két szomszédos ATC egység között megkötött együttműködési megállapodások egyértelműen előírják, hogy az átvevő irányító az ilyen típusú radarirányítás-átadást bármikor felfüggesztheti, rendes körülmények között előzetes tájékoztatást követően;
- f) az átvevő irányítót folyamatosan tájékoztatják a légi járműveknek átadás előtt kiadott olyan magasságra, sebességre vagy vektorálásra vonatkozó utasításról, melyek az átadási ponton annak várható repülési pályáját módosíthatják.

A fenti a)–f) pontokban leírt radarátadások alkalmazása esetén az egymást követő légi járművek között a minimális távolság az alábbi értékek egyike legyen:

- (i) 10 NM, amikor SSR információt használnak, feltéve, hogy az érintett ATC egységek által használt radarok között legalább 30 NM radarátfedés biztosított, vagy
- (ii) 5 NM, amikor a fenti (i) alpontban leírt feltételek biztosítottak és minden érintett ATC egység elektronikus segédeszközzel rendelkezik az átadás azonnali felismerésére és a radarátadás alatt álló légi jármű elfogadására.

Megjegyzés: A fenti – a radarirányítás átadása szóbeli koordinálás nélkül alkalmazható – elkülönítési minimumokat a két szomszédos ATC egység között megkötött körzeti együttműködési megállapodásokban, illetve helyi előírásokban kell rögzíteni.

8.7.5.3 Az átadásra kerülő, két egymást követő légi jármű közötti előírt minimális távolságot (lásd 8.7.5.2 d) pontot) és az előzetes tájékoztatást (lásd 8.7.5.2 e) pontot) minden idevonatkozó technikai, üzemeltetési és egyéb körülmények figyelembevételével kell meghatározni. Ha olyan körülmények adódnak, amelyek következtében ezek az előírt feltételek nem teljesíthetők, az irányítóknak a 8.7.5.4 pontban leírt eljárásokat kell alkalmazniuk mindaddig, amíg az akadályozó körülmények fennállnak.

8.7.5.4 Ahol elsődleges radart használnak és másodlagos radart is alkalmaznak, de ahol a 8.7.5.2 pontban előírtakat nem alkalmazzák, a légi járművek radarirányításának átadása, két szomszédos irányítói munkahely, vagy két szomszédos ATC egység között végrehajtható feltéve, ha:

- a) a radarazonosságot átadták az átvevő radarirányítónak, vagy az azonosítást közvetlenül ő végezte;
- b) ha nem egymás mellett dolgoznak, mindenkor olyan kétoldalú közvetlen beszédüzemű összeköttetés van a radarirányítók között, amely azonnali kapcsolatfelvételt tesz lehetővé;
- c) a többi, radarral ellenőrzött légi járműtől való elkülönítés megfelel az érintett radarral felszerelt szektorok vagy egységek között a radarirányítás átadás esetére előírt minimumoknak;
- d) az átvevő radarirányító tájékoztatást kapott a légi járműre vonatkozó, az átadási pontnál érvényes magassági, sebességi, vagy vektorálási utasításokról;

- e) a légitárművel az áradó radarirányító tartja a rádióösszeköttetést mindaddig, amíg az átvadó radarirányító bele nem egyeztet, hogy átvadja a felelősséget a légitárműnek nyújtott radarszolgáltatásért. Ezek után a légitárművet utasítják, hogy térjen át a megfelelő frekvenciára, és a felelősség ettől a ponttól kezdődően az átvadó radarirányítóé.

8.7.5.5 A 8.7.3.9 pont szerint hosszirányban elkülönített légitárművek radarirányításának áradása a szomszédos irányítói munkahelyek vagy a szomszédos ATC egységek között végrehajtható azzal a feltétellel, hogy a 8.7.5.2 pont a)-f) alpontjaiban leírt követelményeknek eleget tesznek.

8.7.6 Sebességszabályozás

A légitárművek üzemeltetési lehetőségeinek figyelembe vételével a radarirányító felkérheti a radarirányítás alatt álló légitárműveket, hogy meghatározott módon szabályozzák sebességüket a radarirányítás megkönnyítése, vagy a radarvektorálás szükségességének csökkentése érdekében.

Megjegyzés: A sebességszabályozásra vonatkozó utasításokkal kapcsolatos eljárásokat a 4. Fejezet 4.6 pontja tartalmazza.

8.8 KÉNYSZERHELYZETEK, VESZÉLYES HELYZETEK ÉS BERENDEZÉSEK MEGHIBÁSODÁSA

Megjegyzés: Lásd a 15. Fejezetet is.

8.8.1 Kényszerhelyzetek

8.8.1.1 Bármely kényszerhelyzetben lévő, vagy abban lévőnek ítélt légitármű esetében a radarirányítónak minden segítséget meg kell adnia. Az itt előírt eljárások a helyzettől függően változhatnak.

8.8.1.2 Kényszerhelyzetben lévő légitármű haladását a radar ernyőn ellenőrizni és (amikor csak lehetséges) követni kell mindaddig, amíg a légitármű ki nem lép a radar fedésterületéből, és helyzettájékoztatást kell adni mindazon légiforgalmi szolgálati egységnek, amely segítséget nyújthat a légitárműnek. Amikor csak lehetséges, a szomszédos radar szektor részére a radar áradást is el kell végezni.

Megjegyzés: Ha egy légitármű vezetője, akit az ATC előzőleg arra utasított, hogy a transzpondert egy meghatározott kódon működtesse, kényszerhelyzeti állapotba kerül, rendes körülmények között ezt a kódot tartja meg, hacsak különleges esetekben másképp nem határozott, vagy más utasítást nem kapott. Amennyiben az ATC nem kérte egy kód beállítását, a légitármű vezető a transzpondert „A” mód 7700 kódra állítja.

8.8.2 Összeütközési veszélyről szóló tájékoztatás

8.8.2.1 Amikor azt észlelik, hogy valamely azonosított, ellenőrzött légitármű más, ismeretlen – megítélés szerint összeütközési veszélyt képező légitárművel konfliktust jelentő útvonalon halad, az ellenőrzött légitármű vezetőjét, amikor csak lehetséges:

- tájékoztatassák az ismeretlen légitárműről, és ha az ellenőrzött légitármű kéri, vagy ha a radarirányító véleménye szerint a helyzet indokolja, javasolják olyan manőver végrehajtását, amellyel az összeütközési veszély elkerülhető; és
- értesítsék, amikor az összeütközési veszély megszűnt.

8.8.2.2 Amikor egy ellenőrzött légtéren kívül működő azonosított IFR repülés egy másik légitárművel konfliktust jelentő útvonalon halad, a légitármű vezetőjét:

- tájékoztatassák arról, hogy összeütközési veszélyt elkerülő manőver válik szükségessé. Ha a légitármű vezetője ezt kéri, vagy ha a radarirányító véleménye szerint a helyzet ezt megköveteli, javasolják ilyen manőver végrehajtását; és
- értesítsék, amikor az összeütközési veszély megszűnt.

8.8.2.3 A konfliktust jelentő útvonalon észlelt forgalomra vonatkozó tájékoztatásokat, amikor csak lehetséges, a következőképpen kell megadni:

- a) a konfliktust jelentő forgalom viszonylagos iránya óráirányokban (1–12) megadva;
- b) a konfliktust jelentő forgalom távolsága mérföldekben;
- c) a konfliktust jelentő forgalom látszólagos haladási iránya;
- d) a légijármű magassága és típusa, vagy ha ez ismeretlen, akkor a konfliktust jelentő forgalom viszonylagos sebessége, például: lassú, vagy gyors.

8.8.2.4 Az SSR „C” módból származó magassági tájékoztatást még akkor is, ha azt nem ellenőrizték, használják fel az összeütközési veszélyről szóló tájékoztatásban, mivel ez a tájékoztatás, különösen, ha ismeretlen légijárműtől származik (pl. egy VFR légijárműtől), ismert légijárműnek megadva, megkönnyítheti az összeütközési veszély helyének behatárolását.

8.8.2.4.1 Ha az SSR „C” módból származó magasságtájékoztatást ellenőrizték, a tájékoztatást a légijárművezetőknek világos és félreérthetetlen módon kell továbbítani. Amennyiben a magasságtájékoztatást nem ellenőrizték, annak pontossága kétes értékű és erre a légijárművezető figyelmét fel kell hívni.

8.8.3 Berendezések meghibásodása

8.8.3.1 LÉGIJÁRMŰ RÁDIÓ-ADÓBERENDEZÉS ÜZEMZAVARA

8.8.3.1.1 Ha a kétoldalú rádióösszeköttetés megszakad a légijárművel, a radarirányító először azt állapítsa meg, hogy a légijármű vevőkészüléke működik-e vagy sem. A radarirányító adjon a légijárműnek az addig használt frekvencián olyan értelmű utasítást, amit egy meghatározott manőver elvégzésével nyugtáz, figyelje meg a légijármű útirányát, vagy a légijárműnek IDENT működtetésére, vagy kódváltásra adjon utasítást.

Megjegyzés: A transzponderrel felszerelt és rádióösszeköttetést elvesztett légijármű transzponderét „A” mód 7600-as kódra állítja.

8.8.3.1.2 Amennyiben a 8.8.3.1.1 pontban leírt eljárás sikertelen, azt meg kell ismételni valamennyi más, rendelkezésre álló frekvencián, amelyen feltételezhető, hogy a légijármű esetleg figyel.

8.8.3.1.3 Mindkét, a 8.8.3.1.1 és a 8.8.3.1.2 pontban leírt esetben, a manőverek elvégzésére vonatkozó bármely utasításnak olyannak kell lennie, hogy a légijármű a vett utasítások végrehajtását követően visszatérjen az érvényes, engedélyezett útirányára.

8.8.3.1.4 Ahol SSR rendelkezésre áll – és a 8.8.3.1.1 pontban leírtak szerint megállapították, hogy a légijármű rádió-vevőkészüléke működik – a transzponderrel felszerelt légijárművek irányítása folytatódhat, melynek során a légijármű a kiadott engedélyeket kódváltásokkal, vagy IDENT adásokkal nyugtáz.

8.8.3.2 LÉGIJÁRMŰ TELJES RÁDIÓHIBÁJA

Amikor egy teljes rádióhibás, ellenőrzött légijármű olyan légtérben és repülési szinteken működik, vagy várható, hogy működni fog, ahol radarelkülönítést alkalmaznak, akkor a radarelkülönítés alkalmazása folytatható. Ha viszont a rádióhibás légijárművet nem azonosították, akkor radarelkülönítést kell alkalmazni a radarirányítás alatt álló légijárművek és a rádióhibás légijármű várható útvonalán megfigyelt, valamennyi azonosíthatatlan légijármű között mindaddig, amíg ismeretessé válik, vagy biztonsággal feltételezhető, hogy a rádióhibás légijármű átrepülte az adott légtérre, leszállt, vagy másfelé repült el.

8.8.3.3 LÉGIJÁRMŰ TRANSZPONDER HIBÁJA OLYAN LÉGTÉRBE, AHOL MŰKÖDŐ TRANSZPONDER HASZNÁLATA KÖTELEZŐ.

8.8.3.3.1 Amikor a felszállást követően hibásodik meg a transzponder, és a légijármű olyan légtérben működik, vagy várható, hogy működni fog, ahol meghatározott jellemzőkkel működő transzponder használata kötelező, az érintett ATC egységeknek törekedniük kell a repülés folyamatos biztosítására a repülési terv szerint az első tervezett leszállási helyig. Azonban akár a TMA-kban akár az útvonalon, bizonyos forgalmi helyzetekben a repülés folytatása nem lehetséges különösen akkor, ha a hiba a felszállást követően jelentkezik. Ekkor a

légijárműtől megkívánhatják, hogy forduljon vissza az indulási repülőtérre, vagy az érintett légijármű üzemen tartó és az ATC számára is elfogadható legközelebbi alkalmas repülőtérre szálljon le.

8.8.3.3.2 Amennyiben a transzponder a felszállás előtt hibásodik meg, és azon a repülőtérre nem képesek a transzpondert üzemképes állapotba hozni, az érintett légijárműnek engedélyezzék a legrövidebb úton a továbbrepülést a legközelebbi alkalmas olyan repülőtérre, ahol a hiba kijavítható. Amikor ilyen légijármű számára a repülésre szóló engedélyt megadják, az ATC vegye figyelembe a tényleges vagy várható forgalmi helyzetet és szükség szerint az érintett repülés számára módosított felszállási engedélyt, magasságot és útvonalat adhat. A repülés folyamán további módosítások válhatnak szükségessé.

8.8.4 A radarberendezés üzemzavara

8.8.4.1 A levegő-föld rádióösszeköttetést nem érintő teljes radarüzemzavar esetén a radarirányítónak radar nélküli ekülönítést kell létrehoznia a légijárművek között.

8.8.4.2 Amennyiben a szabvány radar nélküli elkülönítés nem hozható létre azonnal, átmenetileg kényszer intézkedésként, a szabvány magassági elkülönítés helyett felezett függőleges elkülönítés alkalmazható.

8.8.4.3 Azt az esetet kivéve, amikor biztosan tudott, hogy a radarhiba csak egy nagyon rövid időre korlátozódik, megfelelő lépéseket kell tenni a körzetbe belépő légijárművek számának olyan mértékű korlátozására, hogy az radar nélkül is biztonságosan kezelhető legyen.

8.9 RADAR ALKALMAZÁSA A BEVEZETŐ IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLATNÁL

8.9.1 Általános előírások

8.9.1.1 A bevezető irányító szolgálat által használt radarrendszereknek alkalmasnak kell lenniük a szolgálat feladatainak és a nyújtandó szolgáltatások végrehajtására.

8.9.1.2 A párhuzamos ILS megközelítések megfigyelésére szolgáló radarrendszereknek meg kell felelniük a 6. Fejezetben szereplő előírásoknak.

8.9.2 Feladatok

A radarernyőn megjelenített információ a bevezető irányító szolgálat ellátásakor az alábbi egyéb feladatok elvégzésére használható fel:

- a) az érkező légijárművek egy olyan pontra történő radarvektorálására, ahonnan a légijármű vezetője maga hajtja végre a végső megközelítést;
- b) párhuzamos ILS megközelítések radarral történő megfigyelésére és a légijárműveknek a biztonsági zóna (NTZ) lehetséges, vagy tényleges megsértése esetén utasítások adására;
Megjegyzés: Lásd a 6. Fejezet 6.7 pontját.
- c) az érkező légijárművek egy olyan pontra történő radarvektorálására, ahonnan a látással történő megközelítés végrehajtható;
- d) az érkező légijárművek egy olyan pontra történő radarvektorálására, ahonnan PAR bevezetés vagy SRA bevezetés végrehajtható;
- e) a légijárművezető által végrehajtott egyéb megközelítések radarral történő megfigyelésére;
- f) a fentiekben leírt eljárásoknak megfelelően:
 - (i) légtérellenőrző radarbevezetések (SRA);
 - (ii) precíziós radar (PAR) bevezetések végrehajtására; és
- g) radarelkülönítés biztosítására:
 - (i) az egymást követő induló légijárművek;
 - (ii) az egymást követő érkező légijárművek; és
 - (iii) az induló és az azt követő érkező légijárművek között.

8.9.3 Általános bevezető radar eljárások

8.9.3.1 A radarbevezetésekre vonatkozóan helyi előírásokkal kell biztosítani, hogy a repülőtéri irányító az érkező légijárművek bevezetési sorrendjéről, valamint az ilyen légijárműnek kiadott utasításokról és korlátozásokról tájékoztatást kapjon, annak érdekében, hogy az elkülönítés a repülőtéri irányítónak történő irányítás átadását követően is megmaradjon.

8.9.3.2 A bevezetéshez történő radarvektorálás megkezdésekor vagy azt megelőzően tájékoztatni kell a légijármű vezetőjét a megközelítés típusáról és a használatos futópályáról.

8.9.3.3 A műszeres megközelítésre radarral vektorált légijármű vezetőjét helyzetéről, a radarirányítónak a végső megközelítés megkezdése előtt legalább egyszer tájékoztatnia kell.

8.9.3.4 Távolságtájékoztatások adásakor a radarirányítónak meg kell határoznia azt a pontot vagy navigációs berendezést, amelyre a tájékoztatás vonatkozik.

8.9.3.5 A radarirányító utasításainak megfelelően végrehajtott kezdeti és közbenső megközelítés a megközelítés azon szakaszait foglalja magában, amely a végső megközelítésre történő radarvektorálás megkezdésétől a légijármű a végső egyenesen való repülésének kezdetéig tart, és a légijármű:

- a) ráállt a végrehajtani kívánt bevezetést kiszolgáló navigációs berendezés által kijelölt végső megközelítési útvonalra; vagy
- b) jelenti, hogy képes látás utáni megközelítést végrehajtani; vagy
- c) készen áll SRA bevezetés megkezdésére; vagy
- d) átadták a PAR irányítónak.

8.9.3.6 A végső megközelítésre radarvektorálással ráhelyezett légijárműnek a végső megközelítési útvonalra való felzárkózására kiszámított géptengely irányt, vagy géptengely iránysorozatot kell adni. Az utoljára kiadott iránynak olyannak kell lennie, hogy legalább INM szintrepülést tegyen lehetővé, mielőtt a légijármű elérné a meghatározott, vagy névleges siklópályát, amennyiben MLS, ILS megközelítést, vagy radar bevezetést végez és biztosítani kell a végső egyenesre 45°-kal, vagy attól kisebb szöggel történő felzárkózást.

Megjegyzés: Lásd a 6. Fejezet 6.7.3.2 pontját a radarvektorálással végrehajtott, egymástól független párhuzamos megközelítésre vonatkozóan.

8.9.3.7 Amennyiben valamely légijárműnek olyan radarvektort adnak, amely a légijárművet átviszi a végső megközelítési egyenesen, erről a légijárművezetőt megfelelő módon tájékoztatni kell, megadva számára a radarvektor okát.

8.9.4 Vektorálás a légijárművezető által végrehajtott végső megközelítést kiszolgáló berendezésre.

8.9.4.1 Azt a légijárművet, amelyet valamely végső megközelítést kiszolgáló berendezésre vektorálnak utasítani kell, hogy jelentse, amikor ráállt a végső megközelítési útirányra. A megközelítésre adott engedély előzze meg a légijármű azon jelentését, hogy ráállt valamely szabvány bevezető berendezésre, hacsak a körülmények az engedély ilyen időben történő kiadását nem zárják ki. Rendes körülmények között a radarvektorálás akkor ér véget, amikor a légijármű eltér a számára utoljára kiadott iránytól, hogy ráálljon a végső megközelítési egyenesre.

8.9.4.2 Ugyanazon végső megközelítési egyenesen egymást követő légijárművek közötti radarelkülönítés biztosításáért a radarirányító felelős, kivéve, amikor az irányítás felelőssége a megfelelő radarinformációval rendelkező repülőtéri irányítónak a helyi eljárásokban és/vagy együttműködési megállapodásban rögzítettek szerint az irányítás felelőssége átadásra került.

8.9.4.3 A végső megközelítési egyenesen egymást követő légijárművek irányítás átadását a radarirányítótól a repülőtéri irányítónak a helyi eljárásokban és/vagy együttműködési megállapodásban előírtak szerint kell végrehajtani.

8.9.4.4 A repülőtéri irányítónak történő összeköttetés átadásnak egy olyan pontnál – vagy időben – kell megtörténnie, amikor a leszállási engedély vagy egyéb eltérő utasítás a légijármű számára még kellő időben kiadható.

8.9.5 Vektorálás látással történő megközelítéshez

Megjegyzés: Lásd a 6. Fejezet 6.5.3 pontját is.

8.9.5.1 A radarirányító látással történő megközelítéshez a légijármű radarvektorálását akkor kezdeményezheti, amikor a jelentett felhőalap a radarvektoráláshoz előírt minimális tengerszint feletti magasság felett van és a meteorológiai körülmények kellő biztosítékot jelentenek arra vonatkozóan, hogy a látással történő megközelítés és leszállás végrehajtható.

8.9.5.2 A látással történő megközelítési engedély csak azután adható ki, miután a légijármű vezetője jelentette, hogy látja a repülőteret vagy az előtte haladó légijárművet, amikor – rendes körülmények között – a radarvektorálás befejeződik.

8.9.6 Radarbevezetések

8.9.6.1 ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

8.9.6.1.1 Mialatt a radarirányító a légtérellenőrző radar- vagy precíziós radarbevezetés végrehajtásával van elfoglalva, nem felel más feladatért, csak azokért, amelyek az adott bevezetéssel közvetlenül kapcsolatosak.

8.9.6.1.2 A radarbevezetéseket végző radarirányítóknak rendelkezniük kell az adott bevezetési típusokra megállapított akadálymentes tengerszint feletti magasság (OCA)/ akadálymentes földfelszín feletti magasság (OCH) értékekkel.

8.9.6.1.3 A radarbevezetés megkezdése előtt tájékoztatni kell a légijárművet:

- a) a használatos futópályáról,
- b) az alkalmazandó OCA/OCH értékről,
- c) az elméleti siklópálya szögéről, és amennyiben a légijármű vezetője azt kérte, a megközelítőleg tartandó süllyedési mértékről,
- d) a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárásról, ha ilyet az AIP-ben nem tettek közzé.

8.9.6.1.4 Ha egy radarbevezetés valamely ok miatt nem folytatható, a légijárművet azonnal értesítsék, hogy a radarbevezetés vagy annak folytatása nem lehetséges. Ha a megközelítés radarberendezés használata nélkül lehetséges, vagy ha a légijármű vezetője jelenti, hogy a megközelítést látással be tudja fejezni, a megközelítés folytatható, egyéb esetben módosított engedélyt kell kiadni.

8.9.6.1.5 A radarbevezetés alatt lévő légijárművet emlékeztessék a végső bevezetés során a futóművek kibocsátásának és rögzítésének ellenőrzésére.

8.9.6.1.6 A radarirányítónak értesítenie kell a repülőtéri irányítót, amikor a radarbevezetés alatt lévő légijármű kb. 8 NM-re (15 km) van a földetérési ponttól. Ha a radarirányító a leszállási engedélyt ekkor nem kapta meg, egy további közleményben, 4 NM-ra (8 km) a földetérési ponttól, ismét kérnie kell a leszállási engedélyt.

8.9.6.1.7 A repülőtéri irányítótól kapott leszállási engedélyt, vagy bármely más ettől eltérő engedélyt, rendes körülmények között, a radarirányítónak továbbítania kell a légijármű számára, mielőtt az eléri a földetérési ponttól mért 2 NM (4 km) távolságot.

8.9.6.1.8 A radarbevezetés alatt lévő légijárművet:

- a) utasítsák megszakított megközelítés végrehajtására:
 - (i) amikor úgy tűnik, hogy a légijármű a végső megközelítés során veszélyes helyzetben van; vagy
 - (ii) ha a forgalmi körülmények megkövetelik; vagy

- (iii) ha a radarirányító nem kapott leszállási engedélyt addig az időpontig, amikorra a légi jármű eléri a földetérési ponttól mért 2 NM (4 km) távolságot vagy más, a repülőtéri irányító toronnyal egyeztetett távolságot; vagy
 - iv a repülőtéri irányító utasítására; vagy
 - b) javasolják a légi járműnek, hogy mérlegelje megszakított megközelítés végrehajtását:
 - (i) amikor a légi jármű olyan helyzetbe kerül, amelyből úgy tűnik, hogy a bevezetés nem fejezhető be sikeresen; vagy
 - (ii) ha a légi jármű a megközelítés utolsó 2 NM-es (4 km) szakasza alatt jelentős időtartamon keresztül nem látható a radarernyőn; vagy
 - (iii) ha a légi jármű helyzete, vagy azonossága kétséges a végső bevezetés bármely szakaszán.
- Minden ilyen esetben adják meg a légi járművezetőnek az utasítás vagy javaslat okát.

8.9.6.1.9 Ha rendkívüli körülmények mást nem követelnek meg, a megszakított megközelítésre vonatkozó radarutasítások legyenek összhangban az előírt megszakított megközelítési eljárásokkal és tartalmazzák azt a magasságot, amelyre a légi járműnek emelkednie kell, valamint irányutasításokat, melyek a légi járművet a megszakított megközelítési területen belül tartják, az ilyen eljárás végrehajtása során.

8.9.7 Végső bevezetési eljárások

8.9.7.1 LÉGTÉRELLENŐRZŐ RADARBEVEZETÉS (SRA)

8.9.7.1.1 Amikor precíziós bevezetőradar (PAR) áll rendelkezésre, kizárólag légtérelLENŐRZŐ radar segítségével történő végső bevezetés (SRA) nem végezhető, hacsak a meteorológiai körülmények nem olyanok, hogy az SRA bevezetés minden bizonnyal sikeresen végrehajtható.

8.9.7.1.2 SRA bevezetés csak megfelelően telepített és olyan radarernyővel felszerelt berendezéssel végezhető, amelyet elláttak a használandó futópálya meghosszabbított középvonalához viszonyított helyzet, és a földetérési ponttól való távolságot pontosan feltüntető eszközzel.

8.9.7.1.3 SRA bevezetés közben a radarirányítónak a következőket kell végrehajtania:

- a) a végső megközelítés megkezdésekor, vagy előtte, tájékoztatnia kell a légi járművet arról a pontról, amelynél az SRA bevezetés befejeződik;
- b) tájékoztatnia kell a légi járművet, amikor ahhoz a ponthoz közeledik, amelynél a számítás szerint meg kell kezdenie a süllyedést, és közvetlenül mielőtt elérné ezt a pontot. Tájékoztatnia kell az OCA/OCH értékről és utasítania kell, hogy süllyedjen és ellenőrizze az alkalmazható minimumokat;
- c) oldalszög-utasításokat kell adnia a precíziós bevezetőtechnikának megfelelően (lásd a 8.9.7.2.4 pontot);
- d) a 8.9.7.1.4 pontban foglaltak kivételével, a földetérési ponttól mért távolságot általában 1 NM-enként (2 km) kell továbbbírnia;
- e) azokat az előre kiszámított magasságokat, amelyeket a légi járműnek kereszteznie kell ahhoz, hogy a sikló pályán maradjon, szintén 1 NM-enként (2 km) kell továbbbírnia ugyanakkor, amikor a távolságot;
- f) az SRA bevezetést be kell fejeznie:
 - (i) a földetérési ponttól mért 2 NM (4 km) távolságnál, a 8.9.7.1.4 pontban foglaltak kivételével; vagy
 - (ii) mielőtt a légi jármű belép egy összefüggő radarzavar-területre; vagy
 - (iii) amikor a légi jármű azt jelenti, hogy látással történő megközelítést tud végrehajtani, attól függően, hogy melyik a korábbi.

8.9.7.1.4 Amikor a légi közlekedési hatóság megállapítása szerint a radarberendezés pontossága megengedi, az SRA bevezetés folytatható a küszöbíg vagy a földetérési ponttól 2 NM-nél (4 km) kisebb, meghatározott távolságra lévő pontig, mely esetben:

- a) a távolsági és magassági tájékoztatásokat 0,5 NM-enként (1 km) kell továbbbírni,
- b) az adás nem hagyható abba 5 másodpercnél hosszabb időre, mialatt a légi jármű a földetérési ponttól mért 4 NM (8 km) távolságon belül van;

- c) a radarirányító nem felel más feladatért, csak azokért, amelyek az adott bevezetéssel közvetlenül kapcsolatosak.

8.9.7.1.5 Azokat a magasságokat, amelyeket a légijárműnek kereszteznie kell ahhoz, hogy az előírt sikló pályán maradjon és a magasságokhoz tartozó, földetérési ponttól mért távolságokat, előre ki kell számítani, és biztosítani kell, hogy azok a radarirányítónak munkahelyi segédletként mindenkor rendelkezésre álljanak.

8.9.7.2 PRECÍZIÓS RADAR (PAR) BEVEZETÉS

8.9.7.2.1 A PRECÍZIÓS BEVEZETŐ RADARIRÁNYÍTÓ FELADATAI

Mialatt a radarirányító precíziós bevezetés ellátásával van elfoglalva, nem felel más feladatért, csak azokért, amelyek az adott bevezetéssel közvetlenül kapcsolatosak.

8.9.7.2.2 IRÁNYÍTÁS ÁTADÁSA

A légijármű irányítását PAR bevezetésnél legalább 1 NM-mel (2 km) azon pont előtt kell átadni a precíziós bevezető radarirányítónak, ahol a légijármű a sikló pályát eléri.

8.9.7.2.3 ÖSSZEKÖTTETÉSEK

Amikor a légijármű irányítását átveszi a precíziós bevezető radarirányító, összeköttetési ellenőrzést kell elvégeznie a PAR bevezetés során használandó frekvencián, és a légijármű vezetőjével közölnie kell, hogy az adás további nyugtáztatására nincs szükség. Ezek után az adást nem lehet abbahagyni 5 másodpercnél hosszabb ideig, miközben a légijármű a végső megközelítési egyenesen van.

8.9.7.2.4 OLDALSZÖG-TÁJÉKOZTATÁSOK ÉS HELYESBÍTÉSEK

8.9.7.2.4.1 A légijárművet rendszeres időközönként tájékoztatni kell a futópálya meghosszabbított középvonalához viszonyított helyzetéről. Szükség szerint irányhelyesbítéseket kell adni a légijárműnek, a meghosszabbított középvonalra való visszavezetés érdekében.

8.9.7.2.4.2 Oldalszög eltérések esetében a légijármű vezető nem helyesbítheti az eltéréseket, hacsak kimondottan nem utasítják arra.

8.9.7.2.5 MAGASSÁGI TÁJÉKOZTATÁSOK ÉS HELYESBÍTÉSEK.

8.9.7.2.5.1 A légijárművet tájékoztatni kell, amikor a sikló pályára elérési pontjához közeledik. Közvetlenül mielőtt a sikló pályát elérné, utasítani kell, hogy kezdje meg a süllyedést és ellenőrizze az alkalmazható elhatározási magasságot (DA/DH). Ezek után a légijárművet rendszeres időközönként tájékoztatni kell a sikló pályához viszonyított helyzetéről. Ha helyesbítésekre nincs szükség, rendszeres időközönként arról kell tájékoztatni a légijárművet, hogy a sikló pályán van. A sikló pályától való eltéréseket meg kell adni a légijárműnek azon utasításokkal együtt, hogy szabályozza a süllyedés mértékét, amennyiben a légijármű által végzett helyesbítés nem látszik kielégítőnek. Akkor is tájékoztatni kell a légijárművet, amikor elkezd a sikló pályához való visszatérést és közvetlenül, mielőtt azt elérné.

8.9.7.2.5.2 A sikló pályától való eltérések esetében a légijárművezető helyesbítő ténykedést végezhet az irányító által megadott tájékoztatások alapján, még akkor is, ha annak elvégzésére kifejezetten nem utasítják.

8.9.7.2.5.3 Mielőtt a légijármű elérné a földetérési ponttól mért 2 NM (4 km) távolságot, vagy gyorsabb légijármű esetén szükségszerűen ennél nagyobb távolságban, bizonyos fokú eltérés megengedhető a sikló pályától és nem kell pontosan megadni a tényleges láb (vagy méter) értéket a sikló pályára felett vagy alatt, hacsak nem követelmény a változás mértékének, vagy az eltérés értékének hangsúlyozása. Ezt követően a sikló pályától való eltéréseket meg kell adni a légijárműnek, lehetőleg meghatározott távolságokban kifejezve (láb vagy méter), hogy mennyivel repül a sikló pályára felett vagy alatt. A légijárműnek nyújtott tájékoztatást oly módon kell hangsúlyozni, hogy az rendes körülmények között kielégítő legyen a légijárművezető azonnali cselekvéséhez, amikor az szükséges, (pl. MÉG mindig 60 lábbal (20 m) alatta).

8.9.7.2.5.4 Amennyiben a magassági egység meghibásodna a PAR bevezetés alatt, erről a radarirányítónak azonnal tájékoztatnia kell a légi járművet. Ha lehetséges, át kell térnie SRA bevezetésre, tájékoztatva a légi járművet a módosított OCA/OCH értékről, vagy adjon utasítást a bevezetés megszakítására.

8.9.7.2.6 TÁVOLSÁG TÁJÉKOZTATÁSOK

A földetérési ponttól mért távolság 1 NM-enként (2 km) adandó meg, amíg a légi jármű el nem éri a földetérési 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.

8.9.7.2.7 PRECÍZIÓS RADAR (PAR) BEVEZETÉS BEFEJEZÉSE

A PAR bevezetés akkor fejeződik be, amikor a légi jármű eléri azt a pontot, ahol a siklópálya az OCA/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 radarirányító megítélése szerint a földetérési pontig folytatható, amely esetben a légi járművet értesíteni kell, amikor a küszöb felett van.

8.9.7.2.8 MEGSZAKÍTOTT MEGKÖZELÍTÉSEK

Amikor a magassági radarenyőn a jelmozgás azt mutatja, hogy a légi jármű valószínűleg megszakított megközelítést kezdett el, a radarirányítónak az alábbiak szerint kell eljárnia:

- a) ha elég idő áll rendelkezésre, hogy a légi jármű vezetőjétől választ kapjon, (pl. amikor a légi jármű 2 NM-nél (4 km) távolabb van a földetérési ponttól), a radarirányító közölje a légi járművel a siklópályától való eltérés nagyságát, és kérdezze meg a légi jármű vezetőjét, hogy megszakított megközelítést kíván-e végezni. Ha ezt a légi járművezető megerősíti, a radarirányítónak meg kell adnia a megszakított megközelítésre vonatkozó utasításokat (lásd a 8.9.6.1.8 pontot);
- b) ha nem áll elég idő rendelkezésre, hogy a légi járművezetőtől választ kapjon (pl. amikor a légi jármű 2 NM-re (4 km), vagy közelebb van a földetérési ponthoz), a precíziós radarbevezetést folytatnia kell, hangsúlyozva a légi jármű eltérését, és fejezze be 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 végez, a radarirányítónak fel kell adnia a megszakított megközelítésre vonatkozó utasításokat (lásd a 8.9.6.1.8 pontot).

8.10 RADAR HASZNÁLATA A REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLATNÁL

8.10.1 Légtérel ellenőrző radar

8.10.1.1 A repülőtéri irányító szolgálat ellátása során a légtérel ellenőrző radar az alábbiakra használható:

- a) a végső egyenesen lévő légi jármű radarmegfigyelésére;
- b) a repülőtér közelében működő más légi járművek radarmegfigyelésére;
- c) radarelkülönítés létrehozására egymást követő induló légi járművek között; és
- d) a VFR repüléseknek navigációs segítség nyújtására.

8.10.1.2 A CTR-en belül IFR szerint működő légi járművek radar vektorálása csak akkor lehetséges, ha a CTR területére megállapított radar vektorálási magasság azt lehetővé teszi.

8.10.1.3 Rendkívüli körülmények (pl. kényszerhelyzetek) kivételével különleges VFR repülések radarvektorálása tilos.

8.10.1.4 Különös figyelemmel kell eljárni a VFR repülések radarvektorálásakor, biztosítva, hogy az érintett légi járművek véletlenül se kerüljenek műszeres meteorológiai körülmények közé.

8.10.1.5 A repülőtéri irányító szolgálat ellátásakor a radar használata nem élvezhet elsőbbséget a repülőtéri forgalom látással történő megfigyelésével szemben.

Megjegyzés: A repülőtéri forgalom irányítása alapvetően a repülőtéri irányítónak a munkaterület és a repülőtér közelének látással történő megfigyelésén alapul.

8.10.2 Repülőtéri gurítóradar (SMR) használata

8.10.2.1 ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

8.10.2.1.1 Az SMR használatának összhangban kell lennie az adott repülőtér működési feltételeivel és követelményeivel (pl. a látási feltételek, forgalmi sűrűség, a repülőtér elrendezése).

8.10.2.1.2 Az SMR rendszernek a lehetőségekhez mérten képesnek kell lennie valamennyi légi jármű és más, a munkaterületen működő jármű tiszta és félreérthetetlen felismerésére és megjelenítésére.

8.10.2.1.3 A légi járművek és más járművek megjelenítése történhet szimbolikus vagy nem szimbolikus formában. Ahol a radarcímke megjelenítésre mód van, a berendezésnek képesnek kell lennie a légi járművek, illetve más járművek kézi vagy automatikus úton történő azonosítására.

8.10.2.2 FELADATOK

8.10.2.2.1 Az SMR-t a munkaterületen lévő forgalom látással történő megfigyelésének kiegészítésére, továbbá a munkaterület szemmel be nem látható részein működő forgalom megfigyelésére kell használni.

8.10.2.2.2 Az SMR ernyőn megjelenített információ az alábbiak elősegítésére használható fel:

- a) a munkaterületen lévő légi járművek és járművek megfigyelésére, a számukra adott engedélyek és utasítások megfelelő végrehajtásának ellenőrzésére;
- b) annak megállapítására, hogy a futópálya szabad-e a felszállás vagy leszállás végrehajtására;
- c) a munkaterületen vagy annak közelében működő, mérvadó helyi forgalomról szóló tájékoztatásra;
- d) a munkaterületen lévő légi járművek vagy járművek helyzetének megállapítására;
- e) amikor az irányító szerint szükséges, vagy a légi jármű vezetője azt kéri, gurulási irány tájékoztatás adásához. Kivéve a különleges körülményeket (pl. kényszerhelyzet), az ilyen tájékoztatást ne géptengely irányként továbbítsák a légi jármű számára, és
- f) a mentésben részt vevő járművek számára segítség- és tanácsadásra.

8.10.2.3 LÉGIJÁRMŰVEK AZONOSÍTÁSA

SMR használata esetén a légi járművek azonosítása az alábbi eljárások közül egy vagy több alkalmazásával történhet:

- a) egy bizonyos, megjelenített radarhelyzetjel összehasonlítása:
 - (i) az irányító által látással megfigyelt légi járműhelyzettel;
 - (ii) a légi jármű vezetője által jelentett helyzettel, vagy
 - (iii) a légtérellelőrző radaron megjelenített, azonosított radarhelyzettel;
- b) radarazonosság átadásával, és
- c) automatikus azonosítási eljárással.

8.11 RADAR ALKALMAZÁSA A REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLATNÁL

Megjegyzés: A radarnak a repüléstájékoztató szolgálat ellátása során történő alkalmazása nem mentesíti a légi jármű parancsnokát semmilyen felelősség alól, beleértve a repülési terv bármely javasolt módosítására vonatkozó végső döntést.

8.11.1 Feladatok

8.11.1.1 A radarernyőn látható információk az azonosított légi járműveknek az alábbi szolgáltatások nyújtására használhatók fel:

- a) a radarral azonosított légi járműre nézve konfliktust jelentő útvonalon észlelt más légi járműről szóló tájékoztatások és kitérési ténykedésre vonatkozó javaslatok vagy tanácsok;
- b) kedvezőtlen időjárási helyzetre vonatkozó tájékoztatások, és ha lehetséges, a kedvezőtlen időjárású körzetek kikerülésére adott tanácsok (lásd az 8.6.9.2 pont megjegyzését);
- c) a légi jármű navigációját segítő tájékoztatás.

8.11.1.2 *Légiforgalmi radartanácsadó szolgálat.*

Amikor a légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátásához radart használnak, az eljárásoknak a 8.2 pontban (radar alkalmazása a légiforgalmi irányító szolgálatoknál) foglaltaknak megfelelően kell eljárni, figyelembe véve azokat a feltételeket és korlátozásokat, amelyek a légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátására vonatkoznak, a 9. Fejezet 9.1.4 pontban leírtak szerint.

9. FEJEZET

REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT ÉS RIASZTÓ SZOLGÁLAT

9.1 REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT

9.1.1 A repülések haladására vonatkozó tájékoztatások nyilvántartása és továbbítása

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) a FIR azon légiforgalmi szolgálati egységei tartsák nyilván, amelyben a légijármű működik, és oly módon, hogy azok rendelkezésre álljanak betekintés céljából és arra az esetre, amikor kutató- és mentőtevékenységhez azt kéri;
- b) a légiforgalmi szolgálati egység a 10. Fejezet 10.2.2 pontjában foglaltaknak megfelelően továbbítsa a tájékoztatásokat a többi érdekelt légiforgalmi szolgálati egység részére, amikor szükséges.

9.1.2 A repüléstájékoztató szolgálat ellátására vonatkozó felelősség átadása

A repüléstájékoztató szolgálat ellátására vonatkozó felelősséget valamely repülésre vonatkozóan egy FIR-ben illetékes ATS egység a szomszédos FIR-ben illetékes ATS egységnek rendes körülmények között, a közös FIR határ átrepülésének időpontjában adja át.

Amennyiben a 8. Fejezet 8.2.1 pontjának megfelelően koordinálásra van szükség, de a kommunikációs berendezések ezt nem teszik lehetővé, amennyire lehetséges, az átadó ATS egységnek a repüléstájékoztató szolgáltatást addig kell nyújtania, ameddig a légijármű nem létesít kétoldali összeköttetést azzal az illetékes ATS egységgel, melynek a repüléstájékoztató körzetébe belép.

9.1.3 Tájékoztatások továbbítása

9.1.3.1 A TOVÁBBÍTÁS MÓDOZATAI

9.1.3.1.1 A 9.1.3.2.1 pontban előírtak kivételével a légijárművek számára a tájékoztatásokat az alábbi módszerek valamelyikével kell továbbítani:

- a) az előnyben részesítendő módszer az illetékes ATS egység által kezdeményezett, valamely légijárműnek szóló címzett adás, amely biztosítja a vétel nyugtázását; vagy
- b) az összes érintett légijárműnek szóló, nyugtázás nélküli általános hívás; vagy
- c) általános adás, vagy
- d) adatkapcsolat.

Megjegyzés: Szem előtt kell tartani, hogy bizonyos körülmények között, például a végső megközelítés befejező szakaszaiban előfordulhat, hogy a címzett adás nyugtázása a légijármű részéről nem lehetséges.

9.1.3.1.2 Az általános hívásokat olyan esetekre kell korlátozni, amikor több légijármű részére késedelem nélkül lényeges tájékoztatásokat kell adni. Ilyen esetek például a váratlanul előadódó veszélyek, a használatos futópálya megváltoztatása vagy az alapvető bevezető és megközelítési berendezések meghibásodása.

9.1.3.2 KÜLÖNLEGES LÉGIJELENTÉSEK, SIGMET ÉS AIRMET TÁJÉKOZTATÁSOK TOVÁBBÍTÁSA

9.1.3.2.1 A megfelelő SIGMET és AIRMET tájékoztatásokat, valamint azokat a különleges légijelentéseket, amelyeket a SIGMET összeállításakor még a SIGMET-be nem építettek be, a 9.1.3.1.1 pontban leírt módszerek közül eggyel, vagy többel meg kell adni a légijárművek számára. A különleges légijelentéseket azok kiadásától számítva 60 percen keresztül kell továbbítani a légijárművek számára.

Megjegyzés: Különleges légijelentésnek a légijárművektől származó, a repülésre veszélyes meteorológiai jelenségekről szóló tájékoztatások minősülnek.

9.1.3.2.2A föld kezdeményezésére a légi jármű számára továbbítandó különleges légijelentéseket, SIGMET és AIRMET tájékoztatásokat úgy kell megadni, hogy azok a légi jármű repülési útvonalának egyórás szakaszára terjedjenek ki.

9.1.3.3 VULKÁNI TEVÉKENYSÉGRE VONATKOZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK TOVÁBBÍTÁSA

A kitörés előtti vulkán tevékenységről, a vulkán kitörésről és a vulkáni hamufelhőkről szóló tájékoztatásokat a 9.1.3.1.1 pontban leírt módszerek közül eggyel, vagy többel kell megadni a légi járműveknek.

9.1.3.4 RADIOAKTÍV ANYAGOK ÉS MÉRGEZŐ KÉMIAI VEGYÜLETET TARTALMAZÓ FELHŐKRŐL SZÓLÓ TÁJÉKOZTATÁSOK TOVÁBBÍTÁSA

Radioaktív anyagok, vagy mérgező kémiai vegyületek légkörbe jutásáról szóló tájékoztatásokat, amennyiben ezek kihatással lehetnek az ATS egység illetékességi területén belüli légtérre, a 9.1.3.1.1 pontban leírt módszerek közül eggyel, vagy többel kell megadni a légi járműveknek.

9.1.3.5 SPECI ÉS MÓDOSÍTOTT TAF TOVÁBBÍTÁSA.

9.1.3.5.1 Kérésre, SPECI kód formában különleges jelentéseket, és módosított TAF-okat 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; vagy
- 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 METAR-okat és TAF-okat folyamatos, vagy gyakori általános adásban, vagy az adatkapcsolatot felhasználva kell biztosítani. Erre a célra a VOLMET adásokat és/vagy D-VOLMET-et használják.

9.1.3.5.2 Hacsak az információ rendelkezésre állását egyéb módszerrel nem biztosítják (pl. VOLMET adás), 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 repülőterétől egy órányi repülési időn belül van.

9.1.3.6 NEHÉZ ÉS KÖZEPES, SZEMÉLYZET NÉLKÜLI SZABAD BALLONOKRÓL SZÓLÓ TÁJÉKOZTATÁSOK TOVÁBBÍTÁSA

A nehéz és közepes, személyzet nélküli szabad ballonokról szóló tájékoztatásokat a légi járművek számára a 9.1.3.1.1 pontban leírt módszerek közül eggyel vagy többel kell továbbítani.

9.1.4 Légiforgalmi tanácsadó szolgálat

9.1.4.1 LÉGIJÁRMŰVEK

9.1.4.1.1 Légiforgalmi tanácsadói légtérben működő légi járművek

9.1.4.1.1.1 Azoktól az IFR repülésektől, amelyek számára az „F” osztályú légtérben történő működésük során légiforgalmi tanácsadó szolgálatot nyújtanak, ugyanazokat az eljárásokat hajtsák végre, mint amelyek az ellenőrzött repülésekre vonatkoznak, az alábbiakat kivéve:

- a) a repülési terv és annak későbbi változtatásai nem engedélyhez kötöttek, tekintettel arra, hogy a légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó egység csak mérvadó forgalom jelenlétéről szóló tanácsadást biztosít, vagy valamilyen manőver végrehajtását javasolja a légi járműnek;

Megjegyzés: Feltételezik, hogy a légi jármű vezetője mindaddig nem változtatja meg érvényes repülési tervét, míg a megváltoztatási szándékáról az illetékes ATS egységet nem tájékoztatta, és nem kapott nyugtázást vagy ezzel kapcsolatos tanácsot, ha ez lehetséges.

Amennyiben egy olyan légi jármű részére, amely ellenőrzött légtérben működik vagy ellenőrzött légtérben tervezi repülését és később tanácsadói légtérben vagy tanácsadói útvonalon folytatja működését, kiadható az engedély az útvonal teljes egészére, de az engedély mint olyan, és ennek későbbi módosításai a

repülésnek csak azon szakaszaira vonatkoznak, melyeket ellenőrzött légterekben vagy repülőtéri irányító körzetekben hajt végre. Tanácsadást, vagy javaslatokat az útvonal egyéb szakaszaira szükség szerint kell biztosítani.

- b) a légijármű vezetőjének elhatározásán múlik, hogy a kapott tanácsoknak és javaslatoknak megfelelően jár-e el, a légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó egységet haladéktalanul értesítenie kell elhatározásáról;
- c) levegő-föld összeköttetést kell tartani a légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátására kijelölt légiforgalmi szolgálati egységgel, a tanácsadói légtérben, vagy tanácsadói útvonalon történő működés során.

9.1.4.1.2 Azon légijárműveknek, melyek IFR repülést kívánnak tanácsadói légtérben folytatni, repülési tervet kell benyújtaniuk és ennek későbbi változásairól értesíteniük kell a tanácsadó szolgálatot ellátó egységet.

9.1.4.2 LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATI EGYSÉGEK

Megjegyzés: A légiforgalmi tanácsadó szolgálat hatékonysága nagymértékben függ a használatos eljárásoktól és azok gyakorlati végrehajtásától. Ezen eljárások egyeztetése a körzeti irányító szolgálat szervezetével, eljárásaival és berendezéseivel, figyelembe véve a két szolgáltatás 9.1.4.1.1.1 pontban jelzett alapvető különbséget, elősegíti a magas fokú hatékonyságot és a légiforgalmi tanácsadó szolgálat különféle előírásainak egységesítését. Például tájékoztatáscsere az illetékes egységek között olyan légijárművek repülésével kapcsolatban, amelyek egy tanácsadói körzetből egy szomszédos irányítói körzetbe, vagy közelkörzetbe lépnek be, vagy fordítva, segíti a légijárművezetőket abban, hogy ne kelljen ismételtetniük a már benyújtott repülési terveik részleteit; vagy szabvány légiforgalmi rádiótávbeszélő kifejezések használata, amelyet a „javaslom” (suggest) vagy „tanácsolom” (advise) szóval kezdenek, ugyancsak megkönnyíti, hogy a légijárművezető tisztában legyen a légiforgalmi tanácsadó szolgálat közléseinek jellegével.

9.1.4.2.1 A légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó légiforgalmi szolgálati egység köteles:

9.1.4.2.1.1 *Tanácsolni* a légijárműnek, hogy a megadott időben szálljon fel, és a repülési tervben megadott magasságokon repüljön, ha a légijármű ezzel előreláthatólag más ismert forgalommal nem kerül majd konfliktus helyzetbe.

9.1.4.2.1.2 *Javasolni* a légijárműnek olyan manőver végrehajtását, amellyel a potenciális veszélyhelyzet elkerülhető, elsőbbséget adva annak a légijárműnek, amely már tanácsadói légtérben van, azokkal az egyéb légijárművekkel szemben, amelyek az ilyen tanácsadói légtérbe kívánnak belépni.

9.1.4.2.1.3 *Továbbítani* a légijárműveknek forgalmi tájékoztatásokat, melyek ugyanazokból az információ elemekből állnak, mint amelyek a körzeti irányító szolgálat esetében vannak előírva.

9.1.5 Automatikus beszédüzemű közelkörzeti tájékoztató szolgálat (Voice-ATIS)

9.1.5.1 Azokon a repülőtereken, ahol az ATS levegő-föld összeköttetés terhelésének, valamint a közleményváltások számának csökkentésére van szükség, automatikus beszédüzemű közelkörzeti tájékoztató szolgálati (Voice-ATIS) adást kell biztosítani, amely lehet:

- a) az érkező légijárművek számára szóló külön adás; vagy
- b) az induló légijárművek számára szóló külön adás; vagy
- c) az érkező és induló légijárművek számára szóló közös adás; vagy
- d) külön az érkező és külön az induló légijárművek számára szóló két adás azokon a repülőtereken, amelyeken az érkező és induló légijárművek számára összeállított egy közös rádióadás túlságosan hosszú lenne.

9.1.5.2 Az ATIS adások számára külön VHF frekvenciát kell biztosítani. Az ATIS adás a legalkalmasabb közelkörzeti navigációs berendezés, lehetőleg VOR irányadó hangcsatornáján is sugározható feltéve, hogy 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 ne haladja meg a 30 másodpercet. Ügyelni kell arra, hogy az adás sebessége, vagy az ATIS adás sugárzására használt navigációs berendezés azonosító jele – ha az ATIS adást egy navigációs berendezés hangcsatornáján sugározzák – ne csökkentse az ATIS közlemény érthetőségét.

9.1.5.3 A beszédüzemű ATIS adást az ILS berendezés hangcsatornáján sugározni tilos.

9.1.5.4 A beszédüzemű ATIS adásnak folyamatos és ismétlődő adásnak kell lennie.

9.1.5.5 Amennyiben az ATIS adást nem a tájékoztatások megadásáért felelős légiforgalmi szolgálati egység állította össze, az érvényes adás tartalmát azonnal továbbítani kell ezen légiforgalmi szolgálati egység felé, hogy az a megközelítést, leszállást és felszállást végrehajtó légi járművek számára vonatkozó tájékoztatásokat megadhassa.

9.1.5.6 Nemzetközi repüléseket kiszolgáló repülőtereken az ATIS adást legalább angol nyelven kell sugározni.

Ahol a beszédüzemű ATIS-t több, mint egy nyelven sugározzák, minden nyelvre külön, egyedi csatornát kell használni.

9.1.5.7 Amennyiben beszédüzemű ATIS adást biztosítanak:

- a) a tájékoztató közlemény csak egy repülőterre vonatkozzon;
- b) a kiadott tájékoztatást azonnal módosítani kell, ha jelentős változás következik be;
- c) az ATIS közlemény összeállításáért és továbbításáért a légiforgalmi szolgálatok felelősek;
- d) minden egyes ATIS közleményt az ICAO ABC kiejtés szerinti betűvel kell azonosítani. Az egymást követő ATIS azonosító jelzések az ICAO ABC sorrendjében követik egymást;
- e) a légi járműnek a bevezető irányító szolgálatot vagy repülőterei irányító szolgálatot ellátó légiforgalmi szolgálati egységgel történő első kapcsolatfelvétele alkalmával, a vett tájékoztató közleményt annak betűjele közlésével kell nyugtáznia;
- f) az illetékes ATS egységnek a légi jármű fenti e) alpontban jelentett közleményére adott válaszában, meg kell adnia az aktuális magasságmérő beállítási értéket és;
- g) a repülőtéren kiadott helyi időjárás jelentésből meg kell adni az aktuális időjárási tájékoztatásokat.

Megjegyzés: Az ICAO 3. Annex 4.5. és 4.7. részeinek megfelelően a talajszél irányát és sebességét 2. perces, míg a futópálya menti látástávolság értéket (RVR) 1 perces időtartamra kell átlagolni. A széltájékoztatás a futópálya menti szélre vonatkozik, kivéve az érkezési tájékoztatást tartalmazó ATIS-t, amelyben a földetérési zónára vonatkozó értékeket adják meg. A repülőtéren helyi szétesztásra kerülő időjárás-jelentésre vonatkozó további előírásokat az ICAO 3. Annex 4. Fejezete és „C” Melléklete tartalmazza.

9.1.5.7.1 Amikor 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.

9.1.5.7.2 Az érintett légi jármű által vett és nyugtázott érvényes ATIS adásban megadott tájékoztatásokat – a magasságmérő-beállítási érték kivételével – a légi jármű számára a rádióösszeköttetés során nem szükséges megadni.

9.1.5.7.3 Amennyiben a légi jármű egy már érvényét veszített ATIS adásvételét nyugtázza, a tájékoztatás időközben módosult minden elemét késedelem nélkül adják meg számára.

9.1.5.7.4 Az ATIS adások a lehető legtömörebbek legyenek. A 9.1.5.8–9.1.5.10 pontokban előírt információkon kívüli egyéb tájékoztatások, pl. az AIP-ben és NOTAM-okban már rendelkezésre állók csak akkor kerüljenek bele, amikor azt különleges körülmények indokolják.

9.1.5.8 Az érkező és induló légi járművek részére szóló ATIS adások tartalma

Az érkező és induló légi járművek számára egyaránt szóló ATIS adásnak, a megadott sorrendben a következő elemekből kell állnia:

- a) repülőtér megnevezése;
- b) „information” kifejezés;
- c) ATIS azonosító betű;
- d) az észlelés időpontja;
- e) a megközelítés várható típusa;
- f) a használatos futópálya(k);
- g) futópálya felületi állapot jellemzők és fékhatás – ha rendelkezésre áll;
- h) késleltetés – ha szükséges;
- i) átváltási szint;
- j) egyéb, a légi jármű üzemeltetéséhez alapvető fontosságú tájékoztatás;
- k) talajszél iránya és sebessége, beleértve ennek jelentős változásait is, valamint ha a használatos futópálya egyes szakaszaira külön talajszélmérőket telepítettek, a futópálya azonosítója és azon szakasz meghatározása, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;
- *l) vízszintes látástávolság, és amikor szükséges, a futópálya menti látástávolság-érték (RVR);
- *m) aktuális időjárás;
- *n) 1500 méter (5000 láb), vagy a legmagasabb minimális szektor magasság alatti felhőzet – amelyik a nagyobb – érték; cumulonimbus felhő; ha az égbolt nem látható, függőleges látástávolság – ha rendelkezésre áll;
- o) levegő hőmérséklete;
- p) harmatpont;
- q) QNH magasságmérő beállítási érték;
- r) bármely rendelkezésre álló, a megközelítési, felszállási és emelkedési területeken tapasztalt lényeges időjárási – beleértve a szélnyírást is – tájékoztatás, valamint az üzemeltetést befolyásoló egyéb időjárási jellemzők az elmúlt időszak alatt; és
- s) trend típusú leszállási előrejelzés, ha rendelkezésre áll.

*Megjegyzés: A *-gal jelzett alpontok helyettesíthetők a „CAVOK” rövidítéssel, ha a körülmények ennek megfelelően (a vízszintes látástávolság több mint 10 km, nincs felhőzet 5000 láb alatt és jelentős változást nem várnak).*

9.1.5.9 Az érkező légi járművek részére szóló ATIS adások tartalma

A csak érkező légi járművek számára szóló ATIS adásnak, a megadott sorrendben a következő elemekből kell állnia:

- a) a repülőtér megnevezése;
- b) „arrival information” kifejezés;
- c) ATIS azonosító betű;
- d) az észlelés időpontja;
- e) a megközelítés várható típusa;
- f) a leszállásra használatos futópálya;
- g) futópálya felületi állapot jellemzők és fékhatás – ha rendelkezésre áll;
- h) késleltetés – ha szükséges;
- i) átváltási szint;
- j) egyéb, a légi jármű üzemeltetéséhez alapvető fontosságú tájékoztatás;
- k) talajszél iránya és sebessége, beleértve ennek jelentős változásait is, valamint ha a használatos futópálya egyes szakaszaira külön talajszélmérőket telepítettek, a futópálya jelzése és azon szakasz meghatározása, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;

- *l) vízszintes látástávolság, és amikor szükséges, a futópálya menti látástávolság-érték (RVR);
- *m) aktuális időjárás;
- *n) 1500 méter (5000 láb), vagy a legmagasabb minimális szektor magasság alatti felhőzet – amelyik a nagyobb érték –; cumulonimbus felhő; ha az égbolt nem látható, függőleges látástávolság – ha rendelkezésre áll;
- o) levegő hőmérséklete;
- p) harmatpont;
- q) QNH magasságmérő-beállítási érték;
- r) bármely rendelkezésre álló, a megközelítési területen tapasztalt lényeges időjárási – beleértve a szélnyírást is – tájékoztatás, valamint az üzemeltetést befolyásoló egyéb időjárási jellemzők az elmúlt időszak alatt; és
- s) trend típusú leszállási előrejelzés – ha rendelkezésre áll;

*Megjegyzés: A *-gal jelzett alpontok helyettesíthetők a „CAVOK” rövidítéssel, ha a körülmények ennek megfelelnek (a vízszintes látástávolság több mint 10 km, nincs felhőzet 5000 láb alatt és jelentős változást nem várnak).*

9.1.5.10 Az induló légi járművek részére szóló ATIS adások tartalma

A csak induló légi járművek számára szóló ATIS adásnak, a megadott sorrendben a következő elemekből kell állnia:

- a) a repülőtér megnevezése;
- b) „departure information” kifejezés;
- c) ATIS azonosító betű;
- d) az észlelés időpontja;
- e) a felszállásra használatos futópálya;
- f) futópálya felületi állapot jellemzők és fékhatás – ha rendelkezésre áll;
- g) késleltetés – ha szükséges;
- h) átváltási szint;
- i) egyéb, a légi jármű üzemeltetéséhez alapvető fontosságú tájékoztatás;
- j) talajszél iránya és sebessége, beleértve ennek jelentős változásait is, valamint ha a használatos futópálya egyes szakaszaira külön talajszél-mérőket telepítettek, a futópálya jelzése és azon szakasz meghatározása, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;
- *k) vízszintes látástávolság, és amikor szükséges, a futópálya menti látástávolság-érték (RVR);
- *l) aktuális időjárás;
- *m) 1500 méter (5000 láb), vagy a legmagasabb minimális szektor magasság alatti felhőzet – amelyik a nagyobb érték –; cumulonimbus felhő; ha az égbolt nem látható, függőleges látástávolság – ha rendelkezésre áll;
- n) levegő hőmérséklete;
- o) harmatpont;
- p) QNH magasságmérő beállítási érték;
- q) bármely rendelkezésre álló, a felszállási és emelkedési területen tapasztalt lényeges időjárási – beleértve a szélnyírást is – tájékoztatás, valamint az üzemeltetést befolyásoló egyéb időjárási jellemzők az elmúlt időszak alatt; és
- r) trend típusú leszállási előrejelzés – ha rendelkezésre áll.

*Megjegyzés: A *-gal jelzett alpontok helyettesíthetők a „CAVOK” rövidítéssel, ha a körülmények (a vízszintes látástávolság több mint 10 km, nincs felhőzet 5000 láb alatt és jelentős változást nem várnak) ennek megfelelnek.*

9.2 RIASZTÓ SZOLGÁLAT

9.2.1 A helyi kényszerhelyzeti szolgálatok riasztása

9.2.1.1 A repülőtereken, vagy a repülőtéri kényszerhelyzeti szolgálatok illetékességi területén előforduló kényszerhelyzet esetén a repülőtéri irányító torony, illetve repüléstájékoztató egység először a helyi kényszerhelyzeti szolgálatokat riassza, majd értesítse a mentés koordinálására kijelölt szervet.

9.2.2 A mentés koordinálásra kijelölt szerv értesítése

9.2.2.1 Abban az esetben, ha valamely kényszerhelyzet akkor áll elő, amikor a légi jármű a helyi kényszerhelyzeti szolgálatok illetékességi területén kívül üzemel, az illetékes légiforgalmi egység azonnal értesítse a mentés koordinálására kijelölt szervet.

9.2.2.2 A légiforgalmi irányító egységek vagy a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egység az általuk kezelt légi járművek kényszerhelyzete esetén a mentés koordinálására kijelölt szervet a helyi előírásoknak megfelelően értesítsék.

9.2.2.3 Repülőtéri repüléstájékoztató egységek kezelésében lévő légi járművek kényszerhelyzete esetén a repülőtéri repüléstájékoztató egység értesítse a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egységet, amely a mentés koordinálására kijelölt szervet a helyi előírásoknak megfelelően értesítse.

9.2.2.4 A mentés koordinálására kijelölt szervet azonnal értesíteni kell, amikor úgy ítélik meg, hogy valamely légi jármű az alábbiak szerinti kényszerhelyzeti állapotban van:

a) BIZONYTALANSÁG ÁLLAPOTA, amikor:

1. 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, amelyik a korábbi; vagy amikor
2. a légi jármű az utoljára közölt, vagy a légiforgalmi szolgálati egységek által számított érkezési időt követő 30 percen belül – amelyik a későbbi – nem érkezik meg;
kivéve, ha a légi jármű és a fedélzetén tartózkodó személyek biztonságát illetően semmilyen kétség sincs.

b) RIASZTÁS ÁLLAPOTA, amikor:

1. 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; vagy amikor
2. 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; vagy amikor
3. olyan tájékoztatás érkezett, amely azt jelzi, hogy a légi jármű működési képessége csökkent, de nem olyan mértékben, hogy kényszerleszállás lenne valószínű;
kivéve, ha megnyugtató értesülés van arról, hogy a légi jármű és a fedélzetén tartózkodó személyek biztonságban vannak, vagy ha
4. egy légi járműről tudott vagy feltételezett, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll; vagy amikor
5. olyan tájékoztatás érkezett, hogy a légi járművön bombát helyeztek el.

c) VESZÉLY ÁLLAPOTA, amikor:

1. 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; vagy amikor
2. a fedélzetén lévő üzemanyag valószínűleg elfogyott, vagy nem elegendő arra, hogy a légi jármű biztonságosan elérje a repülőteret; vagy amikor
3. olyan tájékoztatás érkezett, amely azt jelzi, hogy a légi jármű működési képessége oly mértékben csökkent, hogy kényszerleszállás valószínű; vagy amikor

4. olyan tájékoztatás érkezett, amely azt jelzi, hogy a légijármű kényszerleszállásra készül, vagy kényszerleszállt;

kivéve, ha bizonyos, hogy a légijárművet és a fedélzetén tartózkodó személyeket nem fenyegeti súlyos és közvetlen veszély, és nem szorulnak azonnali segítségre.

9.2.2.5 Az értesítésnek a rendelkezésre álló alábbi tájékoztatásokat kell tartalmaznia a megadott sorrendben:

1. a kényszerhelyzetben levő légijármű típusa, állami hovatartozása és lajstromjele;
2. a kényszerhelyzetben lévő légijármű pontos (vagy körülbelüli) helyzete, időpont és az érintett ATS útvonal;
3. a légijármű fedélzetén tartózkodó személyek száma és rakományának jellege;
4. az értesítést adó neve;
5. az értesítést adó részéről már fogantatosított, illetve javasolt intézkedések.

A tájékoztatás azon adatait, amelyek nem állnak rendelkezésre a mentés koordinálására kijelölt szerv értesítésének időpontjában, a légiforgalmi szolgálati egység kísérelje meg beszerezni a veszély állapot bejelentése előtt, ha feltételezhető, hogy ez a fázis bekövetkezik.

9.2.2.6 A fenti 9.2.2.4 pontban foglalt értesítésen kívül a mentés koordinálására kijelölt szervnek késedelem nélkül meg kell adni:

- a) minden további hasznos tájékoztatást, különös tekintettel a kényszerhelyzet egymást követő állapotainak kialakulására; vagy
- b) azt a tájékoztatást, hogy a kényszerhelyzet megszűnt.

A mentés koordinálására kijelölt szerv által kezdeményezett tevékenység megszüntetése ugyanezen központ feladata.

9.2.3 A légijármű üzemben tartójának tájékoztatása

9.2.3.1 Amikor úgy ítélik meg, hogy a légijármű a bizonytalanság, vagy a riasztás állapotában van, amennyiben lehetséges, értesíteni kell a légijármű üzemben tartóját, a mentés koordinálására kijelölt szerv értesítése előtt.

Ha a légijármű a veszély állapotában van, a mentés koordinálására kijelölt szervet a 9.2.2.4 pontnak megfelelően azonnal értesíteni kell.

9.2.3.2 A körzeti irányító központ vagy a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egység által a mentés koordinálására kijelöltszervvel közölt minden adatot, amikor csak lehetséges, késedelem nélkül a légijármű üzemben tartójának is meg kell adni.

9.2.3.3 A légijármű üzemben tartó tájékoztatására az adott körülményeknek megfelelő leggyorsabb összeköttetési eszközt kell igénybe venni.

9.2.4 Légiforgalmi szolgálati egységek

9.2.4.1 Amennyiben egy légijárműről 3 percen belül értesítés nem érkezik attól számítva, hogy a légijárműnek fel kellett volna vennie, vagy várható volt, hogy felveszi az összeköttetést, a légiforgalmi szolgálati egységnek a 30 perces megállapított időperióduson belül meg kell kísérelnie az ilyen jelentés beszerzését abból a célból, hogy a „Bizonytalansági állapot”-ra vonatkozó eljárásokat a 9.2.2.4 pontban leírtaknak megfelelően alkalmazni tudja, amennyiben a körülmények ennek alkalmazását szükségessé teszik.

9.2.4.2 Amennyiben a riasztást olyan repülés vonatkozásában kell elvégezni, amely több FIR-t, vagy irányítói körzetet érint és a légijármű helyzete kétséges, a riasztó szolgálat koordinációs felelőssége azé a repüléstájékoztató körzetet vagy irányítói körzetet kiszolgáló ATS egységé:

1. amelyben a légijármű az utolsó levegő-föld összeköttetés időpontjában repült;
2. amelybe a légijármű belépni készült, ha az utolsó levegő-föld összeköttetést a két repüléstájékoztató körzet, vagy irányítói körzet határán, vagy ahhoz közel létesítették;

3. amelyben a légi jármű közbenső leszállóhelye vagy rendeltetési repülőtere található:
- a) ha a légi jármű nem volt felszerelve megfelelő kétoldali rádióösszeköttetést biztosító berendezésekkel, vagy
 - b) nem állt helyzetjelentési kötelezettség alatt.

9.2.4.3 A 9.2.4.2 pontban foglaltak szerint a riasztó szolgálat ellátásáért felelős egység:

- a kényszerállapotról vagy állapotokról tájékoztassa a repülés további útvonalán lévő többi érintett repüléstájékoztató körzetben, vagy irányítói körzetben a riasztó szolgálatot ellátó egységeket (szükség szerint a kitérő repülőteret is), valamint mindazon FIR-eket kiszolgáló körzeti irányító központokat, amelyek illetékességi területére a légi jármű feltételezhetően beléphet;
- tájékoztassa továbbá a fenti ATS egységekhez tartozó mentés koordinálására kijelölt szerveket. Amennyiben részükre a közlemény közvetlenül nem továbbítható, az érintett ATS egységeknek továbbított közleményben fel kell kérni ezen egységeket, hogy értesítsék mentés koordinálására kijelölt szerveket a helyi eljárásaiknak megfelelően;
- kérje fel ezeket az egységeket, hogy minden megfelelő eszköz, de különösen a 9.2.6 (összeköttetési eszközök felhasználása) pontban feltüntetettek felhasználásával segítsék a feltételezhetően kényszerhelyzetben lévő légi járműre vonatkozó bármely hasznos tájékoztatás beszerzésére irányuló ténykedéseket;
- gyűjtse össze az egyes kényszerállapotok során beszerzett tájékoztatásokat és miután annak szükségességét, megállapította, továbbítsa a mentés koordinálására kijelölt szervnek;
- a körülményektől függően jelentse be a kényszerállapot megszűnését.

9.2.4.4 A 9.2.2.5 pontban leírtak szerint szükséges tájékoztatások beszerzésénél különös figyelmet kell fordítani arra, hogy az illetékes mentés koordinálására kijelölt szervet értesítsék a túlélők számára rendelkezésre álló kényszerhelyzeti frekvenciákról, amint azt a repülési terv 19-es rovata tartalmazza, de rendes körülmények között továbbításra nem kerül.

Megjegyzés: Budapest FIR-en belül, a bajba jutott légi járművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról szóló 30/1998. (VI.24.) BM–HM–NM–PM számú együttes rendelet szerint a kutatás-mentés irányítására létrehozott legmagasabb szintű szervezet a Mentés Összehangoló Központ (MÖK).

9.2.5 A kényszerhelyzetben lévő légi jármű közelében működő légi járművek tájékoztatása

9.2.5.1 Amikor egy légiforgalmi szolgálati egység megállapítja, hogy valamely légi jármű kényszerhelyzetben van, a többi ismert légi járművet, amelyekről tudott, hogy a szóban forgó légi jármű közelében működnek, az alábbi 9.2.5.2 pontban foglaltak kivételével amint lehetséges, tájékoztatni kell a kényszerhelyzet természetéről.

9.2.5.2 Amikor egy légiforgalmi szolgálati egység tudomására jut vagy feltételezi, hogy egy légi jármű jogellenes beavatkozás alatt áll, ne utaljon a kényszerhelyzet természetére az ATS levegő-föld összeköttetésben, hacsak az érintett légi jármű erre nem utalt előzőleg az összeköttetés során és bizonyos, hogy egy ilyen utalás a helyzetet nem súlyosbítja.

9.2.6 Összeköttetési eszközök felhasználása

9.2.6.1 A légiforgalmi szolgálati egységeknek szükség szerint fel kell használniuk minden rendelkezésre álló eszközt, hogy a kényszerhelyzetbe került légi járművel a kapcsolatot felvegyék és fenntartsák, valamint, hogy arról tájékoztatást kérjenek.

9.2.6.2 A tájékoztatást a külföldi légiforgalmi egységek részére, ahol rendelkezésre áll, ott az ATS közvetlen távbeszélő hálózaton és ezt követően a légiforgalmi állandó helyű távközlési hálózaton (AFTN) kell továbbítani kényszerhelyzeti közlemény formájában.

9.2.6.2.1 Amennyiben a közleményt a légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózaton (AFTN) keresztül továbbítják, a kényszerhelyzeti állapotok jelzésére az alábbi jelölések szolgálnak:

bizonytalanság állapota – INCERFA

riasztás állapota – ALERFA

veszély állapota – DETRESFA

Az értesítésnek a rendelkezésre álló alábbi tájékoztatásokat kell tartalmaznia a megadott sorrendben:

- a) INCERFA, ALERFA, vagy DETRESFA, a szükségállapotnak megfelelően;
- b) a hívó szerv és személy;
- c) a veszélyhelyzet természete;
- d) a repülési terv lényeges adatai;
- e) az utolsó összeköttetésben volt egység megnevezése, az összeköttetés időpontja és a használt berendezések;
- f) az utolsó helyzetjelentés és meghatározásának módja;
- g) a légijármű színe és megkülönböztető jelzései;
- h) a jelentő egység által fogatosított intézkedések;
- i) egyéb idevonatkozó megjegyzések.

9.2.6.3 Az ATS közvetlen távbeszélő-hálózaton továbbított kényszerhelyzeti állapotok jelzésére az „UNCERTAINTY PHASE”, „ALERT PHASE” és „DISTRESS PHASE” kifejezések szolgálnak.

9.2.7 Kényszerhelyzetben lévő légijármű útvonalának követése

9.2.7.1 Amikor feltételezhetően kényszerhelyzet áll fenn, az adott légijármű útvonalát megfelelő módon követni kell annak érdekében, hogy valószínű további helyzetét és az utolsó ismert helyzetétől számított maximális működési körzetét meghatározhassák.

9.2.7.2 A kényszerhelyzetben levő légijármű közelében működő más, ismert légijárművek repülését szintén figyelemmel kell kísérni, hogy megállapítsák azok valószínű jövőbeni helyzetét és maximális repülési időtartamukat.

9.2.8 Légijárművek

9.2.8.1 A riasztó, valamint kutató- és mentő szolgálatok ellátásának megkönnyítése érdekében, a légijárművek mielőtt belépnek, vagy mialatt kijelölt körzetekben vagy útvonalakon közlekednek, be kell tartaniuk a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben a repülési terv benyújtásra, kitöltésre, megváltoztatásra és zárással vonatkozó előírásokat.

9.2.8.2 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 légijárműveket, hogy az ilyen területeket kerüljék el, hacsak az illetékes ATS egységtől más felhatalmazásuk nincs.

10. FEJEZET

KOORDINÁLÁS

10.1 ÁLTALÁNOS RÉSZ

Abban az esetben, amikor egy légi jármű kényszerhelyzetben van vagy minimális üzemanyagot jelentett, illetve bármely más körülmény, amikor a légi jármű biztonsága kétséges, a kényszerhelyzet típusát és a légi jármű által közölt körülményeket a koordinációs közleményeknek tartalmazniuk kell.

10.2 A REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ ÉS A RIASZTÓ SZOLGÁLATOK ELLÁTÁSÁVAL KAPCSOLATOS KOORDINÁLÁS

10.2.1 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.

10.2.2 Amikor a repülések koordinálását a fenti 10.2.1 pontnak megfelelően hajtják végre, a koordinációnak tartalmaznia kell az érintett repülésre vonatkozó alábbi adatokat:

- a) az érvényes repülési terv megfelelő részeit; és
- b) azt az időpontot, amikor a repülést a közös körzethatár fölé érkezik.

10.2.3 Ezt a tájékoztatást annak a szomszédos repüléstájékoztató körzetben illetékes ATS egységnek kell továbbítani – a légi jármű ezen körzetbe való belépését megelőzően – melynek körzetébe a légi jármű belép.

10.2.4 Amennyiben az érintett ATS egységek közötti együttműködési megállapodás így írja elő, abból a célból, hogy az útvonalától eltérő, vagy azonosítatlan légi járművek azonosítását megkönnyítsék, és ezáltal kiküszöböljék vagy csökkentsék az elfogás szükségességét, repülési tervet és a repülés előrehaladásával kapcsolatos tájékoztatásokat kell továbbítani azon repülésekről, amelyek a repüléstájékoztató körzethatárhoz nagyon közeli meghatározott útvonalakon vagy útvonalszakaszokon közlekednek, azon légiforgalmi szolgálati egységek részére, amelyek az ilyen útvonalakkal, vagy útvonalszakaszokkal határos szomszédos repüléstájékoztató körzeteket szolgálják ki.

10.3 A LÉGIFORGALMI TANÁCSADÓ SZOLGÁLAT ELLÁTÁSÁVAL KAPCSOLATOS KOORDINÁLÁS

A légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó ATS egységeknek az alábbi 10.4 pontban meghatározott koordinálási eljárásokat kell követniük.

10.4. A LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLAT ELLÁTÁSÁVAL KAPCSOLATOS KOORDINÁLÁS

10.4.1 Általános rész

10.4.1.1 Egy légi járműre vonatkozó koordinálást és az irányítás átadását az egymást követő ATC egységek és irányítói szektorok között a következők szerint kell végrehajtani:

- a) a repülés bejelentése és az irányítás átadásának javasolt feltételei;
- b) koordinálás és megállapodás az irányítás átadásának feltételeiről; és
- c) az irányítás átadása az átvevő ATC egység, vagy irányítói szektor részére.

10.4.1.2 Az ATC egységek a lehetséges mértékben dolgozzanak ki és alkalmazzanak szabványos eljárásokat a repülésekre vonatkozó koordinálásra és az irányítás átadására, többek között a szóbeli koordinálás

szükségességének csökkentése érdekében. Az ilyen koordinálási eljárásoknak összhangban kell lenniük az alábbiakban leírt előírásokkal és az együttműködési megállapodásokban leírtakkal valamint a helyi utasításokkal, amelyek a megfelelő.

10.4.1.3 Az ilyen megállapodásoknak és utasításoknak a következő fontos elemekre kell kitérniük:

- a) a felelősségi és közös érdekeltségű terület meghatározása, légtér szerkezet és légtér osztályozás(ok);
- b) az ATS ellátására vonatkozó felelősség bármilyen átruházása;
- c) a repülési terv és irányítói adatok cseréjének eljárásai, beleértve az automatikus/szóbeli koordinációs közlemények használatát is;
- d) összeköttetési eszközök;
- e) követelmények és eljárások a hozzájárulási kérelemre vonatkozóan;
- f) fontos pontok, magasságok, vagy időpontok az irányítás átadására vonatkozóan;
- g) fontos pontok, magasságok, vagy időpontok az összeköttetés átadására vonatkozóan;
- h) az irányítás átadására és átvételére vonatkozó feltételek, mint például meghatározott magasságok/repülési szintek, meghatározott elkülönítési minimumok, vagy az átadás időpontjára létrehozandó térköz, és az automatikus radarátadás használata;
- i) radar koordinációs eljárások és SSR kód kiosztási eljárások;
- j) az induló forgalomra vonatkozó eljárások;
- k) az érkező forgalomra vonatkozó kijelölt várakozási pontok és eljárások;
- l) az alkalmazható rendkívüli eljárások; és
- m) bármilyen más, a koordinálásra és az irányítás átadására vonatkozó intézkedések, vagy tájékoztatások.

10.4.2 Szomszédos irányítói körzetekben légiforgalmi szolgálatot ellátó ATC egységek közötti koordinálás

10.4.2.1 Az ATC egységeknek a repülés előrehaladásával egységről-egységre továbbítaniuk kell a szükséges repülési terv – és irányítói tájékoztatásokat.

Megjegyzés: Lásd a 10.2.4 pontot is.

10.4.2.1.1 A repülési terv – és irányítói tájékoztatásokat kellő időben kell továbbítani, hogy az átvevő egységnek lehetősége legyen az adatok vételére és kiértékelésére, valamint az érintett két egység közötti szükséges koordinálásra.

Megjegyzés: A közleményekre, tartalmukra és továbbítási idejükre vonatkozó részleteket lásd a 11. Fejezetben és a 2. Függelékben.

10.4.2.2 HOZZÁJÁRULÁSI KÉRELEM

10.4.2.2.1 Amennyiben egy légijármű indulási repülőterétől egy szomszédos irányító 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, akkor az átadó ATC egységnek, még a légijármű engedélyezése előtt kell ezeket a tájékoztatásokat az átvevő ATC egység számára továbbítani a hozzájárulási kérelemmel együtt. A megkívánt időtartamot az együttműködési megállapodásban, vagy helyi utasításokban – amelyek a megfelelő – kell meghatározni.

10.4.2.2.2 Abban az esetben, amikor egy levegőben lévő légijármű belépési engedélyt olyankor kér, amikor repülési ideje a szomszédos irányítói körzet határáig kevesebb, mint a koordinálásra meghatározott minimum, a légijárművet 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.

10.4.2.2.3 Abban az esetben, amikor valamely légi jármű az érvényes repülési tervének módosítását kéri, vagy az átdó ATC egység egy 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. Más körülmények között, a korábban közölt érvényes repülési terv – és irányítói adatok javításait a lehető legkorábban kell közölni, és nincs szükség az átvő ATC egység hozzájárulására.

10.4.2.2.4 Amikor határszámítási adatokat kívánnak továbbítani az átvő 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 repülőtér. Levegőben lévő, belépési engedélyt kérő légi jármű határra érkezési idejét a várakozási ponttól a határig szükséges számított idő, plusz a koordináláshoz várhatóan szükséges idő alapján kell kiszámítani.

10.4.2.2.5 A körülményeket, beleértve azokat a meghatározott repülési időket, amelyekre hozzájárulási kérelmeket kell továbbítani, az együttműködési megállapodásokban, vagy az ATS egység helyi utasításaiban – amelyek a megfelelő – kell meghatározni.

10.4.2.3 AZ IRÁNYÍTÁS ÁTADÁSA

10.4.2.3.1 Amikor az kíváncs, az átvő ATC egységnek értesítenie kell az átdó ATC egységet, hogy az érvényes repülési terv milyen módosításai szükségesek ahhoz, hogy a légi járművet fogadhasa. Amennyiben az érintett ATC egységek közötti együttműködési megállapodásokban azt úgy határozták meg, az átvő ATC egységtől is meg kell követelni, hogy az átdó egységet értesítse arról, hogy mikor tudja fogadni a megadott körülmények között a szóban forgó légi járművet.

10.4.2.3.2 A légi forgalom irányításáért a felelősség azé az ATC egységé, amelynek irányítói körzetében a légi jármű működik, egészen azon időpontig, amikor a légi járművet az adott irányítói körzet határának átrepülésére számítják, még akkor is, ha egy, vagy több légi jármű irányítását az irányítás átruházása folytán más légi forgalmi irányító egység végzi (lásd jelen rendelet 1. számú Mellékletét). Az az átvő egység, amely rádióösszeköttetésben van egy olyan légi járművel, amely még nem érte el az irányítás átadási pontot, nem változtathatja meg az adott légi jármű engedélyét az átdó egység előzetes hozzájárulása nélkül.

Megjegyzés: Amikor az érintett ATC egységek úgy egyeznek meg, az irányítás átadási pont az irányítói körzethatártól eltérő helyen is lehet.

10.4.2.3.3 Amennyiben az érintett ATC egységek közötti együttműködési megállapodások úgy írják elő, az átdó egységnek értesítenie kell az átvő egységet, hogy a légi jármű az átadáshoz megfelelő helyzetben van és vegye át az irányítás felelősségét vagy azonnal, vagy ha meghatározott irányítás átadási pontot hoztak létre, akkor annak átrepülési időpontjában. Ha a légi járműnek egy SSR módot és kódot osztottak ki, vagy az egyébként ismert, és ha az átvő egység ezeket az adatokat fel tudja használni, az ilyen tájékoztatásban ezt is meg kell adni.

10.4.2.3.4 Abban az esetben, ha az irányítás átadására akkor kerül sor, mielőtt a légi jármű átrepül egy kijelölt irányítás átadási pontot, erről az átdó ATC egységnek értesítenie kell az átvő egységet. Bármely, a korai átadással kapcsolatos megkötéseket az átdó ATC egységnek kell meghatároznia.

10.4.2.3.5 Amennyiben radarirányítás átadást kívánnak végezni, a 8. Fejezet 8.7.5 pontjában meghatározott megfelelő eljárásokat kell alkalmazni.

10.4.2.4 AZ ÖSSZEKÖTTETÉS ÁTADÁSA

10.4.2.4.1 Ahol radar nélküli elkülönítési minimumokat alkalmaznak és a két érintett ATC egység másként nem állapodott meg, a légi jármű levegő-föld összeköttetésének átadása az átdó egységtől az átvő ATC egységnek 5 perccel azon időpont előtt kell hogy megtörténjen, amikor a légi járművet a közös irányítói körzethatár elérésére számítják.

10.4.2.4.2 Amikor az irányítás átadásának időpontjában radarelkülönítési minimumokat alkalmaznak, a légi jármű levegő-föld beszédüzemű, és/vagy adat összeköttetésének átadását az átdától az átvevő ATC egység felé azonnal el kell végezni, miután az átvevő ATC egység beleegyezett, hogy átveszi az irányítást.

10.4.2.4.3 Az átvevő ATC egység értesítése, hogy a légi jármű utasítást kap, vagy már kapott is rádió és/vagy adat összeköttetés létesítésére az átvevő egységgel, abban az esetben szükséges, amikor a két érintett ATC egység így állapotodott meg.

10.4.2.4.4 Az átvevő ATC egység rendes körülmények között csak akkor értesítse az átdát egységet arról, hogy a légi járművel a rádió és/vagy adat összeköttetést felvette és a légi jármű irányítását átvette, ha az érintett ATC egységek közötti együttműködési megállapodás ezt előírja. Az átvevő ATC egységnek értesítenie kell az átdát egységet olyan esetben, ha a légi járművel az összeköttetés nem jött létre, az elvártak megfelelően.

10.4.2.4.5 Olyan esetekben, amikor egy irányítói körzet egy része olyan módon került kijelölésre, hogy az az idő, mialatt a légi jármű azt átrepüli egy rövid időtartam, meg kell állapotodni, hogy az összeköttetés közvetlenül a következő irányítói körzetben illetékes egység részére átdadható legyen. Ennek feltétele, hogy a közbelső egység részletes tájékoztatást kapjon erről a forgalomról. A közbelső egység felelős a koordinálás végrehajtásáért és a saját illetékességi területén belül a teljes forgalom közötti elkülönítés fentartásáért.

10.4.2.5 AZ ELLENŐRZÖTT REPÜLÉS BEFEJEZŐDÉSE

Abban az esetben, amikor egy repülés a továbbiakban nem ellenőrzött repülésként folytatódik, például 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 annak (azoknak) az ATS egység(ek)nek, amely(ek) a repülés további szakaszán a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatok ellátásáért felelős(ek) abból a célból, hogy ezek a szolgáltatások a légi jármű számára biztosítva legyenek.

10.4.3 A körzeti irányító szolgálatot ellátó egység és a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység közötti koordinálás

10.4.3.1 AZ IRÁNYÍTÁS MEGOSZTÁSA

10.4.3.1.1 Hacsak az együttműködési megállapodásokban, vagy helyi utasításokban másként nem határozták meg, vagy az adott ACC egyes esetekre vonatkozóan másként nem határozta meg, a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység az ACC által számára átdadott légi járműveknek az ACC-től függetlenül adhat engedélyeket. Azonban amennyiben az érinti, egy megszakított megközelítéskor azonnal értesíteni kell az ACC-t és ha szükséges, a további intézkedéseket az ACC és a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység között koordinálni kell.

10.4.3.1.2 Az ACC a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységgel elvégzett koordinálás után, a légi járművet a repülőtéri irányító toronynak közvetlenül is átdadhatja, ha a légi jármű a megközelítést végig látási meteorológiai körülmények között hajtja végre.

10.4.3.2 FELSZÁLLÁS ÉS ENGEDÉLY ÉRVÉNYESSÉGI IDŐK

10.4.3.2.1 A felszállás időpontját az ACC akkor határozza meg, amikor szükséges:

- a) hogy az indulást koordinálják a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek át nem adott forgalomra vonatkozóan; és
- b) hogy útvonal elkülönítést biztosítsanak az azonos útvonalat követő induló légi járművek között.

10.4.3.2.2 Amennyiben a felszállás időpontja nincs meghatározva, a felszállási időt a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység szabja meg, ha a részére átdadott forgalommal történő koordinálás miatt ez szükséges.

10.4.3.2.3 Az engedély érvényességi idejét az ACC akkor határozza meg, ha az indulási késés a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek át nem adott forgalommal konfliktálna. Ha saját forgalmi okokból a

bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek is meg kell határoznia egy saját engedélyt, annak lejáratí ideje nem lehet későbbi az ACC által meghatározottnál.

10.4.3.3 A MOZGÁSRA VONATKOZÓ, VALAMINT IRÁNYÍTÓI ADATOK CSERÉJE

10.4.3.3.1 A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység haladéktalanul tájékoztassa az ACC-t az ellenőrzött forgalomra vonatkozó alábbi adatokról:

- a) használatos futópálya(k) és a műszer szerinti megközelítési eljárás várható típusa;
- b) a várható bevezetési idő, ha előre láthatóan késleltetés valószínű;
- c) a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység által meghatározott, az egymást követő érkező légi járművek közötti átlagos időköz, vagy távolság (ha szükséges);
- d) ha az érkező légi jármű átadása a várakozási pont felett történik:
 - (i) a várakozási pont felett, az ACC számára rendelkezésre álló legalacsonyabb szabad repülési szint,
 - (ii) 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,
 - (iii) IFR repülési tervnek a légi jármű által történt törlése, ha ez a várakozási magasságokat, vagy más légi járművek várható bevezetési idejét befolyásolja;
- e) induló légi járművek indulási ideje és az átadás számított adatai,
- f) nem jelentkező, vagy be nem jelentett légi járművekre vonatkozó minden rendelkezésre álló tájékoztatás,
- g) megszakított megközelítések, ha ezt követően az érintett légi jármű az ACC által ellenőrzött légtérbe fog belépni.

10.4.3.3.2 Az ACC haladéktalanul tájékoztassa a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységet az ellenőrzött forgalomra vonatkozó alábbi adatokról:

- a) az érkező légi jármű azonosító jele, típusa és indulási helye;
- b) az érkező légi járműnek az átadó pont fölé számított ideje és javasolt magassága;
- c) a kért IFR megközelítési eljárás típusa, ha az különbözik a bevezető irányító egység által meghatározottól;
- d) hacsak a két egység közötti megállapodás másként nem rendelkezik, annak közlése, hogy a légi járműnek engedélyt adtak a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységgel való összeköttetés felvételére;
- e) annak közlése, hogy valamely légi járművet irányításra a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek átadtak, és ha szükséges, az átadás időpontja és feltételei;
- f) az induló forgalom torlódás miatti előre látható késleltetése.

10.4.3.3.3 Az érkező légi járművekről szóló tájékoztatásokat az érkezés számított időpontja előtt legalább 15 perccel kell megadni, és szükség szerint módosítani.

10.4.4 A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység és a repülőtéri irányító szolgálatot ellátó egység közötti koordinálás

10.4.4.1 AZ IRÁNYÍTÁS MEGOSZTÁSA

10.4.4.1.1 A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység végzi az érkező légi járművek irányítását mindaddig, amíg át nem adta azokat a repülőtéri irányító toronynak és azok a repülőtéri irányító toronnyal összeköttetésben nincsenek. Hacsak az együttműködési megállapodásokban, vagy helyi utasításokban másként nem írják elő, IMC-ben csak egy érkező adható át a repülőtéri irányító szolgálatot ellátó egységnek.

10.4.4.1.2 A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység felhatalmazhatja a repülőtéri irányító tornyot, hogy az érkező légi járművektől függően, saját megítélése szerint engedélyezze valamely légi jármű felszállását.

10.4.4.1.3 Amennyiben az együttműködési megállapodásokban, vagy helyi utasításokban úgy írták elő, a repülőtéri irányító tornyok különleges VFR repülések engedélyezése előtt szerezzék be a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység jóváhagyását.

10.4.4.2 MOZGÁSRA VONATKOZÓ ÉS IRÁNYÍTÓI ADATOK CSERÉJE

10.4.4.2.1 A repülőtéri irányító torony haladéktalanul tájékoztassa a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységet az ellenőrzött forgalomra vonatkozó alábbi adatokról:

- a) érkezési és indulási idők;
- b) annak közlése, hogy a megközelítési sorrendben elől haladó légi jármű összeköttetésben van a repülőtéri irányító toronnyal, a torony látja azt, és kellő biztosíték van arra, hogy a leszállás végrehajtható;
Megjegyzés: Amennyiben a két egység úgy állapodott meg, a fenti a) és b) alpontokban leírt tájékoztatás elhagyható.
- c) légi jármű késésére, vagy be nem jelentett légi járműre vonatkozó minden rendelkezésre álló tájékoztatás;
- d) megszakított megközelítésekre vonatkozó tájékoztatás;
- e) a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység irányítása alatt álló légi járművekre mérvadó helyi forgalomról szóló tájékoztatás.

10.4.4.2.2A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység haladéktalanul tájékoztassa a repülőtéri irányító tornyot az ellenőrzött forgalommal kapcsolatban az alábbiakról:

- a) az érkező légi járműnek a repülőtér fölé, vagy a helyi előírásokban meghatározott átvadási pontra számított érkezési ideje és javasolt magassága, legalább 15 perccel a számított érkezési idő előtt;
- b) amikor a légi járművet nem a helyi előírásokban meghatározott pont fölött adják át annak közlése, hogy egy légi járművet utasítottak a repülőtéri irányító toronnyal való összeköttetés felvételére, és hogy az az irányítást vegye át;
- c) az induló forgalomnak torlódás miatt előre látható késleltetése.

10.4.5 Ugyanazon egységen belüli irányítói munkahelyek közötti koordinálás

10.4.5.1 Megfelelő repülési terv-adat és irányítói tájékoztatás cserét kell végezni az ugyanazon légiforgalmi irányító egységen belüli irányítói munkahelyek között:

- a) mindazon légi járműre vonatkozóan, amelynek irányítását átadják az egyik irányítói munkahelytől a másiknak;
- b) az irányítói szektorok közötti határokhöz olyan közel működő légi járművekre vonatkozóan, melyek a szomszédos szektor forgalmát befolyásolhatják.

10.4.5.2 Ugyanazon ATC egység szektorai között a koordinálásra és az irányítás átvadására vonatkozó eljárásoknak összhangban kell lenniük az ATC egységekre alkalmazott eljárásokkal.

11. FEJEZET

A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK KÖZLEMÉNYEI

11.1 A KÖZLEMÉNYEK KATEGÓRIÁI

11.1.1 Az alábbi közlemények továbbíthatók a légiforgalmi állandóhelyű távközlési szolgáltatón keresztül (beleértve a légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózatot (AFTN), a légiforgalmi szolgálati egységek közötti közvetlen távbeszélő vonalakat, vagy digitális adatátviteli vonalakat és a közvetlen távgépíró, valamint számítógépek közötti vonalakat), vagy a légiforgalmi mozgószolgáltatón keresztül, amelyik a megfelelő. Ezek a közlemények olyan kategóriába vannak besorolva, amelyek a légiforgalmi szolgálatok által történő alkalmazásukra vonatkoznak és megközelítő jelzést adnak a fontosságukról is.

Megjegyzés: Az egyes közlemény típusok után zárójelben álló elsőbbségi jel megfelel az ICAO 10. Annex (II. kötet 4. részében) azon esetre előírt jelzésnek, amikor a közlemény AFTN-n kerül továbbításra.

11.1.2 Kényszerhelyzeti közlemények

Ezen kategória az alábbiakat tartalmazza:

- a) veszélyességi közlemények és veszélyességi közleményváltás, beleértve a veszély állapotra vonatkozó közleményeket is (SS),
- b) sürgősségi közlemények, ideértve a riasztás állapotára vagy bizonytalanság állapotára vonatkozó közleményeket is (DD),
- c) ismert, vagy feltételezett kényszerhelyzetekre vonatkozó egyéb olyan közlemények, amelyek nem esnek a fenti a) és b) pontok alá, és a rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló közlemények (FF, vagy magasabb jelzés, szükség szerint).

Megjegyzés: Amikor a fenti a) és b) pontban és ha szükséges, a c) pontban felsorolt közleményeket a nyilvános távközlési hálózaton keresztül adják le, akkor az emberi élet biztonságára vonatkozó táviratok leadásánál az SVH elsőbbségi jelet kell alkalmazni, a Nemzetközi Távközlési Egyesület Alapokmánya 40. sz. cikkelyének megfelelően (1992. Genf).

11.1.3 Légijárművek mozgására vonatkozó és irányítói közlemények

Ez a kategória a következőket tartalmazza:

- a) benyújtott repülési terv és pontosító közleményei (FF), ideértve:
 - benyújtott repülési terv közlemények,
 - késési közlemények,
 - módosító közlemények,
 - a repülési tervet törölő közlemények,
 - indulási közlemények, és
 - érkezési közlemények.
- b) koordinációs közlemények (FF), ideértve:
 - érvényes repülési terv közlemények,
 - határszámítási közlemények,
 - koordinációs közlemények,
 - irányítás elfogadási közlemények, és
 - (számítógépek közötti) logikai nyugtázó közlemények.
- c) kiegészítő közlemények (FF), ideértve:
 - repülési terv kérő közlemények,
 - kiegészítő repülési terv kérő közlemények, és
 - kiegészítő repülési terv közlemények.

- d) irányítói közlemények (FF), ideértve:
- engedély közlemények,
 - irányítás átadásáról szóló közlemények,
 - áramlás szervezésről szóló közlemények, és
 - helyzetjelentés és légijelentés közlemények.

11.1.4 Repüléstájékoztató közlemények

Ezen kategória a következőket tartalmazza:

- a) forgalmi tájékoztatást tartalmazó közlemények (FF),
- b) meteorológiai tájékoztatást tartalmazó közlemények (FF vagy GG),
- c) légiforgalmi berendezések állapotára vonatkozó közlemények (GG),
- d) lényeges repülőterei tájékoztatásokat tartalmazó közlemények (GG),
- e) légiforgalmi esemény jelentést tartalmazó közlemények (FF).

11.1.5 Amennyiben a különleges kezelési követelmények indokolják, az állandóhelyű szolgálatnál előforduló közleményeket „DD” elsőbbségi jellel kell ellátni, a rendes elsőbbségi jel helyett.

11.2 ÁLTALÁNOS INTÉZKEDÉSEK

Megjegyzés: Jelen Fejezetben az olyan kifejezések használata, mint „feladó”; „továbbította”; „címzett”; vagy „vette”, nem vonja szükségszerűen maga után, hogy ezek távgépiró táviratokra, vagy számítógépek közötti digitális adatcserére vonatkoznak. Hacsak ennek az ellenkezője nincs kifejezetten feltüntetve, a jelen Fejezetben leírt közlemények élőszóval is továbbíthatók, mely esetben a fenti négy kifejezés jelentése „a közleményt összeállította”; „bemondta”; „kinek továbbították” és „a közleményt vette”.

11.2.1 A közlemények összeállítása és címzése

11.2.1.1 ÁLTALÁNOS RÉSZ

Megjegyzés: A légijárművek mozgására vonatkozó közlemények ebben az értelemben magukba foglalják a repülési terv közleményeket, késési közleményeket, érkezési és indulási közleményeket, törlési közleményeket, helyzetjelentési közleményeket, valamint a fentiekre vonatkozó módosító közleményeket.

11.2.1.1.1 A légiforgalmi szolgálati közleményeket az illetékes ATS egységeknek, vagy a légijárműveknek kell összeállítaniuk a 11. 3 pontban előírtak szerint, kivéve azt az esetet, amikor különleges helyi előírások alapján a légiforgalmi szolgálatok átadják ennek felelősségét. Ilyenkor a légijárművek mozgására vonatkozó közleményeket a légijárművezető, a légijármű üzemben tartó, illetve annak kijelölt képviselője is összeállíthatja és kiadhatja.

11.2.1.1.2 A légijármű mozgásra vonatkozó, irányítói és repüléstájékoztató közleményeknek nem légiforgalmi szolgálati célból (hanem pl. légijármű üzemeltetéssel kapcsolatban) való összeállítása jelen rendelet 1. számú melléklet 1.16 pontjában foglaltak kivételével – a légijárművezető, a légijármű üzemben tartó, vagy kijelölt képviselőjének kötelessége.

11.2.1.1.3 A repülési terv közleményeket, az ezekre vonatkozó módosító közleményeket és a repülési terv törlési közleményeket a 11.2.1.1.4 pontban foglaltak kivételével, csak a 11.4.2. pontban meghatározott légiforgalmi szolgálati egységek részére kell megcímezni. Az ilyen közleményeket helyi eljárásoknak megfelelően kell a többi érintett szolgálati egység, vagy az ilyen egységeken belül meghatározott munkahelyek, vagy a közlemény egyéb címzettje rendelkezésére bocsátani.

11.2.1.1.4 Amennyiben az érintett légi jármű üzemben tartója úgy kívánja, az érintett légiforgalmi szolgálati egységeknek egyidejűleg továbbítandó kényszerhelyzeti és a légi járművek mozgására vonatkozó közleményeket szintén meg kell címezni:

- a) egy címzettnak a rendeltetési repülőtérén vagy az indulási repülőtérén, és
- b) legfeljebb két érintett repülés üzemeltetési szervnek.

Ezeket a címzetteket a légi jármű üzemben tartója, vagy kijelölt képviselője határozza meg.

11.2.1.1.5 Amikor az érintett légi jármű üzemben tartója úgy kéri, a légi járművek mozgására vonatkozó azon közleményeket, amelyeket a légiforgalmi szolgálati egységek azok haladásáról egymás között folyamatosan továbbítanak, azokra a légi járművekre vonatkozóan, amelyek felett az adott légi jármű üzemben tartó üzemeltetési felügyeletet lát el, amennyiben lehetséges, azonnal rendelkezésére kell bocsátani a légi jármű üzemben tartónak vagy kijelölt képviselőjének, a helyi eljárásoknak megfelelően.

11.2.1.2 AZ AFTN HASZNÁLATA

11.2.1.2.1 Az AFTN-en továbbítandó légiforgalmi szolgálati közleményeknek a következőket kell tartalmazniuk:

- a) a továbbításra vonatkozó elsőbbségi jelet, a cím(ek)et, amely(ek)re a közleményt továbbítani kell, és azt a dátumot és időpontot, amikor a közleményt a légiforgalmi állandóhelyű szolgálatnál kitöltötték, valamint a feladó jelét (lásd a 11.2.1.2.5 pontot);
- b) a 2. számú Függelék szerint összeállított légiforgalmi szolgálati adatokat, amelyeket szükség szerint a 11.2.1.2.6.1 pontban ismertetett kiegészítő címzés előz meg. Ezeket az adatokat az AFTN közlemény szövegrészeként továbbítják.

11.2.1.2.2 ELSŐBBSÉGI JEL

Ennek az elemnek az adott közleménynek megfelelő kétbetűs elsőbbségi jelből kell állnia, a 11.1 pontban az egyes közleményfajtáknál zárójelben megadottak szerint.

Megjegyzés: Az ICAO 10. Annex előírja, hogy a közleményeknek az AFTN-en történő továbbításánál az alábbi elsőbbségi sorrendet kell alkalmazni:

Továbbítási elsőbbség	Elsőbbségi jel
1	SS
2	DD FF
3	GG KK

11.2.1.2.3 Cím

11.2.1.2.3.1 Ennek az elemnek a cím(ek) megjelölését kell tartalmaznia: Mindazon címzett részére külön címjelölést kell alkalmazni, amelynek számára a közleményt továbbítani kell.

11.2.1.2.3.2 Minden egyes címjelölésnek nyolcbetűs jelcsoportból kell állnia, az alábbi sorrendben:

- a) a rendeltetési helyre kijelölt, négybetűs ICAO helységjelölés;

Megjegyzés: A helységjelöléseket az ICAO Doc 7910 (Location Indicators) tartalmazza.

- b) (i) a címzett légiközlekedési hatóságot, szolgálatot, vagy légi jármű üzemeltetőt azonosító hárombetűs ICAO jelzés; vagy

(ii) abban az esetben, 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;

Megjegyzés: Az ICAO hárombetűs jelzéseket a Doc 8585 (Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services) tartalmazza.

- c) (i) az X betű, vagy
(ii) a címzett szerv egy osztályát, vagy részlegét azonosító egybetűs jelzés.

11.2.1.2.3.3 A következő hárombetűs jelzést kell használni a légiforgalmi szolgálati egységeknek címzett ATS közleményekben:

Repüléstájékoztató körzetért vagy magaslégtéri repüléstájékoztató körzetért felelős központ (akár ACC, akár FIS):

— ha a közlemény egy IFR repülésre vonatkozik	ZQZ
— ha a közlemény egy VFR repülésre vonatkozik	ZFZ
Repülőtéri irányító torony	ZTZ
Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája	ZPZ

Más légiforgalmi szolgálati egységet jelentő hárombetűs jelzés a fenti célokra nem használható.

11.2.1.2.4 FELADÁSI IDŐ

A feladási időnek hatszámjegyű nap-idő csoportból kell állnia, amely azt az időpontot jelöli, amikor a közleményt az érintett állandóhelyű állomásnál továbbításra benyújtották.

11.2.1.2.5 FELADÓ JELE

A feladó jelének, hasonlóan a címzett jelöléséhez (lásd a 11.2.1.2.3.2 pontot), nyolcbetűs jelcsoportból kell állnia, amely azonosítja a feladás helyét és a közleményt feladó szervet.

11.2.1.2.6 A CÍMRE ÉS A FELADÓRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ TÁJÉKOZTATÁSOK

A következő kiegészítő tájékoztatásra van szükség, amikor a címzett és/vagy a feladó címjelölésében az „YXY”, a „ZZZ”, vagy az „YYY” hárombetűs jelzéseket használják (lásd a 11.2.1.2.3.2 b) (ii) alpontot):

- a) a szerv megnevezése, vagy az érintett légi jármű azonosító jele, melyet a szövegrész elején kell feltüntetni;
- b) az ilyen kiegészítések sorrendje azonos kell legyen a címzettek és/vagy a feladó címjelölésének sorrendjével;
- c) ahol egynél több ilyen kiegészítés szerepel, ott az utolsót a „STOP” szónak kell követnie;
- d) ahol 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.

Megjegyzés: Lapmásoló rendszerű távgépírón vett ATS közlemények:

1. Az AFTN-en vett ATS közleményeket „megfejelik” (azaz olyan megelőző és bezáró jelsorozatok közé teszik, amelyek az AFTN-en való helyes továbbításhoz szükségesek). A vett AFTN táviratban ezen kívül lehetnek az ATS szöveget megelőző és követő szavak, vagy szócsoporthoz.
2. Az ATS közlemény azzal az egyszerű módszerrel határolható be, hogy a szöveg nyitó zárójellel „(” kezdődik, és záró zárójellel „)” fejeződik be.
3. Bizonyos helyi esetekben a használatos távgépíró készülékek mindig két, a nyitó és záró zárójelleltől eltérő, külön jelet nyomtatnak a 2. sz. Függelékben leírtak szerint összeállított ATS közlemények vételekor. Ezek a helyi jelölések könnyen elsajátíthatók, és a légiforgalmi szolgálat ellátása szempontjából nincs jelentőségük.

11.2.2 A közlemények elkészítése és továbbítása

11.2.2.1 A légiforgalmi szolgálati közleményeket szabványos szöveggel, szabványos formában és szabványos adatszabályoknak megfelelően kell elkészíteni és továbbítani, a 2. sz. Függelékben leírtak szerint.

11.2.2.2 Amikor a közleményváltás élőszóval történik, akkor az érintett légiforgalmi szolgálati egységeknek a közlemény vételét élőszóval kell nyugtáznuk. Nincs szükség írásos formában történő nyugtázásra.

Megjegyzés: A közvetlen élőszavas közleményváltás rögzítésére vonatkozó követelményekkel kapcsolatban lásd az 1. számú Mellékletben leírtakat.

11.3. KÖZLEMÉNYVÁLTÁSI ELJÁRÁSOK

11.3.1 Az ATS adatok cseréjénél használandó eljárásokat a légiforgalmi irányítási és az áramlás szervezési eljárások által meghatározott időkövetelmények alapján kell meghatározni.

11.3.1.1 A közleményváltási eljárás a fentiekén kívül függ még attól, hogy megfelelő távközlési csatornák állnak-e rendelkezésre, a kielégítésre váró funkciótól, a cserélendő adatok típusaitól és az érintett központok feldolgozó berendezéseitől.

11.3.2 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 formájában, vagy ismétlődő repülési terv adatokat tartalmazó, postai úton továbbítandó nyomtatott lista, vagy más, elektronikus adatfeldolgozó rendszerekkel feldolgozható formában lehet benyújtani.

11.3.2.1 A repülés előtt benyújtott repülési terv adatokat pontosítani kell az időre, az útvonalra és a magasságokra vonatkozó szükségességtájékoztatásokkal együtt.

11.3.3 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 illető központ illetékességi körzetébe lép abból a célból, hogy az felkészülhessen az irányítás átvételére.

11.3.4 A második, és az azt követő minden egyes központ részére érvényes terv adatokat kell továbbítani:

- pontosított alapvető repülési terv adatokat is tartalmazó érvényes repülési terv közlemény (CPL), vagy
- már rendelkezésre álló pontosított alapvető repülési terv adatokat kiegészítő határszámítási közlemény (EST) formájában.

11.3.5 Azokban a körzetekben, ahol a repülési terv adatcserére automatizált rendszereket használnak, és ezek a rendszerek több ACC-t, bevezető irányító egységet és/vagy repülőtéri irányító tornyot látnak el adatokkal, ott az egyes közleményeket csak ezen automatizált rendszereknek kell megcímezni, nem pedig minden egyes egyedi ATS egységnek.

Megjegyzés: Az adatok további feldolgozása és szétosztása a hozzá tartozó ATS egységek között a fogadó rendszer feladatát képezi.

11.3.6 Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei

11.3.6.1 A benyújtott repülési terv adatokat tartalmazó egyedi repülési terv közleményeket és az ezeket pontosító 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 – amennyiben megkövetelik – meg kell küldeni az érintett légiforgalmi áramlás szervező egységeknek is.

11.3.6.2 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 Integrált Előzetes Repülési Terv Feldolgozó Rendszer (IFPS) egységei számára kell benyújtani.

Megjegyzés: Az FPL-ek összeállítására és címzésére vonatkozó szabályokat lásd a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben.

Az IFPS felelős a repülési terv adatok feldolgozásáért és a repülés útvonalán működő valamennyi érintett ATS egységnek időben történő továbbításáért.

11.3.7 Koordináció és átadási adatok

11.3.7.1 Egy repülés előrehaladását az egymást követő irányítói szektorok és/vagy irányító központok között a következő lépésekből álló koordinációs és adattovábbítási eljárásnak kell megelőznie:

- a) a repülésről szóló jelentés és az irányítás átadásának javasolt feltételei; és
- b) az átadás/átvétel feltételeinek koordinálása és elfogadása, amelyet a légijármű irányításának az átvévő egység általi átvétele követ.

11.3.7.2 A repülésről szóló jelentést 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.

11.3.7.3 Ha egy fogadó ATS egységnek az átadás javasolt feltételei nem felelnek meg, akkor vissza kell utasítania a légijármű javasoltak szerinti átvételét, majd további koordinációt kell kezdeményeznie az általa javasolt elfogadható alternatív feltételek közlésével.

11.3.7.4 A koordinációs eljárást akkor kell befejezettnek tekinteni, ha az érvényes repülési terv közleményben, vagy a határszámítási közleményben, vagy egyéb ellenjavaslat(ok)ban tartalmazott feltételeket akár szóbeli, akár logikai (számítógépek közötti) nyugtázással elfogadják.

11.3.7.5 Ha nem szóbeli nyugtázást alkalmaznak, a fogadó egység számítógépének logikai nyugtázó közleményt kell automatikusan továbbítani. Ezt a közleményt akkor kell továbbítani, miután az átadási adatokat megkapták és olymértékben feldolgozták, hogy a tájékoztatás már akkor is eljut a megfelelő légiforgalmi irányítóig, ha a fogadó számítógép átmenetileg meghibásodik.

11.3.7.6 Az irányítás átadását félreértést kizáróan kell a fogadó fél tudomására hozni, vagy, ha a két egység úgy állapodott meg, akkor a forgalmat automatikusan átadottnak kell tekinteni, azaz nem kell közleményt váltani az átadó és átvévő egységek között.

11.3.7.7 Amikor az irányítás átadása adatcserével jár együtt, az átadási javaslatnak radar adatokat is kell tartalmaznia, amennyiben az szükséges. Mivel a javaslat már előzetesen elfogadott koordinációs adatokra vonatkozik, rendes körülmények között nincs szükség további koordinációra, de ennek ellenére az elfogadás tényét közölni kell.

11.3.7.8 Ha radar tájékoztatás vétele után a fogadó egység nem képes azonnal azonosítani a légijárművet, akkor szükség szerint további üzenetváltásra van szükség új radar tájékoztatások beszerzéséhez.

11.3.7.9 Ha az átadott légijármű irányítását elfogadták, az átvévő egység az irányítás átvételéről értesítse az átadó egységet, hacsak a két érintett egység között ettől eltérő megállapodás nincs érvényben.

11.3.8 Kiegészítő adatok

11.3.8.1 Amikor alapvető repülési tervadatokra vagy kiegészítő repülési terv adatokra van szükség, az adatkérő közleményeket annak az ATS egységnek kell megcímezni, amelyről leginkább feltételezhető, hogy rendelkezik a szükséges adatokkal.

1 Megjegyzés: Lásd a 11.4.2.4.2 és 11.4.2.4.3 pontokat, melyek azokkal az ATS egységekkel foglalkoznak, amelyeknek az adatkérő közleményeket meg kell címezni.

2 Megjegyzés: Az IFPS által feldolgozott és továbbított FPL kiegészítő repülési terv adatai az IFPS-től szerezhetők be.

11.3.8.2 Ha a kért tájékoztatás rendelkezésre áll, akkor azt egyedi, vagy kiegészítő repülési terv közlemény formájában kell továbbítani.

11.4 KÖZLEMÉNY TÍPUSOK ÉS ALKALMAZÁSUK

11.4.1 Kényszerhelyzeti közlemények

11.4.1.1 Az egyes ismert, vagy feltételezett kényszerhelyzettel együtt járó különböző körülmények eleve kizárják a veszélyességi levelezésekre szolgáló, szabványos közlemény típusok pontos meghatározását az alábbi 11.4.1.2 és 11.4.1.3 pontban leírtak kivételével.

11.4.1.2 RIASZTÓ (ALR) KÖZLEMÉNYEK

11.4.1.2.1 Amikor valamely légiforgalmi szolgálati egység úgy ítéli meg, hogy egy légi jármű a jelen előírás 9. Fejezetében meghatározottak szerinti kényszerhelyzetben van, riasztó közleményt kell küldenie az érintett légiforgalmi szolgálati egységeknek és a velük kapcsolatban álló, mentést koordináló központoknak. A közleménynek tartalmaznia kell a 2. Függelék 1. pontjában előírt mindazon tájékoztatást, amely rendelkezésre áll, vagy beszerezhető.

11.4.1.2.2 Amennyiben az érintett légiforgalmi szolgálati egységek úgy állapotnak meg, egy kényszerhelyzeti fázisra vonatkozóan egy automatikus adatfeldolgozó berendezést alkalmazó egység egy módosító formátumú közleményt (a 11.4.2.2.4 pontban leírtak szerint) adhat, kiegészítve egy szóbeli közleménnyel, amely további adatokat, beleértve egy riasztó közleményre vonatkozó utasítást tartalmaz.

11.4.1.3 RÁDIÓÖSSZEKÖTTETÉS MEGSZAKADÁSÁRA VONATKOZÓ (RCF) KÖZLEMÉNYEK

Megjegyzés: A rádióösszeköttetés megszakadása esetén alkalmazandó eljárásokat a 15. Fejezet, 15.2 pontja tartalmazza.

11.4.1.3.1 Amikor egy légiforgalmi szolgálati egység előtt nyilvánvalóvá válik, hogy a körzetében működő valamely légi járművel a rádióösszeköttetés megszakadt, RCF közleményt kell továbbítani a légi jármű további útvonalán működő mindazon ATS egységnek, amelyek alapvető repülési terv adatokat (FPL vagy RPL) kaptak, valamint a rendeltetési repülőtér irányító tornyának is, ha annak is megküldték korábban az alapvető repülési terv adatokat.

11.4.1.3.2 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. Az eljárást egészen addig folytatják, míg az útvonalon olyan ATS egység nem következik, mely részére alapvető repülési terv adatokat már továbbítottak.

11.4.2 Légijárművek mozgására vonatkozó és irányítói közlemények

11.4.2.1 A légijárművek tervezett, vagy tényleges mozgására vonatkozó közleményeknek a légijárművezető, a légijármű üzemben tartó, vagy a kijelölt képviselője által a légiforgalmi szolgálati egységeknek megadott, illetve földi radartól származó legfrissebb tájékoztatásokon kell alapulniuk.

11.4.2.2 BENYÚJTOTT REPÜLÉSI TERV ÉS PONTOSÍTÓ KÖZLEMÉNYEI

11.4.2.2.1 A benyújtott repülési terv és pontosító közleményei közé az alábbiak tartoznak:

- egyedi repülési terv közlemények (11.4.2.2.2 pont),
- késési közlemények (11.4.2.2.3 pont),
- módosító közlemények (11.4.2.2.4 pont),
- repülési terv törlő közlemények (11.4.2.2.5 pont),
- indulási közlemények (11.4.2.2.6 pont),
- érkezési közlemények (11.4.2.2.7 pont).

11.4.2.2.2 EGYEDI REPÜLÉSI TERV (FPL) KÖZLEMÉNYEK

11.4.2.2.2.1 Amennyiben az IFPS szabályok másként nem rendelkeznek, az alábbiak szerint kell eljárni:

11.4.2.2.2.2 Ha ismétlődő repülési terv eljárásokat, vagy érvényes repülési terv közleményeket nem alkalmaznak, 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.

11.4.2.2.2.3 Az egyedi repülési terv közleményt az alábbiak szerint kell összeállítani és megcímeznie az indulási repülőteret kiszolgáló légiforgalmi szolgálati egységnek, vagy ahol az alkalmazható annak a légiforgalmi szolgálati egységnek, amely egy levegőben lévő légi járműtől fogad el repülési tervet

- a) 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 repülőtér van,
- b) ha csak ismétlődő repülési tervre vonatkozó megállapodások eredményeképpen alapvető repülési tervadatok nem állnak rendelkezésre, FPL közleményt kell a légi jármű útvonalán lévő FIR-eket, vagy magaslégtéri FIR-eket kiszolgáló mindazon központoknak továbbítani, melyek nem képesek érvényes adatok feldolgozására. Ezen felül FPL közleményt kell küldeni a rendeltetési repülőtér repülőtéri irányító tornyának. Amennyiben megkövetelik, FPL közleményt kell küldeni az útvonalon lévő ATS egységeket kiszolgáló áramlás szervező egységeknek is,
- c) amikor egy levegőben lévő légi jármű tovább engedélyezése (RIF) kérelem szerepel a repülési tervben, akkor az FPL közleményt meg kell küldeni a további érintett központoknak és a módosított rendeltetési repülőtér repülőtéri irányító tornyának,
- d) ahol CPL közlemények használatában állapodtak meg, de ahol a forgalom áramlásának előzetes szabályozásához szükség van további tájékoztatásra, ott FPL közleményt kell küldeni az érintett ACC-knek,
- e) olyan repülésre vonatkozóan, mely olyan útvonalakon tervezi repülését, amelyeken csak repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítanak, ott az FPL közleményt a légi jármű útvonalának megfelelő FIR-eket, vagy magaslégtéri FIR-eket kiszolgáló központoknak és a rendeltetési repülőtér repülőtéri irányító tornyának kell megküldeni.

11.4.2.2.2.4 Közben lévő leszállásokkal végrehajtandó repülés esetében, amikor a repülési terveket a repülés egyes szakaszaira az első indulási repülőtéren nyújtották be, az alábbi eljárást kell alkalmazni:

- a) az első indulási repülőtéren a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája:
 1. a 11.4.2.2.2.3 pont alapján küldjön FPL közleményt a repülés első szakaszára,
 2. címezzen meg és küldjön külön FPL közleményt a megfelelő, következő repülőtereken lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáinak a repülés minden egyes további szakaszára vonatkozóan.
- b) az egymás után következő indulási repülőtereken lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája az FPL vételét követően ugyanúgy járjon el, mintha a repülési tervet a helyszínen nyújtották volna be.

11.4.2.2.2.5 Amikor az illetékes ATS egységek között megkötött megállapodás úgy rendelkezik, a FIR határainak közvetlen közelében lévő meghatározott útvonalakon vagy útvonal szakaszokon végrehajtott repülésekre vonatkozó FPL közleményeket azoknak a központoknak is meg kell címezni, melyek ilyen útvonalakkal vagy útvonal szakaszokkal szomszédos FIR, vagy magaslégtéri FIR kiszolgálásáért felelősek, abból a célból, hogy megkönnyítsék a repülések azonosítását, és ezáltal kiküszöböljék vagy csökkentsék az elfogások szükségességét a kijelölt útvonalaktól történő eltérés esetén.

11.4.2.2.2.6 Ha egy teljes egészében az IFPS zónában tervezett repülésre a repülési tervet az EOBT előtt több, mint 24 órával nyújtják be, a repülési terv 18-as rovatában fel kell tüntetni a repülés dátumát. Ha a repülési tervet az EOBT-t megelőző 24 órán belül nyújtják be, a repülés napja kívánság szerint ugyancsak megadható.

11.4.2.2.3 KÉSZÉSI (DLA) KÖZLEMÉNYEK

11.4.2.2.3.1 DLA közleményt kell adni, ha egy olyan légi jármű, amelynek alapvető repülési tervadatait (FPL vagy RPL) elküldték, a tervezett fékoldási idejéhez képest több mint 30 percet késik.

11.4.2.2.3.2 A DLA táviratot az indulási repülőteret kiszolgáló légiforgalmi szolgálati egységnek kell elküldenie, az alapvető repülési tervadatok valamennyi címzettje számára.

Megjegyzés: Egy olyan légi jármű késésének bejelentésére vonatkozóan, melyre korábban CPL közleményt továbbítottak, lásd a 11.4.2.3.4 pontot.

11.4.2.2.4 MÓDOSÍTÓ (CHG) KÖZLEMÉNYEK

CHG közleményt kell adni, amikor 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.

Az RPL alapján működő légijárműveket alapértelmezés szerint 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel felszereltnek tekintik. Ha a légijármű nincs ilyen képességű berendezéssel felszerelve, a működés napján – nem korábban mint 20 órával az EOBT előtt – CHG közleményt kell továbbítani.

Megjegyzés: Egy, már korábban továbbított érvényes repülési terv, vagy határszámítási közleményben lévő koordinációs adatok módosítására vonatkozóan lásd a 11.4.2.3.4 pontot.

11.4.2.2.5 REPÜLÉSI TERV TÖRLŐ (CNL) KÖZLEMÉNYEK

Repülési terv törlő közleményt (CNL) kell továbbítani, ha egy olyan repülést törölnek, amelyre korábban alapvető repülési terv adatokat továbbítottak. Az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egység a CNL közleményt mindazoknak az ATS egységeknek el kell küldje, amelyek az alapvető repülési terv adatokat megkapták.

11.4.2.2.6 INDULÁSI (DEP) KÖZLEMÉNYEK

11.4.2.2.6.1 DEP közleményt közvetlenül a felszállás után kell továbbítani arról a légijárműről, amelyikről korábban alapvető repülési terv adatokat továbbítottak. Az indulási közlemények elhagyhatók az EUR körzeten belül működő IFR repülésekre vonatkozóan.

11.4.2.2.6.2 A DEP közleményt az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egység kell hogy megküldje, az alapvető repülési terv adatok valamennyi címzettjének.

Megjegyzés: Olyan légijárművek felszállására vonatkozó értesítésről, melyre korábban CPL közleményt továbbítottak, lásd a 11.4.2.3.4 pontot.

11.4.2.2.7 ÉRKEZÉSI (ARR) KÖZLEMÉNYEK

11.4.2.2.7.1 Amikor az érkezési repülőteret kiszolgáló ATS egység érkezési jelentést kap, akkor ennek az egységnek egy ARR közleményt kell továbbítania:

a) a rendeltetési repülőtéren történő leszállás esetén:

1. annak az ACC-nek, vagy repüléstájékoztató központnak, melynek körzetében az érkezési repülőtér van, amennyiben az adott központ ezt megkívánja; és
2. annak az indulási repülőtéren lévő légiforgalmi szolgálati egységnek, amely a repülési terv közleményt megküldte, ha abban a közleményben ARR közlemény továbbítását kérték;

b) kitérő, vagy más repülőtéren történő leszállás esetén:

1. annak az ACC-nek, vagy repüléstájékoztató központnak, amelynek körzetében a leszállási repülőtér van; és
2. a rendeltetési repülőtér repülőtéri irányító tornyának; és
3. az indulási repülőtéren lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának; és
4. azoknak az ACC-knek, vagy repüléstájékoztató központoknak, amelyek illetékessége alá azok a FIR-ek, vagy magaslégtéri FIR-ek tartoznak, melyeken keresztül a légijármű repülési terve szerint közlekedett volna, ha nem kitérő repülőterre közlekedik.

11.4.2.2.7.2 Abban az esetben, amikor egy ellenőrzött légijármű, amellyel a kétoldali összeköttetés korábban megszakadt leszállt, a leszállási repülőtér repülőtéri irányító tornyának ARR közleményt kell továbbítania:

a) a rendeltetési repülőtéren történő leszállás esetén:

1. mindazoknak az érintett légiforgalmi szolgálati egységeknek, amelyek az összeköttetési hiba ideje alatt a repüléssel kapcsolatban voltak; és

2. mindazon egyéb légiforgalmi szolgálati egységnek, melyet riaszthattak;
- b) egyéb, nem a rendeltetési repülőtéren történő leszállás esetén:
- a rendeltetési repülőteret kiszolgáló ATS egységnek, mely egységnek ezután ARR közleményt kell továbbítania a többi érintett, vagy riasztott ATS egységnek, a fenti a) alpontnak megfelelően.

11.4.2.3 KOORDINÁCIÓS KÖZLEMÉNYEK

Megjegyzés: A koordinálással foglalkozó előírásokat a 10. Fejezet, míg a beszédüzemű összeköttetés során alkalmazott kifejezéseket a 12. Fejezet tartalmazza.

11.4.2.3.1 A koordinációs közlemények a következők:

- érvényes repülési terv közlemények (11.4.2.3.2 pont),
- határszámítási közlemények (11.4.2.3.3 pont),
- koordinációs közlemények (11.4.2.3.4 pont),
- irányítás elfogadási közlemények (11.4.2.3.5 pont),
- logikai nyugtázó közlemények (11.4.2.3.6 pont).

11.4.2.3.2 ÉRVÉNYES REPÜLÉSI TERV (CPL) KÖZLEMÉNYEK

11.4.2.3.2.1 Hacsak az alapvető repülési terv adatokat már korábban nem továbbították (FPL vagy RPL), melyeket a határszámítási közleményekben lévő koordinációs adatokkal egészítenek ki, CPL közleményt kell továbbítania valamennyi ACC-nek a következő ACC részére, és az utolsó ACC-nek a rendeltetési repülőtéren lévő repülőtéri irányító torony részére valamennyi ellenőrzött repülés vonatkozásában.

11.4.2.3.2.2 Amikor egy légi jármű az ellenőrzött légtér olyan meghatározott részét keresztezi, ahol az illetékes ATS egységek közötti körzeti együttműködési megállapodás alapján a légiforgalmi szolgálatok ellátásával, valamint az ezzel kapcsolatos koordinálásért való felelősséget ebben a meghatározott ellenőrzött légtér részben átruházták és a repülés közvetlen hatással van mindkét ACC-re, amelyeknek ellenőrzött légtereit ez a légtér rész választja el, ennek a két egységnek közvetlenül kell CPL közleményeket váltania.

11.4.2.3.2.3 A CPL közleményt megfelelő időben kell elküldeni ahhoz, hogy az összes érintett légiforgalmi szolgálati 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-e egy légi jármű irányítását, vagy sem, illetve összeköttetést létesített-e vagy sem a légi járművel abban az időben, amikor a közlemény továbbítását el kell végezni.

11.4.2.3.2.4 Ha egy CPL közleményt olyan központnak továbbítanak, amely nincs felszerelve automatikus adatfeldolgozó rendszerrel, a 11.4.2.3.2.3 pontban meghatározott idő elégtelennek bizonyulhat, ilyenkor hosszabb időket kell megállapítani.

11.4.2.3.2.5 A CPL közleménynek a repülésre vonatkozóan csak azokat a tájékoztatásokat kell tartalmaznia, amely a következő irányítói körzet belépő pontjától a rendeltetési repülőtérig terjed.

11.4.2.3.3 HATÁRSZÁMÍTÁSI (EST) KÖZLEMÉNYEK

Megjegyzés: Az automatikus adatfeldolgozó rendszerek közötti adattovábbítási eljárásokat a 11.4.2.3.7 pont tartalmazza.

11.4.2.3.3.1 Amikor egy repülésre alapvető repülési terv adatokat továbbítanak, EST közleményt kell továbbítania az egyes ACC, vagy repüléstájékoztató központoknak a következő ACC, vagy repüléstájékoztató központ számára a repülés útvonalának megfelelően.

11.4.2.3.3.2 Az EST közleményt megfelelő időben kell elküldeni ahhoz, hogy az érintett légiforgalmi szolgálati 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, hacsak más időtartamot nem

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 nem, vagy összeköttetést létesített vagy sem a légi járművel abban az időpontban, amikor a közlemény továbbítását el kell végezni.

11.4.2.3.3.3 Ha egy EST közleményt olyan központnak továbbítanak, amely nincs felszerelve automatikus adatfeldolgozó rendszerrel, akkor a 11.4.2.3.3.2 pontban meghatározott idő elégtelennek bizonyulhat, ilyenkor hosszabb időt kell megállapítani.

11.4.2.3.3.4 Az EST közleménybe bele kell foglalni a légi jármű számára kiosztott SSR kódot.

11.4.2.3.3.5 Ha valamely állami légi jármű repülési tervének 18. rovatában az „STS/NONRNAV” jelölés szerepel, az átdó ATC egységnek a „NEGATIVE RNAV” kifejezéssel kell a közleményt kiegészítenie, ha a közleményt telefonon továbbítják.

11.4.2.3.3.6 Amikor szóbeli koordinációs eljárást alkalmaznak, a közleményt továbbító légiforgalmi irányító egységnek a határszámítási közlemény végén a „NEGATIVE RVSM”, vagy „NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT” – amelyik a megfelelő – kifejezés használatával a közleménybe kell foglalnia az RVSM üzemelésre vonatkozó tájékoztatást.

11.4.2.3.4 KOORDINÁCIÓS (CDN) KÖZLEMÉNYEK

11.4.2.3.4.1 CDN közleményt kell a koordinációs tevékenység során az átdó egységnek továbbítania az átdó egységhez, amikor az átdó a már korábban vett CPL, vagy EST közleményben szereplő adatok módosítását kívánja.

11.4.2.3.4.2 Ha az átdó egység az átdó egység által feladott CDN közleményben szereplő adatok megváltoztatását kívánja, hasonlóképpen CDN közleményt kell küldenie az átdó egységnek.

11.4.2.3.4.3 A fentiekben leírt eljárást addig folytatják, amíg a koordinációs eljárás be nem fejeződik azáltal, hogy a két érintett egység egyike elfogadási (ACP) közleményt továbbít. Rendes körülmények között, ha a CDN közleményben foglaltak megváltoztatását javasolják, közvetlen távbeszélő összeköttetés útján kell a kérdést rendezni.

11.4.2.3.4.4 A koordinációs eljárás lefolytatása után, ha a két érintett ATS egység bármelyike az alapvető repülési tervadatokban, vagy az átdó feltételeiben felmerülő bármilyen változást kíván javasolni vagy közölni, CDN közleményt kell a másik egység részére küldeni. Ez azzal jár, hogy a koordinációs eljárást meg kell ismételni.

11.4.2.3.4.5 A megismételt koordinációs eljárást egy ACP közlemény kiadásával kell befejezni. Rendes körülmények között a megismételt koordinációs eljárás során közvetlen távbeszélő összeköttetést kell igénybe venni.

11.4.2.3.5 ELFOGADÁSI (ACP) KÖZLEMÉNYEK

11.4.2.3.5.1 Hacsak a 10. Fejezet 10.4.2.3.1 pontjának megfelelően az érintett légiforgalmi irányító egységek különleges megállapodást korábban nem kötöttek, az átdó egységnek ACP közleményt kell küldenie az átdó egység részére, ezzel jelezve, hogy a CPL vagy az EST közleményben szereplő adatokat elfogadja.

11.4.2.3.5.2 Akár az átdó, akár az átdó egység küldhet ACP közleményt annak jelzésére, hogy a CDN közleményben foglalt adatokat elfogadta és a koordinációs eljárást befejezettnek nyilvánítja.

11.4.2.3.6 LOGIKAI NYUGTÁZÓ (LAM) KÖZLEMÉNYEK

11.4.2.3.6.1 A LAM közlemények csak ATC számítógépek között használatosak.

11.4.2.3.6.2 Az ATC számítógépnek LAM közleményt kell továbbítani CPL vagy EST vagy más, megfelelő közleményre, amelyet vett és feldolgozott, és a megfelelő irányító részére továbbította annak tartalmát.

11.4.2.3.6.3 Az átdó központnak megfelelő válasz idő paramétert kell meghatározni a CPL vagy EST közlemények leadásakor. Ha a meghatározott időn belül nem veszik a LAM közleményt, akkor figyelmeztető jelzést kell generálnia, majd vissza kell állni a telefon/manuális üzemre.

11.4.2.3.7 SZÁMÍTÓGÉPPÉL TÁMOGATOTT KOORDINÁCIÓS ELJÁRÁSOK

11.4.2.3.7.1 Amennyiben az egymással szomszédos légiforgalmi irányító egységek úgy állapodnak meg, számítógéppel támogatott koordinációs eljárásokat kell bevezetni a számított határadatok élőszóban történő koordinációja szükségességének elkerülése és az ATC számítógépekbe történő manuális adatbevitel csökkentése érdekében.

11.4.2.3.7.2 A számítógépes koordinációs támogatás kiterjedhet az átdadásra kerülő légijárművekről szóló előzetes tájékoztatásra, a tényleges átdadási adatokkal kapcsolatos egyeztetésre, valamint a légijárművek tényleges átdadásával kapcsolatos közleményváltásra.

11.4.2.3.7.3 A számítógéppel támogatott koordinációs eljárások alkalmazásakor az EUROCONTROL által kidolgozott On-line Data Interchange (OLDI) szabvány előírásai alkalmazandók.

Megjegyzés: Az OLDI közlemények váltása esetén alkalmazott ACT közlemény, mely lehetővé teszi az EST adatokon túlmenően egyéb adatok továbbítását is, szükségtelemné teszi a 11.4.2.3.3 pontban leírt EST közlemény továbbítását.

11.4.2.3.7.3.1 Üzemelési eljárások az EST és ACT közlemények használata során:

- a) ezen 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 átdadás időpontjában az átdadás valamennyi körülményét tisztázó, rendelkezésre álló legutóbbi tájékoztatást kell tartalmaznia;
- d) a közleménybe foglalt átdadási feltételeket a fogadó egység által elfogadottnak kell tekinteni, hacsak a fogadó fél szóbeli koordinációban nem kezdeményezi az átdadási feltételek módosítását.

Megjegyzés: Kétoldalú megállapodásban szabályozhatják az ATS közvetlen beszédüzemű berendezés meghibásodása esetén követendő eljárásokat.

- e) az egyes útvonalakon lévő átdadási pontokat és az adattovábbítási időket kétoldalú megállapodásban kell rögzíteni. Rendes körülmények között az adattovábbítási időnek 15 perccel kell megelőznie azon időpontot, amikor a légijárművet a határkeresztezésre számolják;
- f) abban az esetben, amikor a fogadó fél számítógépe nem képes az adatokat a repülési terv adatbázisában találhatóakkal összeegyeztetni, a számítógépnek figyelmeztetnie kell az illetékes légiforgalmi irányító szektort, hogy az megtehesse a szükséges lépéseket a hiányzó repülési terv adatok beszerezésére. Ez általában telefonon történő koordinációt jelent;
- g) amennyiben a számítógép a vett közleményben érthetetlen, vagy abba nem illő adatokat észlel, figyelmeztetnie kell az illetékes légiforgalmi irányító szektort – amennyiben az meghatározható –, hogy az tegye a szükséges intézkedéseket.

Megjegyzés: A rendszer által kezdeményezett bármely figyelmeztetés szóbeli koordinációhoz történő visszatérést tesz szükségessé.

- 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) amikor egy egyedi légijármű repülés közben váratlan helyzetbe kerül és ez hatással van az RVSM üzemelésére, a koordinációs közleményt szóbeli tájékoztatással kell kiegészíteni, megadva a váratlan helyzet okát.

11.4.2.3.7.4 Az alkalmazandó kommunikációs eszközt és a számítógéppel segített koordinációs folyamat közleményváltásai során alkalmazandó eljárásokat az érintett ATC egységek közötti kétoldalú megállapodásban kell meghatározni.

11.4.2.3.7.5 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:

- „NEGATIVE RVSM”, vagy „NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT”
amelyik a megfelelő, illetve
- „NEGATIVE RNAV”.

11.4.2.4 KIEGÉSZÍTŐ KÖZLEMÉNYEK

11.4.2.4.1 A kiegészítő közlemények az alábbiak:

- repülési terv kérő közlemények (11.4.2.4.2 pont)
- kiegészítő repülési terv kérő közlemények (11.4.2.4.3 pont)
- kiegészítő repülési terv közlemények (11.4.2.4.4 pont)

11.4.2.4.2 REPÜLÉSI TERV KÉRŐ (RQP) KÖZLEMÉNYEK

Egy repülési terv kérő közleményt (RQP) akkor kell adni, amikor egy ATS egység repülési terv adatokat akar beszerezni. Ez olyankor fordulhat elő, amikor olyan légi járműre vonatkozó közlemény érkezik, amelyről az alapvető repülési terv adatok még nem érkeztek meg. Az RQP közleményt annak az átdó ATS egységnek kell elküldeni, amelyiktől az EST közlemény érkezett, vagy pedig annak a központnak, amelyik olyan repülésre vonatkozó pontosító közleményt adott ki, amelyről alapvető repülési terv adatok nem állnak rendelkezésre. Ha semmilyen közlemény nem érkezett, de a légi jármű rádióösszeköttetést létesít és légiforgalmi szolgálatot igényel, az RQP közleményt a repülés útvonalán lévő előző ATS egységnek kell továbbítani.

11.4.2.4.3 KIEGÉSZÍTŐ REPÜLÉSI TERV KÉRŐ (RQS) KÖZLEMÉNYEK

Kiegészítő repülési terv kérő (RQS) közleményt akkor kell adni, amikor egy ATS egység kiegészítő repülési terv adatokat akar kapni. Ezt a közleményt az indulási repülőtérén lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának, vagy, ha a repülési tervet repülés közben nyújtották be, akkor a repülési terv közleményben meghatározott ATS egységnek kell elküldeni.

11.4.2.4.4 KIEGÉSZÍTŐ REPÜLÉSI TERV (SPL) KÖZLEMÉNYEK

Megjegyzés: Az SPL továbbítására vonatkozó előírásokat a 2. Függelék tartalmazza.

Az SPL közleményt az indulási repülőtérén lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának kell megküldenie azon légiforgalmi szolgálati 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.

11.4.2.5 IRÁNYÍTÓI KÖZLEMÉNYEK

11.4.2.5.1 Az irányítói közlemények az alábbiak:

- engedély közlemények (11.4.2.5.2 pont)
- irányítás átadási közlemények (11.4.2.5.3 pont)
- áramlás szabályozási közlemények (11.4.2.5.4 pont)
- helyzetjelentés és légijelentés közlemények (11.4.2.5.5).

11.4.2.5.2 ENGEDÉLYKÖZLEMÉNYEK

Megjegyzés: Az engedélyekre vonatkozó előírásokat a 4. Fejezet 4.5 pontja tartalmazza. Az itt következő pontok az engedély közlemények tartalmáról és a közlemények továbbításának egyes eljárásairól szólnak. Az adatszabályokra és formátumokra vonatkozóan egységes ICAO előírások még nincsenek.

11.4.2.5.2.1 Az engedélyeknek a következőket kell tartalmazniuk a feltüntetett sorrendben:

- a) légijármű azonosító jele;
- b) engedélyhatár;
- c) repülési útvonal;
- d) repülési magasság(ok) a teljes útvonalra, vagy annak egy szakaszára és (ha szükséges) a repülési magasságok változásai;

Megjegyzés: Ha a magassággal kapcsolatos engedély az útvonal csak egy szakaszára terjed ki, akkor fontos, hogy a légiforgalmi irányító egység meghatározzon egy olyan pontot, ameddig az engedélynek a magasságokra vonatkozó része érvényes. Lásd az alábbi 11.4.2.5.2.2 a) alpontot.

- e) egyéb fontos tájékoztatások vagy utasítások olyan kérdésekre vonatkozóan, mint például az SSR válaszadó működés, megközelítési vagy indulási eljárások, összeköttetés és az engedély lejáratí ideje.

Megjegyzés: Az engedély lejáratí ideje azt az időpontot jelzi, amely után az engedélyt automatikusan törlik, ha a repülést nem kezdték még el.

11.4.2.5.2.2 Az engedélyben szereplő, a magasságokra vonatkozó utasításoknak tartalmazniuk kell:

- a) az utazó magasságo(ka)t, vagy utazó emelkedés esetén egy magasság-tartományt, és ha szükséges, azt a pontot, ameddig a magasságo(ka)t érintő engedély érvényes;

Megjegyzés: Lásd a fenti 11.4.2.5.2.1 d) pontot és annak megjegyzését.

- b) repülési magasságok, amelyeken egyes meghatározott fontos pontokat kell keresztezni, ha szükséges;
- c) az emelkedés/süllyedés megkezdésének helye vagy időpontja, ha szükséges;
- d) az emelkedés/süllyedés mértéke, ha szükséges;
- e) indulási/megközelítési magasságokra vonatkozó részletes utasítások, ha szükségesek.

11.4.2.5.2.3 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, és hogy azonnal értesítse az ATC egységet, ha ezt nem teljesítette egy meghatározott időn belül.

11.4.2.5.2.4 A légijármű számára szóló engedélyeket vevő személyek az engedélyeket ugyanolyan kifejezések használatával kell, hogy továbbítsák, ahogy azokat kapták.

11.4.2.5.3 IRÁNYÍTÁS ÁTADÁSI KÖZLEMÉNYEK

Megjegyzés: Az irányítás átadására vonatkozó előírásokat a 10. Fejezet tartalmazza. A szóbeli közlemények továbbításakor használatos kifejezéseket a 12. Fejezet, 12.3.5 pontja tartalmazza.

11.4.2.5.4 ÁRAMLÁS SZERVEZÉSI KÖZLEMÉNYEK

Megjegyzés: A légiforgalom áramlásának szervezését illető rendelkezéseket a 3. Fejezet, 3.2.5.2 pontja, illetve részleteiben a CFMU Kézikönyv tartalmazza.

11.4.2.5.5 HELYZETJELENTÉS ÉS LÉGIJELENTÉS KÖZLEMÉNYEK

Megjegyzés: A helyzetjelentés szabályaival kapcsolatos előírásokat lásd a 4. Fejezet 4.11 és 4.12 pontjában, valamint a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben.

11.4.2.5.5.1 A légijelentés közleményeknek a következőket kell tartalmazniuk:

- légijármű azonosító jele;
- helyzet;
- időpont;
- repülési magasság;
- a repülésre veszélyes meteorológiai jelenség megnevezése.

11.4.3 Repüléstájékoztató közlemények

11.4.3.1 FORGALMI TÁJÉKOZTATÁST TARTALMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

Megjegyzés: A forgalmi tájékoztatóra vonatkozó előírások az 5. Fejezet 5.10, és a 7. Fejezet 7.3.1 pontjában találhatók.

11.4.3.1.1 ELLENŐRZOTT LÉGTÉREN KÍVÜL MŰKÖDŐ LÉGIJÁRMŰVEKNEK SZÓLÓ, FORGALMI TÁJÉKOZTATÁST TARTALMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

11.4.3.1.1.1 A repüléstájékoztató szolgáltatás természetére befolyást gyakorló tényezők következtében és különösképpen az ellenőrzött légtéren kívül működő légijárművek lehetséges összeütközési veszélyeire vonatkozó tájékoztatás megadásának problémája miatt, ezen közleményekhez nem lehet szabvány szöveget előírni.

11.4.3.1.1.2 Az ilyen 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 légijárművek majd keresztezik, elhagyják, vagy megközelítik egymást. Ezt a tájékoztatást oly módon kell megadni, hogy az érintett légijárművek vezetői világosan felmérhessék a veszély természetét.

11.4.3.1.2 ELLENŐRZOTT LÉGTÉREN BELÜLI IFR REPÜLÉSEK SZÁMÁRA TOVÁBBÍTOTT LÉNYEGES FORGALMI TÁJÉKOZTATÁST TARTALMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

Amikor ilyen közleményeket továbbítanak, azoknak a következő szöveget kell tartalmazniuk:

- a) azon légijármű azonosítójelét, amelynek a tájékoztatást továbbítják;
- b) a „TRAFFIC IS” (a FORGALOM), vagy az „ADDITIONAL TRAFFIC IS” (TOVÁBBI FORGALOM) szavakat;
- c) az adott légijármű repülési irányát;
- d) az adott légijármű típusát;
- e) az adott légijármű utazómagasságát és az azon helyhez legközelebb eső fontos pontra vonatkozó ETA-ját, ahol a légijárművek magasság keresztezése majd megtörténik.

11.4.3.1.3 EGYÉB LÉNYEGES HELYI FORGALOMRÓL SZÓLÓ TÁJÉKOZTATÁST TARTALMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

Amikor ilyen közleményeket továbbítanak, azoknak a következő szöveget kell tartalmazniuk:

- a) azon légijármű azonosító jelét, amelynek a tájékoztatást továbbítják;
- b) a „TRAFFIC IS” (FORGALOM), vagy az „ADDITIONAL TRAFFIC IS” (TOVÁBBI FORGALOM) szavakat, ha szükséges;
- c) a lényeges helyi forgalom leírását oly módon, hogy az megkönnyítse annak a légijárművezető által történő felismerését, pl. a légijármű típusa, sebesség kategóriája és/vagy színe, a jármű típusa, személyek száma, stb.;
- d) a lényeges helyi forgalom helyzetét az érintett légijárműhöz képest, valamint a mozgás irányát.

11.4.3.2 METEOROLÓGIAI TÁJÉKOZTATÁST TARTALMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

Megjegyzés: A légijárművek által végzett meteorológiai megfigyelésekre és ezek jelentésére vonatkozó előírások az ICAO 3. Annex-ban találhatók. A légijárművek légijelentéseinek és különleges légijelentéseinek továbbítására

vonatkozó előírások a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet 2. fejezet 2.11.2 pontjában találhatók.

Az ATS egységek által, a levegőben lévő légijárművektől származó meteorológiai tájékoztatások, meteorológiai irodák felé történő továbbítására vonatkozó előírások a 4. Fejezet 4.12.3 pontjában találhatók.

Az ATS egységek által légijárműveknek továbbított meteorológiai tájékoztatásokra vonatkozó előírások jelen kiadványban találhatók (lásd 4. Fejezet 4.8.3 és 4.10.4; a 6. Fejezet 6.4 és 6.6; a 7. Fejezet 7.3.1.2; és a 9. Fejezet 9.1.3.2 pontját).

A SIGMET és AIRMET közleményeknek és egyéb nyílt nyelvű meteorológiai közlemények írott és élőszavas formáit az ICAO 3. Annex rendelkezései szabályozzák.

11.4.3.2.1 IFR-ről VFR repülésre áttérni szándékozó légijármű vezetőnek 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”

11.4.3.2.2 A repülőtéren uralkodó meteorológiai körülményekről szóló tájékoztatást, melyet az érintett ATS egységnek – jelen kiadvány 6. Fejezet 6.4 és 6.6, illetve a 7. Fejezet 7.3.1 pontjának megfelelően – kell továbbítani a légijárművek számára, a meteorológiai hivatal által adott alábbi meteorológiai tájékoztatásokból kell összeállítani, kiegészítve azokat az ATS egységnél kijelzett, meteorológiai érzékelőktől származó, az induló és érkező légijárművek – amelyek a megfelelő – számára szóló tájékoztatásokkal (különös tekintettel a talajszélre 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).

11.4.3.2.3 A fenti 11.4.3.2.2 pontba foglalt meteorológiai tájékoztatásokat, szükség szerint, az alább leírt meteorológiai információ elemekből kell összeállítani:

- a) átlagos talajszél iránya, sebessége és az azoktól való lényeges eltérések;

Megjegyzés: A társított meteorológiai hivatal az ATS egységeknek a talajszél irányára vonatkozó tájékoztatást a földrajzi É-től mért fokokban adja meg (pl.: METAR, TAF). Az ATS egységek a légijárművezetők számára a talajszél irányát a talajszél irány jelző műszer által mutatott mágneses fokokban adják meg.

- b) látástávolság, beleértve annak jelentős iránybeli eltéréseit is;

- c) ~~F~~ futópálya menti látástávolság (RVR);

- d) aktuális meteorológiai körülmények;

- e) alacsonyszintű felhők mennyisége és a felhőalap magassága;

- f) a levegő- és a harmatpont hőmérséklete;

- g) magasságmérő beállítás(ok); és

- ~~h~~ kiegészítő tájékoztatások.

Megjegyzés: A 11.4.3.2.3 pont alatt részletezett meteorológiai tájékoztatások biztosításával kapcsolatos előírásokat az ICAO 3. ANNEX tartalmazza.

11.4.3.3 Navigációs berendezések működésére vonatkozó közlemények

Megjegyzés: A navigációs berendezések működésével kapcsolatos információadási kötelezettséget az 1. számú melléklet 3.1.3 pontja tartalmazza.

A navigációs berendezések működésére vonatkozó közleményeket továbbítani kell azoknak a légi járműveknek, amelyeknek a 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.

11.4.3.4 A REPÜLŐTÉRI ÁLLAPOTRA VONATKOZÓ TÁJÉKOZTATÁST TARTALMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

Megjegyzés: A repülőtéri állapotra vonatkozó tájékoztatás kiadására vonatkozó előírások a 7. Fejezet 7.4 pontjában találhatók.

11.4.3.4.1 Amikor repülőtéri állapotról tájékoztatást adnak, azt világosan és röviden kell megtenni úgy, hogy megkönnyítse a leírt helyzet megértését a légi járművezetők részére. Ezt a tájékoztatást minden alkalommal meg kell adni, amikor a szolgálatos irányító a biztonság érdekében szükségesnek tartja, vagy amikor a légi jármű kéri. Amennyiben a tájékoztatást az irányító kezdeményezi, azt az összes érintett légi jármű részére kellő időben továbbítani kell ahhoz, hogy a légi járművezető azt megfelelően felhasználhassa.

11.4.3.4.2 Valamennyi érintett légi járművet tájékoztatni kell, ha a futópályán víz található. A tájékoztatást az irányítónak kell kezdeményeznie és az alábbi kifejezéseket kell használnia:

PÁRÁS – DAMP

– a felület színe megváltozott a lecsapódó pára hatására,

NEDVES – WET

– a felület nedves, de nincsenek víztócsák,

VIZFOLTOK – WATER PATCHES

– a felületen vízfoltok vannak

NAGYFELÜLETŰ VIZFOLTOK – FLOODED

– nagy kiterjedésű víztócsák találhatók a felületen.

11.4.3.5 LÉGI FORGALMI ESEMÉNY JELENTÉSEKRE VONATKOZÓ KÖZLEMÉNYEK

Amikor egy eseményben érintett légi jármű rendeltetési repülőtere kívül esik azon ATS egység felelősségi területén, ahol az esemény bekövetkezett, az érintett ATS egység emlékeztesse a légi jármű vezetőjét, hogy a leszállási repülőterén a légi forgalmi eseményt írásban is jelentse.

Megjegyzés: A Légi forgalmi Esemény Jelentés Űrlap kitöltésére vonatkozó előírásokat a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet „O” Függeléke tartalmazza.

12. FEJEZET

RÁDIÓTÁVBESZÉLŐ KIFEJEZÉSEK

12.1 ÖSSZEKÖTTETÉSI ELJÁRÁSOK

Az összeköttetések során be kell tartani az ICAO 10. Annex II. kötetében meghatározottakat. A légijárművezetők, a légiforgalmi szolgálatok és más földi szolgálatok személyzeteinek ezen rádióösszeköttetési eljárásokkal teljes mértékben tisztában kell lenniük.

12.2 ÁLTALÁNOS RÉSZ

Megjegyzés: Az engedélyek és a biztonsággal kapcsolatos tájékoztatások visszaismétlési követelményeit jelen Melléklet 4. Fejezetének 4.5.7.5 pontja tartalmazza.

12.2.1 A jelen Fejezet 12.3 pontjában közölt legtöbb kifejezés teljes közleményt tartalmaz hívójel nélkül. Az összeállításnál nem törekedtünk a teljességre. Azokban az esetekben, amikor a körülmények mások, a légijárművezetőktől, az ATS és a földi egyéb szolgálatok személyzeteitől elvárják, hogy nyílt nyelvű kifejezéseket alkalmazzanak, és a polgári légiforgalmi szolgálat szakszemélyzetének szakszolgálati engedélyéről és képzéséről szóló 3/2004. (I. 13.) GKM rendeletben meghatározott angol nyelvismeretnek megfelelően ezek olyan tömörek és érthetőek legyenek, hogy kizárják az adott nyelvet nem anyanyelvként beszélő személyek részéről a félreértést.

12.2.2 A kifejezések a könnyebb rendszerezés kedvéért a légiforgalmi szolgálatok fajtáinak megfelelően kerültek csoportosításra. Az alkalmazóknak azonban 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 felsorolt kifejezések a jobb megértés érdekében, hívójel nélkül szerepelnek. A rádiótávbeszélőn leadott közlemények, hívójelek összeállítására és az eljárásokra vonatkozó előírásokat az ICAO 10. Annex II. kötete tartalmazza.

12.2.3 A 12.3 pont légijárművezetők, ATS és más földi személyzetek által használható kifejezéseket tartalmaz.

12.2.4 A csökkentett függőleges minimum (RVSM) légtérben, vagy azon keresztül (függőlegesen) történő üzemelés során az RVSM üzemelésre nem engedélyezett légijárművek vezetőinek a nem engedélyezettségüket mindig jelteniük kell:

- a) az RVSM légtérben bármely csatornán az első rádióösszeköttetéskor;
- b) minden magasság váltásra irányuló kéréskor; és
- c) minden engedélyezett magasság visszaolvasásakor.

12.2.5 A légiforgalmi irányítóknak egyértelműen nyugtáznuk kell a légijárművek azon jelentését, hogy RVSM nem engedélyezettek.

12.2.6 A munkaterületeken üzemelő földi járművek részére külön kifejezések nincsenek felsorolva a vontató járművekre vonatkozó kifejezések kivételével, minthogy a földi járművekre alkalmazhatók a légijárművek mozgásával kapcsolatos kifejezések a gurulási utasítások kivételével. Járművekkel történő közleményváltáskor a „TAXI” (GURULJON) szó helyett a „PROCEED” (HALADJON) szót kell használni.

12.2.7 Feltételes kifejezéseket, mint például a „behind landing aircraft” (a leszálló légijármű mögött), vagy az „after departing aircraft” (az induló légijármű után), csak akkor szabad a használatos futópályát érintő mozgásokra használni, amikor az érintett légiforgalmi irányító vagy légijárművezető látja a szóban forgó légi- vagy földi járművet. A kiadott engedélyben a feltételt okozó légijármű, vagy földi jármű alatt azt kell érteni, amely elsőként halad el az érintett másik légijármű előtt.

A feltételes engedélyeket minden esetben a következő sorrendben és tartalommal kell megadni:

- (i) azonosító jel;
- (ii) a feltétel;
- (iii) az engedély; és
- iv) a feltétel tömör ismétlése,

például:

„SAS 941, BEHIND DC9 ON SHORT FINAL, LINE UP BEHIND”

SAS 941, A VÉGSŐ EGYENESEN LÉVŐ DC9 MÖGÖTT, GURULJON KI MÖGÖTTE.

Megjegyzés: Ez a feltételes engedélyt vevő légijármű számára annak szükségességére utal, hogy a feltételes engedély alapját képező légijárművet, vagy földi járművet azonosítani kell.

12.2.8 A 12.3 pontban található kifejezések között nem szerepelnek azok a kifejezések és a beszédüzemű összeköttetés során használt alapszavak, amelyeket az ICAO 10. Annex II. kötete tartalmaz.

12.2.9 A zárójelben lévő szavak azt jelzik, hogy oda valamilyen speciális, pl. magasságra, helyre vagy időre stb. 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, melyek különleges esetekben szükségesek lehetnek.

12.2.10 A kifejezésekkel kapcsolatosan példákat az ICAO Rádióösszeköttetés kifejezéseinek Kézikönyve (Manual of Radiotelephony Doc 9432) tartalmazza.

12.2.11 Angol nyelvű közleményváltásnál a városneveket az angol nyelvű kiejtésnek megfelelően, magyar nyelvű közleményváltásnál a magyar nevének megfelelően kell kiejteni (pL:MOSCOW-MOSZKVA, VIENNA-BÉCS, stb.).

12.2.12 A magyar nyelvű közleményváltásokban a számjegyeket az alábbiak szerint kell kiejteni:

Megnevezés	Példák a kiejtésre
Távolság, látástávolság, RVR	ÖT kilométer, KETTŐEZERHÁROMSZÁZ HÁROMSZÁZÖTVEN, HETVENÖT méter
Magasságok	
Repülési szint	NEGYVEN KETTŐ-HARMINC vagy KETTŐSZÁZHARMINC(AS)
Tengerszint feletti magasság, felhőalap	EZERÖTSZÁZ, KETTŐEZERÖTSZÁZ, HÉTEZER láb,
Sebesség	KETTŐSZÁZÖTVEN csomó NULLA-NYOLCVANHÁROM, KETTŐ-EGY Mach KETTŐEZERÖTSZÁZ láb/perc
Írányok, szélirány, útirány, radiál	NULLA-NYOLCVANÖT, SZÁZHETVEN, KETTŐSZÁZÖTVEN fok
Légnyomás	KILENCSZÁZKILENCVENNYOLC, EZERTIZENKETTŐ
Hőmérséklet, harmatpont	ÖT, TIZENÖT, TIZENHÁROM-EGÉSZ-KETTŐ

Transzponder kód	NULLA-NULLA-HUSZONÖT, HETVENHAT-NULLA-NULLA HUSZONHÁROM-TIZENKETTŐ, HATVAN-HUSZONHÉT
Futópálya	NULLA-KILENCES HARMINCEGYES TIZENHÁROM-BAL
Idő	TIZENNÉGY-HUSZONÖT ÓRA-HARMINC
Frekvencia	SZÁZHARMINCHÁROM-KOMA-KETTŐ, SZÁZHARMINC-KOMA-ÖTHETVENÖT
Rádióval való felszereltség	NYOLC-HARMINCHÁROM, NYOLC-HARMINCHÁRMAS

Megjegyzés: Rádióösszeköttetési nehézségek esetén szükségessé váló közleményismétlés esetén a számjegyek egyesével is kiejthetők, pl. KETTŐ-KILENC-NULLA repülési szint.

12.2.13 A magyar nyelvű közleményváltások során az önözésnek megfelelő igeragozást kell használni.

12.3 ATC KIFEJEZÉSEK

12.3.1 Általános rész

Megjegyzés.- A ➔ jelölés a légijárművezetők által használt kifejezéseket jelzi.

12.3.1.1 REPÜLÉSI MAGASSÁGOK LEÍRÁSA (A TOVÁBBIAKBAN CSAK MINT „MAGASSÁG” SZEREPEL).

- a. FLIGHT LEVEL (*number*)
(*szám*) REPÜLÉSI SZINT; vagy
- b. (*number*) METRES
(*szám*) MÉTER; vagy
- c. (*number*) FEET
(*szám*) LÁB

12.3.1.2 MAGASSÁGVÁLTÁSOK, JELENTÉSEK ÉS FÜGGŐLEGES SEBESSÉGEK

- a. CLIMB (*or* DESCEND)
EMELKEDJEN (*vagy* SÜLLYEDJEN), majd szükség szerint:
 - (i) TO (*level*)
(*magasság*)-IG;
... utasítás valamely magasságtartományra való emelkedés (*vagy* süllyedés) megkezdésére
 - (ii) TO AND MAINTAIN BLOCK (*level*) TO (*level*)
ÉS TARTSA A (*magasság*) ÉS (*magasság*) KÖZÖTTI TARTOMÁNYT
 - (iii) TO REACH (*level*) AT (*or* BY) (*time or significant point*)
(*magasságot*) ELÉRNI (*idő vagy fontos pont*)-IG

- (iv) REPORT LEAVING (or REACHING or PASSING) (level)
JELENTSE A (magasság) ELHAGYÁSÁT (vagy ELÉRÉSÉT vagy KERESZTEZÉSÉT)
- (v) 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)/
- .. csak SST légi járműveknél
- (vi) REPORT STARTING ACCELERATION (or DECELERATION)
JELENTSE A GYORSÍTÁS (vagy LASSÍTÁS) MEGKEZDÉSÉT.
- b. 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)
- c. 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)-TŐL / (időpont)-KOR (vagy fontos pont)-NÁL/
- d. STOP CLIMB (or DESCENT) AT (level)
HAGYJA ABBA AZ EMELKEDÉST (vagy SÜLLYEDÉST) (magasság)-ON
- e. CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level)
FOLYTASSA AZ EMELKEDÉST (vagy SÜLLYEDÉST) (magasság)-RA
- f. EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) UNTIL PASSING (level)
GYORS EMELKEDÉS (vagy SÜLLYEDÉS) (magasság) KERESZTEZÉSÉIG
- g. WHEN READY, CLIMB (or DESCEND) TO (level)
HA KÉSZ, EMELKEDJEN (vagy SÜLLYEDJEN) (magasság)-IG
- h) EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (time or significant point)
EMELKEDÉSI (vagy SÜLLYEDÉSI) ENGEDÉLYT (idő vagy fontos pont) KOR/NÁL VÁRHAT
- (i) REQUEST DESCENT AT (time)
KÉREK SÜLLYEDÉSI ENGEDÉLYT (idő)-KOR
- .. meghatározott időpontban vagy helyen megkövetelt cselekvés
- j. IMMEDIATELY
AZONNAL
- k. AFTER PASSING (significant point)
(fontos pont) KERESZTEZÉSE UTÁN

- (i) AT (*time or significant point*)
(*idő*)-KOR vagy (*fontos pont*)-NÁL

... tetszőleges időpontban vagy helyen engedélyezett cselekvés

- m. WHEN READY (*instruction*)
HA KÉSZ (*utasítás*)

... ha egy légijárművet felkérnek arra, hogy saját elkülönítéssel és VMC-ben emelkedjen vagy süllyedjen

- n. MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC /FROM (*level*)/ /TO (*level*)/
TARTSON SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉST VMC-BEN /(*magasság*)-TÓL/ /(*magasság*)-IG/
o. MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (*or* BELOW, *or* TO) (*level*)
TARTSON SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉST VMC-BEN (*magasság*) FELETT (vagy ALATT, vagy (*magasság*)-IG)

...ha kétség merül fel, hogy egy légijármű a kiadott utasításoknak vagy engedélyeknek nem képes eleget tenni

- p. IF UNABLE (*alternative instructions*) AND ADVISE
HA NEM KÉPES (*alternatív utasítások*) ÉS ÉRTESÍTSEN

... ha a légijármű személyzete nem képes a kiadott utasításoknak vagy engedélyeknek eleget tenni

- q. UNABLE
KÉPTELEN VAGYOK

...az ACAS megoldási tanácsadásra végrehajtott emelkedést/süllyedést követően (légijárművezető és irányító közötti közleményváltás)

- r. TCAS CLIMB (*or* DESCENT)
TCAS EMELKEDÉS (vagy SÜLLYEDÉS)

- s. (*acknowledgement*) (*nyugtázás*)

...az ACAS „konfliktus helyzet megszűnt” bejelentést követően (légijárművezető és irányító közötti közleményváltás)

- t. RETURNING TO (*assigned clearance*)
VISSZATÉRÜNK A (*kiadott engedély*)-hez

- u. (*nyugtázás*) (*vagy módosított engedély kiadása*)

...az ACAS megoldási tanácsadásra végrehajtott manőver befejezését követően (légijárművezető és irányító közötti közleményváltás)

- v. TCAS CLIMB (*or* DESCENT), RETURNING TO (*assigned clearance*)
TCAS EMELKEDÉS (vagy SÜLLYEDÉS) VISSZATÉRÜNK A (*kiadott engedély*)-hez.

- w. (*nyugtázás*) (*vagy módosított engedély kiadása*)

...az ACAS megoldási tanácsadásra végrehajtott manőver befejeztével az engedélyhez való visszatéréskor (légijárművezető és irányító közötti közleményváltás)

→ x. TCAS CLIMB (or DESCENT), COMPLETED, (assigned clearance) RESUMED
TCAS EMELKEDÉS (vagy SÜLLYEDÉS) BEFEJEZŐDÖTT, a (kiadott engedély)-hez VISSZATÉRTEM

y. (nyugtázás) (vagy módosított engedély kiadása)

...amikor az ACAS megoldási tanácsadásra végrehajtott manőver miatt a kiadott engedély nem hajtható végre (légijárművezető és irányító közötti közleményváltás)

→ z. UNABLE TCAS RESOLUTION ADVISORY
KÉPTELEN VAGYOK, TCAS MEGOLDÁSI TANÁCSADÁS miatt

(aa) (nyugtázás)

12.3.1.3 IRÁNYÍTÁS ÁTADÁS ÉS/VAGY FREKVENCIAVÁLTÁS

- a. CONTACT (unit call sign) (frequency) /NOW/
/MOST/ TÉRJEN ÁT (egység neve)-RE (frekvencia)
- b. 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)
- c. IF NO CONTACT (instructions)
HA NEM TUD ÖSSZEKÖTTETÉST LÉTESITENI (utasítások)
- d. STAND BY FOR (unit call sign) (frequency)
FIGYELJE (egység neve) ADÁSÁT (frekvencián)

Megjegyzés. Egy légijárművet felkérhetnek, hogy figyeljen (STAND BY) egy adott frekvencián/csatornán, ha várhatóan az ATS egység hamarosan kezdeményezni fogja az összeköttetést, vagy, hogy hallgasson meg (MONITOR) egy adott frekvencián/csatornán sugárzott adást.

- e. REQUEST CHANGE TO (frequency)
KÉRÜNK ENGEDÉLYT (frekvencia)-RA VALÓ ÁTTÉRÉSRE
- f. FREQUENCY CHANGE APPROVED
FREKVENCIA -VÁLTÁS ENGEDÉLYEZVE
- g. MONITOR (unit call sign) (frequency)
HALLGASSA MEG (egység neve) ADÁSÁT (frekvencia)
- h. MONITORING (frequency)
MEGHALLGATJUK A (frekvencia)
- (i) WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency)
HA KÉSZ, TÉRJEN ÁT (egység neve)-RA (frekvencia)
- j. REMAIN THIS FREQUENCY
MARADJON EZEN A FREKVENCIÁN

12.3.1.4 HÍVÓJEL VÁLTOZTATÁS

... utasítás a légijármű részére, hogy változtassa meg hívójelét

- a. CHANGE YOUR CALL SIGN TO (*new call sign*) /UNTIL FURTHER ADVISED/
/TOVÁBBI ÉRTESÍTÉSIG/ VÁLTOZTASSA MEG A HÍVÓJELÉT (*új hívójel*)-RE

... értesítés a légijármű részére, hogy térjen vissza a repülési tervben szereplő hívójel használatára

- b. REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (*call sign*) /AT (*significant point*)/
TÉRJEN VISSZA A REPÜLÉSI TERV SZERINTI (*hívójel*) HÍVÓJEL HASZNÁLATÁRA
/(fontos pont)-NÁL/

12.3.1.5 FORGALMI TÁJÉKOZTATÁS

- a. TRAFFIC (*information*)
FORGALMI (*tájékoztatás*)

...forgalmi tájékoztatás, ha nincs tudomás a légtérben működő légiforgalomról

- b. NO REPORTED TRAFFIC
NINCS BEJELENTETT FORGALOM

.. forgalmi tájékoztatás nyugtázása

- c. LOOKING OUT
FIGYELÜNK

- d. TRAFFIC IN SIGHT
A FORGALMAT LÁTJUK

- e. NEGATIVE CONTACT /*reasons*/
A FORGALMAT NEM LÁTJUK /(okok) MIATT/

- f. /ADDITIONAL/ TRAFFIC (*direction*) BOUND (*type of aircraft*) (*level*) ESTIMATED (or
OVER) (*significant point*) AT (*time*),
/TOVÁBBI/ FORGALOM (*irány*) IRÁNYÚ, (légijármű típusa) (magasság), SZÁMÍTOTT
(vagy MOST KERESZTEZI (fontos pont)-OT) (fontos pont) (idő)-KOR

- g. 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)

12.3.1.6 METEOROLÓGIAI KÖRÜLMÉNYEK

- a. /SURFACE/ WIND (*number*) DEGREES (*speed*) (*units*)
/TALAJMENTI/ SZÉL (szám) FOK (sebesség) (mértékegység)

- b. WIND AT (level) (number) DEGREES (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR)
SZÉL (magasság)-ON (szám) FOK (szám) CSOMÓ (vagy KILOMÉTER PER ÓRA)

Megjegyzés: A szél adatokat mindig az általános irány, az átlagos sebesség és az esetleges lényeges változások adataival kell megadni.

- c. VISIBILITY (distance) (units) /direction/
LÁTÁSTÁVOLSÁG (távolság) (mértékegység) /irány/

- d. RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) /RUNWAY (number)/ (distance) (units)
FUTÓPÁLYA MENTI LÁTÁSTÁVOLSÁG (vagy RVR) /(jelölés) FUTÓPÁLYA
(távolságérték) (mértékegység)

- e. 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)

... ha az RVR értékeket több helyen mérik

- f. 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)

1. Megjegyzés: A többszörös RVR értékeket úgy kell megadni, hogy azok a földetérési zóna, a pálya középső része és a pálya utolsó, kigurulási/megállási zóna RVR értékeit tükrözzék.

2. Megjegyzés: Ha a jelentéseket három helyre adják meg, az észlelési helyek jelölései elhagyhatók, feltéve, hogy a jelentéseket a földetérési zóna, azt követően a futópálya középső része és végül a kigurulási/megállási zóna sorrendjében továbbítják.

...abban az esetben, ha az egyik pontra vonatkozó RVR érték nem áll rendelkezésre, ezt a közleménybe a megfelelő helyre bele kell foglalni

- g. 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)

- h. PRESENT WEATHER (details)
AKTUÁLIS IDŐJÁRÁS (leírás)

- i. CLOUD (amount, /(type)/ and height of base) (units) (or SKY CLEAR)
FELHŐZET (mennyiség), /tipus/, (felhőalap magassága) (mértékegység) (vagy FELHŐTLEN)

Megjegyzés: A felhőzet mennyiségének megadására a FEW – KISSÉ FELHŐS, SCATTERED – KÖZEPESEN FELHŐS, BROKEN – ERŐSEN FELHŐS, vagy OVERCAST – BORULT kifejezések szolgálnak.

- j. CAVOK
CAVOK

Megjegyzés: CAVOK kiejtése KAV 0KÉ
- k. TEMPERATURE /MINUS/ (number) (and/or DEW-POINT /MINUS/ (number)
HŐMÉRSÉKLET /MINUSZ/ (szám) (és/vagy HARMATPONT /MINUSZ/ (szám)
- l. QNH (number) /units/
QNH (szám) /mértékegység/
- m. QFE (number) /units/
QFE (szám) /mértékegység/
- n. (aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) /IN CLOUD/ (time)
(légijármű típus) (fokú) JEGESEDEST (vagy TURBULENCIÁT /FELHŐBEN/
JELENTETT (időpont)KOR)
- o. REPORT FLIGHT CONDITIONS
JELENTSE A REPÜLÉSMETEOROLÓGIAI KÖRÜLMÉNYEKET

12.3.1.7 HELYZETJELENTÉS

- a. NEXT REPORT AT (significant point)
LEGKÖZELEBB (fontos pont)-OT JELENTSE

...ha a légijárművezetőt felkérlik, hogy ne jelentse a fontos pontokat egy meghatározott helyig
- b. OMIT POSITION REPORTS /UNTIL (specify)/
MELLŐZZE A HELYZETJELENTÉST /(fontos pont)-IG/
- c. RESUME POSITION REPORTING
FOLYTASSA A HELYZETJELENTÉSEK ADÁSÁT

12.3.1.8 TOVÁBBI JELENTÉSEK

- a. REPORT PASSING (significant point)
JELENTSE (fontos pont) ÁTREPÜLÉSÉT

...ha megkövetelik egy meghatározott hely, vagy egy meghatározott távolság jelentését
- b. REPORT (distance) FROM (name of DME station) DME (or significant point)
JELENTSE A (megnevezés) DME-TŐL (vagy fontos ponttól) MÉRT (érték)
TÁVOLSÁGOT
- c. REPORT PASSING (three digits) RADIAL (name of VOR) VOR
JELENTSE A (megnevezés) VOR (három számjegy) RADIÁLJÁNAK KERESZTEZÉSÉT

...ha a légijármű tényleges tartózkodási helyének megadását kéri:
- d. REPORT DISTANCE FROM (significant point)
JELENTSE (fontos pont)-TŐL VALÓ TÁVOLSÁGÁT

- e. REPORT DISTANCE FROM (*name of DME station*) DME
JELENTSE A (*megnevezés*) DME-TŐL VALÓ TÁVOLSÁGÁT

12.3.1.9 REPÜLŐTÉRI TÁJÉKOZTATÁSOK

- a. /(location)/ RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (*number*) (*condition*)
FUTÓPÁLYA ÁLLAPOT (*jelölés*) FUTÓPÁLYA (*helyen*) (*állapot*)
- b. /(location)/ RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (*number*) NOT CURRENT
JELENLEGI FUTÓPÁLYA ÁLLAPOT (*jelölés*) FUTÓPÁLYA (*helyen*) NEM ÁLL
RENDELKEZÉSRE
- c. LANDING SURFACE (*condition*)
LESZÁLLÓTERÜLET (*állapot*)
- d. CAUTION, CONSTRUCTION WORK (*location*)
VIGYÁZAT, ÉPÍTKEZÉS (*hely meghatározása*)
- e. CAUTION (*specify reasons*) RIGHT (*or* LEFT), (*or* BOTH SIDES) OF RUNWAY
(*number*)
VIGYÁZAT (*ok meghatározása*) A (*jelölés*) FUTÓPÁLYA JOBB (*vagy* BAL) (*vagy*
MINDKÉT) OLDALÁN
- f. CAUTION, WORK IN PROGRESS (*or* OBSTRUCTION) (*position and any necessary
advice*)
VIGYÁZAT, MUNKAVÉGZÉS (*vagy* AKADÁLY) (*hely meghatározása és további fontos
tájékoztatások*)
- g. 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 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* MEGBIZHATATLAN) /(és/vagy
KOEFFICIENS (*mérőberendezés és érték*))
- h. BRAKING ACTION REPORTED BY (*aircraft type*) AT (*time*) GOOD (*or* MEDIUM *or*
POOR)
(*légijármű típus*) ÁLTAL JELENTETT FÉKHATÁS (*idő*)-KOR JÓ (*vagy* KÖZEPES,
vagy ROSSZ)
- i. BRAKING ACTION /(location)/ (*measuring equipment used*), RUNWAY (*number*),
TEMPERATURE /MINUS/ (*number*) WAS (*reading*) AT (*time*)
FÉKHATÁS /(hely)/ (*használt mérőberendezés*) (*jelölés*) FUTÓPÁLYA, /MINUSZ/ (*fok*)
HŐMÉRSÉKLETET MÉRTEK (*időpont*)-KOR
- j. 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* GURULÓUT) NEDVES /vagy PÁRÁS, VIZFOLTOK,
VIZRÉTEG (*mélysége*), ELTAKARITOTT HÓ (*hómentes terület hossza és szélessége, ha
rendelkezésre áll*), FELÜLETKEZELT, SZÁRAZ HÓ FOLTOKKAL BORITOTT,

NEDVES HÓ, ÖSSZENYOMOTT HÓ, LATYAK, FAGYOTT LATYAK, JÉG, CSAPADÉKRÉTEG ALATT JÉGFELÜLET, HÓ és JÉG, HÓFALAK, HÓPADOK, FAGYOTT GÖRÖNGYÖK ÉS GERINCEK)/

- k. TOWER OBSERVES (*weather information*)
TORONY ÁLTAL ÉSZLELT IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK (*időjárás*)
- l. PILOT REPORTS (*weather information*)
LÉGIJÁRMŰVEZETŐ ÁLTAL ÉSZLELT IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK (*időjárás*)

12.3.1.10 LÁTÁSOS ÉS NEM-LÁTÁSOS BERENDEZÉSEK ÜZEMI ÁLLAPOTA

- a. (*specify visual or non-visual aid*) RUNWAY (*number*) (*description of deficiency*)
(jelölés) FUTÓPÁLYA (a látásos, vagy nem-látásos berendezés megnevezése)
(rendellenesség leírása)
- b. (*type*) LIGHTING (*unservicability*)
(típus) FÉNYEK (rendellenesség leírása)
- c. GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (*category*) (*serviceability state*)
GBAS/SBAS/MLS/ILS (szám) KATEGÓRIA (üzemi állapot leírása)
- d. TAXIWAY LIGHTING (*description of deficiency*)
GURULÓÚT FÉNYEK (rendellenesség leírása)
- e. (*type of visual approach slope indicator*) RUNWAY (*number*) (*description of deficiency*)
(VASI típusa) FUTÓPÁLYA (szám) (rendellenesség leírása)

12.3.1.11 8,33 kHz CSATORNAOSZTÁS

Megjegyzés: Az itt használt „point” kifejezés csak a 8,33 kHz-es csatornaosztással kapcsolatban használatos és nem képezi az ICAO meglévő előírásaiban, vagy a rádiótávbeszélő kifejezéseiben használatos „decimal” kifejezés megváltoztatását.

... a 8,33 kHz felszereltség utáni érdeklődés

- a. CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE
ERŐSÍTSE MEG VAN-E NYOLC HARMINCHÁRMAS RÁDIÓBERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

... a 8,33 kHz felszereltség jelzése

- ➔ b. AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE
VAN NYOLC HARMINCHÁRMAS RÁDIÓBERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

... a 8,33 kHz felszereltség hiányának jelzése

- ➔ c. NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE
NINCS NYOLC HARMINCHÁRMAS RÁDIÓBERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

... az UHF felszereltség utáni érdeklődés

- d. CONFIRM UHF
ERŐSÍTSE MEG VAN-E UHF RÁDIÓBERENDEZÉS A FEDÉLZETEN
- ... az UHF felszereltség jelzése
- e. AFFIRM UHF
VAN UHF RÁDIÓBERENDEZÉS A FEDÉLZETEN
- ... a 8,33 kHz felszereltség hiányának jelzése
- f. NEGATIVE UHF
NINCS UHF RÁDIÓBERENDEZÉS A FEDÉLZETEN
- ... a 8,33 kHz felszereltség alóli felmentésre vonatkozó érdeklődés
- g. CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED
ERŐSÍTSE MEG VAN-E NYOLC HARMINCHÁRMAS FELSZERELTSÉG ALÓLI FELMENTÉSE
- ... a 8,33 kHz felszereltség alóli mentesség jelzése
- h. AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED
VAN NYOLC HARMINCHÁRMAS FELSZERELTSÉG ALÓLI FELMENTÉSEM
- ... a 8,33 kHz felszereltség alóli mentesség hiányának jelzése
- i. NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED
NINCS NYOLC HARMINCHÁRMAS FELSZERELTSÉG ALÓLI FELMENTÉSEM
- ... annak jelzése, hogy valamely engedélyt azért adnak ki, mert a légijármű egy olyan légtérbe lépne be, ahol a 8,33 felszereltség kötelező, de az adott légijárműnek nincs ilyen berendezése és/vagy nem mentesült a felszereltség alól.
- j. DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT
NYOLC HARMINCHÁRMAS KÖVETELMÉNY MIATT

12.3.1.12 ÜZEMELÉS A CSÖKKENTETT FÜGGŐLEGES ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUM (RVSM) LÉGTÉRBE

Megjegyzés: Az RVSM nem engedélyezett légijárművek RVSM légtérben történő üzemelésével kapcsolatos eljárásokat lásda 12.2.4 és a 12.2.5 pontok alatt.

... RVSM engedélyezettség utáni érdeklődés

- a. CONFIRM RVSM APPROVED
ERŐSÍTSE MEG VAN-E RVSM ENGEDÉLYEZETTSÉGE

... RVSM engedélyezettség jelzése

- b. AFFIRM RVSM
VAN RVSM ENGEDÉLYEZETTSÉGEM

... RVSM engedélyezettség hiányának jelzése (kiegészítve további tájékoztatással)

- c. NEGATIVE RVSM (*supplementary information e.g. state aircraft*)
NINCS RVSM ENGEDÉLYEZETTSÉGEM (*kiegészítő tájékoztatás pl.: állami légijármű*)

... ATC engedély megtagadása az RVSM légtérben történő üzemeléshez

- d. UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE MAINTAIN (*or DESCEND TO, or CLIMB TO (level)*)
NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI AZ RVSM LÉGTÉRBEN TÖRTÉNŐ ÜZEMELÉST,
TARTSA (*vagy SÚLYEDJEN, vagy EMELKEDJEN (szintet/re)*)

... annak jelzésére, hogy erős turbulencia miatt a légijármű elveszti az RVSM légtérre meghatározott magasság tartási követelményt

- e. UNABLE RVSM DUE TURBULENCE
KÉPTELEN VAGYOK AZ RVSM-re TURBULENCIA MIATT

... annak jelzésére, hogy a berendezés nem megfelelő működése miatt a légijármű elveszti az RVSM légtérben a fedélzeti rendszerre meghatározott teljesítmény követelményt

- f. UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT
KÉPTELEN VAGYOK AZ RVSM-re BERENDEZÉS MIATT

... arra vonatkozó kérés, hogy a légijármű jelentse, hogy ismét visszanyerte RVSM engedélyezettségét, vagy hogy a légijárművezető készen van visszatérni RVSM üzemelésre

- g. REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM
JELENTSE AMIKOR KÉPES VISSZATÉRNI RVSM-re

... megerősítettetés kérése arra vonatkozóan, hogy egy légijármű visszanyerte-e RVSM engedélyezettségét, vagy, hogy a légijárművezető készen van-e visszatérni RVSM üzemelésre

- h. CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM
ERŐSÍTSE MEG KÉPES-e VISSZATÉRNI RVSM-re

... annak jelzésére, hogy egy berendezés, vagy időjárás okozta rendkívüli helyzetet követően a légijármű ismét képes az RVSM légtérben történő üzemelésre

- i. READY TO RESUME RVSM
KÉSZEN VAGYUNK VISSZATÉRNI RVSM ÜZEMELÉSRE

12.3.1.13 VILÁGMÉRETŰ MŰHOLDAS NAVIGÁCIÓS RENDSZER (GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM – GNSS) SZOLGÁLTATÁS

- a. 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/*)

1. IN THE VICINITY OF (*location*) (*radius*) /BETWEEN (*levels*)/, *or* (*hely*) (*sugár*) KÖRNYEZETÉBEN /(*magasságok*) KÖZÖTT/, *vagy*

2. IN THE AREA OF (*description*) (*or* IN (*name*) FIR) /BETWEEN (*levels*) / (*leírás*) KÖRZETÉBEN (*vagy* /(*név*) FIR –ben (*magasságok*) KÖZÖTT/)

- b. 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)/
- c. 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)/
- d. GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE
GBAS (vagy SBAS) NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE

12.3.1.14 LÉGIJÁRMŰ NAVIGÁCIÓS KÉPESSÉGÉNEK ROMLÁSA

- UNABLE RNP (specify type) (or RNAV) /DUE TO (reason e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT
NEM VAGYOK KÉPES RNP (típus) -RA (vagy RNAV-ra) /ok pl.: RAIM VESZTÉS vagy RAIM RIASZTÁS)/ MIATT

12.3.1.15 TERÜLETI NAVIGÁCIÓS KÉPESSÉG (RNAV)

... RNAV berendezéssel való felszereltség utáni érdeklődés

- a. CONFIRM RNAV EQUIPPED
ERŐSÍTSE MEG VAN-e RNAV BERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

... RNAV berendezéssel való felszereltség jelzése

- b. AFFIRM RNAV EQUIPPED
VAN RNAV BERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

... RNAV berendezés hiányának jelzése

- c. NEGATIVE RNAV
NINCS RNAV BERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

12.3.1.16 KÖTELEKREPÜLÉS

- a. FORMATION FLIGHT
KÖTELEKREPÜLÉS
- b. FORMATION AIRCRAFT
KÖTELEK LÉGIJÁRMŰVEK
- c. LEAD AIRCRAFT OF THE FORMATION
KÖTELEK LÉGIJÁRMŰVEK VEZÉRGÉPE
- d. JOIN-UP FORMATION
VEGYEN FEL KÖTELEKREPÜLÉS ALAKZATOT
- e. BREAKAWAY FORMATION
KÖTELEK OSZOLJ

12.3.1.17 LÉGI UTÁNTÖLTÉS

- a. REQUEST AERIAL (*or* AIR-TO-AIR) REFUELING
KÉREK LÉGI UTÁNTÖLTÉST
- b. REQUEST TO CONDUCT AERIAL (*or* AIR-TO-AIR) REFUELING
KÉREK ENGEDÉLYT A LÉGI UTÁNTÖLTÉS LEFOLYTATÁSÁRA
- c. 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
- d. REFUELING COMPLETED
AZ UTÁNTÖLTÉST BEFEJEZTEM

12.3.2 Körzeti irányító szolgálat

12.3.2.1 EGY ENGEDÉLY KIADÁSA

- a. (*name of unit*) CLEARS (*aircraft call sign*)
(egység neve) ENGEDÉLYEZI (légijármű hívőjele)-T
- b. (*aircraft call sign*) CLEARED TO
(légijármű hívőjele) ENGEDÉLYEZVE-IG
- c. RECLEARED (*amended clearance details*) /REST OF CLEARANCE UNCHANGED/
TOVÁBB ENGEDÉLYEZVE (*a módosított engedély részei*) /AZ ENGEDÉLY TOVÁBBI RÉSZÉ VÁLTOZATLAN/
- d. 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/
- e. 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/
- f. LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (*or* CONTROL ZONE) /VIA (*significant point or route*) / AT (*level*) (*or* CLIMBING, *or* DESCENDING)
HAGYJA EL AZ ELLENŐRZÖTT LÉGTÉRÉT (*vagy* REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ KÖRZETET /(*fontos pontnál vagy útvonalon*) / (*magasságérték*) MAGASSÁGON (*vagy* EMELKEDŐBEN, *vagy* SÜLLYEDŐBEN)
- g. JOIN (*specify*) AT (*significant point*) AT (*level*) /AT (*time*)/
CSATLAKOZZON (*útvonal*)-HOZ (*fontos pont*)-NÁL (*magasság*)-ON /(*idő*)-KOR/

12.3.2.2 AZ ÚTVONAL ÉS ENGEDÉLYHATÁR JELZÉSE

- a. FROM (*location*) TO (*location*)
(*meghatározott hely*)-TŐL (*meghatározott hely*)-IG
- b. TO (*location*)
(*meghatározott hely*)-IG

majd szükség szerint:
 - (i) DIRECT
EGYENESEN
 - (ii) VIA (*route and/or significant points*)
(*útvonalon és/vagy fontos pontokon*) KERESZTÜL
 - (iii) VIA FLIGHT PLANNED ROUTE
A REPÜLÉSI TERVBEN SZEREPLŐ ÚTVONALON KERESZTÜL

Megjegyzés: A 4. Fejezet 4.5.7.2 pontja tartalmazza az ezzel a kifejezéssel kapcsolatos feltételeket.
 - (iv) VIA (*distance*) DME ARC (*direction*) OF (*name of DME station*)
(DME megnevezés) DME-TŐL TARTSON (*égtáj*)-RA (*távolság*) ÉRTÉKŰ DME ÍVET
- c. (*route*) NOT AVAILABLE DUE (*reason*) ALTERNATIVE(S) IS/ARE (*routes*) ADVISE
(*útvonal*) NEM ENGEDÉLYEZHETŐ (*ok*) MIATT. HELYETTE LEHETSÉGES (*útvonal* vagy *útvonalak*), ÉRTESITSEN A DÖNTÉSRŐL

12.3.2.3 MEGHATÁROZOTT MAGASSÁGOK TARTÁSA

- a. MAINTAIN (*level*) /TO (*significant point*)/
TARTSON (*magasság*)-OT /(fontos pont)-IG/
- b. MAINTAIN (*level*) UNTIL PASSING (*significant point*)
TARTSON (*magasság*)-OT, AMIG EL NEM HAGYTA (*fontos pont*)-OT
- c. MAINTAIN (*level*) UNTIL (*minutes*) AFTER PASSING (*significant point*)
TARTSON (*magasság*)-OT, (*percérték*)-IG (*fontos pont*) ELHAGYÁSA UTÁN
- d. MAINTAIN (*level*) UNTIL (*time*)
TARTSON (*magasság*)-OT (*idő*)-IG
- e. MAINTAIN (*level*) UNTIL ADVISED BY (*name of unit*)
TARTSON (*magasság*)-OT AMIG (*egység neve*) NEM ÉRTESÍTI
- f. MAINTAIN (*level*) UNTIL FURTHER ADVISED
TARTSON (*magasság*)-OT TOVÁBBI ÉRTESÍTÉSIG

- g. MAINTAIN (*level*) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE
TARTSON (*magasság*)-OT AMIG ELLENŐRZÖTT LÉGTÉR BEN TARTÓZKODIK

- h. MAINTAIN BLOCK (*level*) TO (*level*)
TARTSA A (*magasság*) ÉS (*magasság*) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT

Megjegyzés: A „TARTSON” (MAINTAIN) kifejezést nem lehet a „SÜLLYEDJEN” (DESCEND) vagy „EMELKEDJEN” (CLIMB) kifejezés helyett használni, ha a légijármű magasságváltásra kap utasítást.

12.3.2.4 UTAZÓMAGASSÁGOK MEGHATÁROZÁSA

- a. CROSS (*significant point*) AT (*or ABOVE, or BELOW*) (*level*)
KERESZTEZZE (*fontos pont*)-OT (*magasság*)-ON (*vagy FELETTE, vagy ALATTA*)
- b. CROSS (*significant point*) AT (*time*) OR LATER (*or BEFORE*) AT (*level*)
KERESZTEZZE (*fontos pont*)-OT (*idő*)-KOR VAGY UTÁN, (*vagy ELŐTT*) (*magasság*)-ON
- c. CRUISE CLIMB BETWEEN (*levels*) (*or ABOVE* (*level*))
UTAZÓEMELKEDÉS (*magasság*)-OK KÖZÖTT, (*vagy* (*magasság*) FELETT)
- d. CROSS (*distance*) DME /(*direction*)/ OF (*name of DME station*) /or distance (*direction*) OF (*significant point*)/ AT (*or ABOVE, or BELOW*) (*level*)
KERESZTEZZE A /(*elnevezés*)/ DME (*távolságérték*) TÁVOLSÁGÁT /vagy (*fontos ponttól mért távolság*) (*irányszög*)/ (*magasság*)-ON (*vagy FELETTE, vagy ALATTA*)

12.3.2.5 KÉNYSZERSÜLLYEDÉS

- a. EMERGENCY DESCENT (*intentions*)
KÉNYSZERSÜLLYEDÉS (*légijármű személyzetének szándéka*)
- b. 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*)-RÓL (szükség szerint kiegészítve speciális utasításokkal, engedélyekkel, forgalmi tájékoztatásokkal, stb.)

12.3.2.6 HA AZ ENGEDÉLYT NEM LEHET AZONNAL KIADNI

EXPECT CLEARANCE (*or type of clearance*) AT (*time*)
ENGEDÉLY (*vagy engedély típus*) (*idő*)-KOR VÁRHATÓ

12.3.2.7 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

12.3.2.8 ELKÜLÖNÍTÉSI UTASÍTÁSOK

- a. CROSS (*significant point*) AT (*time*) /OR LATER (*or OR BEFORE*)/
KERESZTEZZE (*fontos pont*)-OT (*idő*)-KOR /VAGY KÉSŐBB (*vagy VAGY KORÁBBAN*)
- b. ADVISE IF ABLE TO CROSS (*significant point*) AT (*time or level*)
ÉRTESITSEN HA KÉPES (*fontos pont*)-OT (*idő vagy magasság*)-KOR/ON
KERESZTEZNI
- c. MAINTAIN MACH (*number*) /OR GREATER (*or OR LESS*) /UNTIL (*significant point*)/
TARTSON (*szám*) MACH SEBESSÉGET /VAGY TÖBBET (*vagy VAGY KEVESEBBET*) / (*fontos pont*)-IG
- d. DO NOT EXCEED MACH (*number*)
NE LÉPJE TÚL A (*szám*) MACH-T

12.3.2.9 ENGEDÉLYEZETT ÚTVONALLAL PÁRHUZAMOS ÚTIRÁNYON VÉGZETT REPÜLÉSEKKEL
KAPCSOLATOS UTASÍTÁSOK

- a. ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET
JELEZZE KÉPES-E ÚTVONALLAL PÁRHUZAMOS REPÜLÉSRE
- b. 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
- c. 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*).

12.3.3 Bevezető irányító szolgálatok

12.3.3.1 INDULÁSI UTASÍTÁSOK

- a. /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*)
- b. AFTER REACHING (*or PASSING*) (*level or significant point*) (*instructions*)
(*magasság vagy fontos pont*) ELÉRÉSE UTÁN (*utasítások*)
- c. 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/

- d. (standard departure name and number) DEPARTURE
INDULÁSI ÚTVONAL (szabvány indulási útvonal neve és száma)
- e. 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/
- f. CLEARED VIA (designation)
ENGEDÉLYEZVE (megjelölés)-EN KERESZTÜL
- Megjegyzés: A 4. Fejezet 4.5.7.2 pont tartalmazza az ezzel a kifejezéssel kapcsolatos feltételeket.

12.3.3.2 MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁSOK

- a. CLEARED (or PROCEED) VIA (designation)
ENGEDÉLYEZVE (vagy REPÜLJÖN) (megjelölés)-EN KERESZTÜL
- b. CLEARED TO (clearance limit) VIA (designation)
ENGEDÉLYEZVE (engedélyhatár)-IG (megjelölés)-EN KERESZTÜL
- c. CLEARED (or PROCEED) VIA (details of route to be followed)
ENGEDÉLYEZVE (vagy REPÜLJÖN) (a követendő útvonal részletezése) -ON
- d. CLEARED (type of approach) APPROACH /RUNWAY (number)/
ENGEDÉLYEZVE (megközelítés fajtája) MEGKÖZELÍTÉS /(jelölés) FUTÓPÁLYÁRA/
- e. CLEARED (type of approach) RUNWAY (number) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (number)
ENGEDÉLYEZVE (megközelítés fajtája) (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA, UTÁNA KÖRÖZÉSES MEGKÖZELÍTÉS A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA
- f. CLEARED APPROACH /RUNWAY (number)/
ENGEDÉLYEZVE A MEGKÖZELÍTÉS /(jelölés) FUTÓPÁLYÁRA/
- g. COMMENCE APPROACH AT (time)
KEZDJE MEG A MEGKÖZELÍTÉST (idő)-KOR
- h. REQUEST STRAIGHT-IN /(type of approach)/ APPROACH /RUNWAY (number)/
ENGEDÉLYEZZEN KÖZVETLEN (a megközelítés fajtája) MEGKÖZELÍTÉST /A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA/
- i. CLEARED STRAIGHT-IN /(type of approach)/ APPROACH /RUNWAY (number)/
ENGEDÉLYEZVE A KÖZVETLEN /(a megközelítés fajtája)/ MEGKÖZELÍTÉS /(jelölés) FUTÓPÁLYÁRA/
- j. REPORT VISUAL
JELENTSE, HA LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VAN

- k. REPORT RUNWAY /LIGHTS/ IN SIGHT
JELENTSE, HA LÁTJA A PÁLYÁT /A PÁLYA FÉNYEIT/
- l. ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (*number*).
KÖZÖLJE, KÉPES-e LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ MEGKÖZELÍTÉSRE A (*jelölés*)
FUTÓPÁLYÁRA.
- m. REQUEST VISUAL APPROACH
KÉRÜNK LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ MEGKÖZELÍTÉST
- n. 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 ŐN ELŐTT HALADÓ
LÉGIJÁRMŰTŐL (típus és turbulencia kategória, amelyik a megfelelő), ÜGYELJEN A
LÉGIJÁRMŰ KETTŐ TURBULENCIÁRA.
- o. REPORT (*significant point*) /OUTBOUND, or INBOUND/
JELENTSE (*fontos pont*)-OT /KIFELEÉ vagy BEFELEÉ/
- p. REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN
JELENTSE AZ ELJÁRÁSFORDULÓ MEGKEZDÉSÉT
- q. REQUEST VMC DESCENT
KÉRÜNK LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ SÜLLYEDÉST
- r. MAINTAIN OWN SEPARATION
TARTSON SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉST
- s. MAINTAIN VMC
MARADJON LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT
- t. ARE YOU FAMILIAR WITH (*name*) APPROACH PROCEDURE
ISMERI A (*elnevezés*) MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁST
- u. REQUEST (*type of approach*) APPROACH /RUNWAY (*number*)/
KÉRÜNK (*megközelítés típusa*) MEGKÖZELÍTÉST /(*jelölés*) FUTÓPÁLYÁRA)/
- v. REQUEST (MLS/RNAV *plain language designator*)
KÉRÜNK (MLS/RNAV *nyílt nyelvű szöveg megjelölés*)
- w. CLEARED (MLS/RNAV *plain language designator*)
ENGEDÉLYEZVE (MLS/RNAV *nyílt nyelvű szöveg megjelölés*)

12.3.3.3 VÁRAKOZÁSI ENGEDÉLYEK

... látási körülmények között

- a. HOLD VISUAL /OVER/ (*position*), (or BETWEEN (*two prominent landmarks*))
VÁRAKOZZON LÁTÁSSAL (*hely*) FÖLÖTT (vagy (*két jól megkülönböztethető földi pont*) KÖZÖTT))

...egy rádió navigációs berendezés, vagy egy meghatározott pont feletti közzétett várakozási eljárás szerint

- b. 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 SZÁMITHAT

- c. REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS
KÖZÖLJE A VÁRAKOZÁSI UTASÍTÁSOKAT

...amikor a légi jármű részletes várakozási engedélyt kér

- d. 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, /JOBB (vagy BAL)-KÖRÖS VÁRAKOZÁSI ELJÁRÁS /KIREPÜLÉSI IDŐ (*szám*) PERC / BEVEZETÉSI ENGEDÉLYRE (vagy TOVÁBBI ENGEDÉLYRE) (*idő*)-KOR SZÁMITHAT (*szükség szerint további utasítások*)

- e. 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*)/ /JOBB- (vagy BAL)-KÖRÖS VÁRAKOZÁSI ELJÁRÁS /KIREPÜLÉSI IDŐ (*szám*) PERC / BEVEZETÉSI ENGEDÉLYRE (vagy TOVÁBBI ENGEDÉLYRE) (*idő*)-KOR SZÁMITHAT (*szükség szerint további utasítások*)

- f. 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*)

ENGEDÉLYEZVE A (*név*) VOR (*három számjegy*) RADIÁLJÁRA (*távolságérték*) DME PONTNÁL /TARSON (vagy EMELKEDJEN vagy SÜLLYEDJEN (*magasság*)-OT/RA/

VÁRAKOZZON *(távolságérték)* ÉS *(távolságérték)* DME KÖZÖTT /JOBB- *(vagy BAL)-*
KÖRÖS VÁRAKOZÁSI ELJÁRÁS/ BEVEZETÉSI ENGEDÉLYRE *(vagy TOVÁBBI*
ENGEDÉLYRE) *(idő)-*KOR SZÁMITHAT *(szükség szerint további utasítások)*

12.3.3.4 VÁRHATÓ BEVEZETÉSI IDŐ

- a. NO DELAY EXPECTED
KÉSÉS NEM VÁRHATÓ
- b. EXPECTED APPROACH TIME *(time)*
VÁRHATÓ BEVEZETÉSI IDŐ *(idő)*
- c. REVISED EXPECTED APPROACH TIME *(time)*
MÓDOSÍTOTT VÁRHATÓ BEVEZETÉSI IDŐ *(idő)*
- d. DELAY NOT DETERMINED *(reasons)*
KÉSÉS NINCS MEGHATÁROZVA *(ok)* MIATT

12.3.4 A repülőtér és környezetében használatos kifejezések

12.3.4.1 A LÉGIJÁRMŰ AZONOSÍTÁSA

SHOW LANDING LIGHTS
KAPCSOLJA BE A LESZÁLLÓ FÉNYEKET

12.3.4.2 LÁTHATÓ JELZÉSEKKEL VALÓ NYUGTÁZÁS

- a. ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS *(or RUDDER)*
NYUGTÁZZON CSŰRŐ *(vagy OLDALKORMÁNY)* MOZGATÁSÁVAL
- b. ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS
NYUGTÁZZON SZÁRNY BILLEGTETÉSEL
- c. ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS
NYUGTÁZZON A LESZÁLLÓ FÉNYEK VILLOGTATÁSÁVAL

12.3.4.3 INDÍTÁSI ELJÁRÁSOK

... hajtóműindítási engedély iránti kérelem

- ➔ a. *(aircraft location)* REQUEST START UP
(légijármű tartózkodási helye) HAJTÓMŰINDÍTÁST KÉREK
- ➔ b. *(aircraft location)* REQUEST START UP, INFORMATION *(ATIS identification)*
(légijármű tartózkodási helye) HAJTÓMŰINDÍTÁST KÉREK *(ATIS adás betűje)*,
INFORMÁCIÓT VETTÜK

... ATC egység válaszai:

- c. START UP APPROVED
HAJTÓMŰINDÍTÁS ENGEDÉLYEZVE

- d. START UP AT (*time*)
HAJTÓMŰ INDÍTÁS ENGEDÉLYEZVE (*idő*)-KOR
- e. EXPECT START UP AT (*time*)
VÁRHATÓ HAJTÓMŰINDÍTÁSI ENGEDÉLY (*idő*)-KOR
- f. START UP AT OWN DISCRETION
HAJTÓMŰINDÍTÁS SAJÁT MEGÍTÉLÉS SZERINT
- g. EXPECT DEPARTURE (*time*) START UP AT OWN DISCRETION
VÁRHATÓ INDULÁS (*idő*)-KOR, HAJTÓMŰINDÍTÁS SAJÁT ELHATÁROZÁS SZERINT

12.3.4.3.1 ATFM-RE (LÉGIFORGALMI ÁRAMLÁSSZERVEZÉSRE) VONATKOZÓ RÁDIÓTÁVBESZÉLŐ KIFEJEZÉSEK

... egy SAM alapján kiadott CTOT

Megjegyzés: A CTOT-t az ATC és a légijárművezető közötti első összeköttetéskor egyeztetni kell.

- a. SLOT (*time*)
RÉSIDŐ (*idő*)

... egy SRM alapján módosított CTOT

- b. REVISED SLOT (*time*)
MÓDOSÍTOTT RÉSIDŐ (*idő*)

... egy SLC alapján törölt CTOT

- c. SLOT CANCELLED, REPORT READY
RÉSIDŐ TÖRÖLVE, JELENTSE, HA KÉSZ (*a hajtómű indításra*)

... FLS alapján, egy adott repülés további értesítésig történő felfüggesztése

- d. FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE, DUE (*reason*)
TOVÁBBI ÉRTESÍTÉSIG A REPÜLÉS FELFÜGGESZTVE (*ok*) MIATT

... DES alapján, egy adott repülés felfüggesztésének törlése

- e. SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY
FELFÜGGESZTÉS TÖRÖLVE, JELENTSE, HA KÉSZ (*a hajtómű indításra*)

... a hajtóműindítási kérelem elutasítása olyan esetben, amikor túl későn kérték az engedélyt az adott CTOT betartásához

- f. UNABLE TO APPROVE STARTUP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT
RÉSIDEJÉNEK LEJÁRTA MIATT, NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI A HAJTÓMŰINDÍTÁST, KÉRJEN ÚJ RÉSIDŐT

... a hajtóműindítási kérelem elutasítása olyan esetben, amikor túl korán kérték az engedélyt az adott CTOT betartásához

- g. UNABLE TO APPROVE STARTUP CLEARANCE DUE SLOT (*time*), REQUEST STARTUP AT (*time*)
NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI A HAJTÓMŰINDÍTÁST RÉSIDEJE (*idő*) MIATT,
KÉRJEN HAJTÓMŰINDÍTÁST (*idő*)-KOR

12.3.4.4 ÉPÜLET KÖZELI ÁLLÓHELYRŐL VALÓ HÁTRATOLÁS

Megjegyzés: Ha a helyi előírások így rendelkeznek, a hátratólási engedélyt a repülőtéri irányító toronytól kell beszerezni.

... légitársaság/ATC között

- a. (*aircraft location*) REQUEST PUSHBACK
(*légitársaság tartózkodási helye*) HÁTRATOLÁSI ENGEDÉLYT KÉRÜNK
- b. PUSHBACK APPROVED
HÁTRATOLÁS ENGEDÉLYEZVE
- c. STAND-BY
VÁRJON
- d. PUSHBACK AT OWN DISCRETION
HÁTRATOLÁS SAJÁT MEGÍTÉLÉS SZERINT ENGEDÉLYEZVE
- e. EXPECT (*number*) MINUTES DELAY DUE (*reason*)
(*idő*) PERC KÉSÉS VÁRHATÓ (*ok*) MIATT

12.3.4.5 VONTATÁSI ELJÁRÁSOK

- a. REQUEST TOW /*company name*/ (*aircraft type*) FROM (*location*) TO (*location*)
/légitársaság neve/ (légitársaság típusa) VONTATÁSI ENGEDÉLYT KÉREK (hely)-TŐL
(hely)-IG
(A légitársaság/vontató jármű-együttes által használt kifejezés)

... ATC válasza

- b. TOW APPROVED VIA (*specific routing to be followed*)
VONTATÁS ENGEDÉLYEZVE (*részletezett útvonal*)
- c. HOLD POSITION
ÁLLJON MEG ÉS VÁRJON
- d. STAND BY
VÁRAKOZZON

12.3.4.6 PONTOS IDŐ EGYEZTETÉS ÉS/VAGY AZ INDULÁSHOZ SZÜKSÉGES REPÜLŐTÉRI ADATOK BESZERZÉSE

- a. REQUEST TIME CHECK
PONTOS IDŐT KÉREK/IDŐ EGYEZTETÉST KÉREK

- b. TIME (*time*)
IDŐ (*időérték*)

.. ahol ATIS adás nem áll rendelkezésre

- c. REQUEST DEPARTURE INFORMATION
TÁJÉKOZTATÁST KÉREK AZ INDULÁSHOZ

- d. 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)/, HŐMÉRSEKLET /MINUSZ/ (*szám*), LÁTÁSTÁVOLSÁG
(*távolságérték*) (*mértékegység*) (*vagy* FUTÓPÁLYA MENTI LÁTÁSTÁVOLSÁG (*vagy*
RVR) (*távolságérték*) (*mértékegység*) /IDŐ (*óraidő*)

Megjegyzés: Ha több látástávolság és RVR érték áll rendelkezésre, a felszálláshoz a kigurulási/megállási zóna értékei használandók.

12.3.4.7 GURULÁSI ELJÁRÁSOK

... indulás

- a. /*aircraft type*/ /*wake turbulence category if „heavy”*/ /*aircraft location*/ REQUEST TAXI
/intention/
/légijármű típus/ /turbulencia kategória, ha a légijármű „nehéz”/ /tartózkodási hely/
GURULÁSI ENGEDÉLYT KÉREK /szándék/

- b. /*aircraft type*/ /*wake turbulence category if „heavy”*/ /*aircraft location*/ (*flight rules*) TO
(*aerodrome of destination*) REQUEST TAXI /intention/
/légijármű típus/ /turbulencia kategória, ha a légijármű „nehéz”/ /állóhely/ (*repülési*
szabályok) (*rendeltetési repülőtér*) GURULÁSI ENGEDÉLYT KÉREK /szándék/

- c. 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*)

... ahol részletezett gurulási utasításra van szükség

- d. /*aircraft type*/ /*wake turbulence category if „heavy”*/ REQUEST DETAILED TAXI
INSTRUCTIONS

/légijármű típus/ /turbulencia kategória, ha a légijármű „nehéz”/ KÉRÜNK RÉSZLETES
GURULÁSI UTASÍTÁST

- e. 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/

...ha a repülőtérre vonatkozó tájékoztatás nem áll rendelkezésre más forrásból, például ATIS
adásból

- f. TAXI TO HOLDING POINT/(number)/ (followed by aerodrome information as applicable) /TIME (time)/
GURULJON A /(jelölés)/ VÁRÓPONTHOZ (részletes repülőtéri tájékoztatás, ha szükséges) /IDŐ (óraidő)/
- g. TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT)
AZ ELSŐ (vagy MÁSODIK) GURULÓUTON (vagy KERESZTEZŐDÉSNÉL)
FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA)
- h. TAXI VIA (identification of taxiway)
GURULJON A (azonosítás) GURULÓUTON
- i. TAXI VIA RUNWAY (number)
GURULJON A (szám) FUTÓPÁLYÁN
- j. 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)/

...helikopter üzemelés esetén

- k. REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (location or routing as appropriate)
KÉRÜNK LÉGI GURULÁST (hely)-TŐL (vagy útvonalon KERESZTÜL) (hely)-RE
- l. 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.)/
- m. 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 üzemben kívül lévő futópálya)-RA. KERÜLJE KI (légi járművet, vagy járművet, vagy személyeket)

...leszállás után

- n. REQUEST BACKTRACK
ENGEDÉLYEZZE A FUTÓPÁLYÁN VALÓ MEGFORDULÁST
- o. BACKTRACK APPROVED
FUTÓPÁLYÁN VALÓ MEGFORDULÁS ENGEDÉLYEZVE
- p. BACKTRACK RUNWAY (number)
FORDULJON MEG A (szám) FUTÓPÁLYÁN

.. általános kifejezések

- q. */(aircraft location)/ REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome)*
/(tartózkodási hely)/ KÉREK GURULÁSI ENGEDÉLYT (a repülőtér egy másik pontja)-
HOZ
- r. TAXI STRAIGHT AHEAD
GURULJON EGYENESEN ELŐRE
- s. TAXI WITH CAUTION
GURULJON ÓVATOSAN
- t. GIVE WAY TO *(description and position of other aircraft)*
ADJON UTAT *(a másik légitármű leírása és tartózkodási helye)-NEK*
- u. GIVING WAY TO *(traffic)*
UTAT ADOK *(másik légitármű)-NEK*
- v. TRAFFIC *(or type of aircraft)* IN SIGHT
FORGALMAT *(vagy légitármű típus) LÁTJUK*
- w. TAXI INTO HOLDING BAY
GURULJON A *(gurulóúton kiépített) VÁRAKOZÁSI TERÜLETRE*
- x. FOLLOW *(description of other aircraft or vehicle)*
KÖVESSE A *(légitármű vagy jármű leírása)*
- y. VACATE RUNWAY
HAGYJA EL A FUTÓPÁLYÁT
- z. RUNWAY VACATED
FUTÓPÁLYÁT ELHAGYTUK
- aa. EXPEDITE TAXI */(reason)/*
GURULJON GYORSABBAN */(ok) MIATT/*
- bb. EXPEDITING
GYORSABBAN GURULUNK
- cc. */CAUTION/ TAXI SLOWER /reason/*
/VIGYÁZAT/ GURULJON LASSABBAN /ok/ MIATT
- dd. SLOWING DOWN
LASSABBAN GURULUNK

12.3.4.8 VÁRAKOZÁS A REPÜLŐTÉREN

- a. HOLD *(direction)* OF *(position, runway number, etc.)*
VÁRAKOZZON *(irány-RA), a (hely, futópálya jelölés, stb.)-TŐL*
- b. HOLD POSITION
VÁRAKOZZON A HELYÉN

- c. HOLD (distance) FROM (position)
VÁRAKOZZON (távolság)-BAN (hely)-TŐL

... futópálya előtt való várakozás, nem közelebb, mint a 7. Fejezet 7.5.3.1.3.1 pontban meghatározottak

- d. HOLD SHORT OF (position)
VÁRAKOZZON RÖVIDDEL (hely) ELŐTT

A → -al jelzett kifejezések speciális nyugtázást követelnek meg a légijármű vezetőjétől.

- e. HOLDING
VÁRAKOZUNK

- f. HOLDING SHORT
RÖVIDDEL (hely) ELŐTT VÁRAKOZUNK

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.

12.3.4.9 FUTÓPÁLYA KERESZTEZÉSE

- a. REQUEST CROSS RUNWAY (number)
ENGEDÉLYEZZE A (jelölés) FUTÓPÁLYA KERESZTEZÉSÉT
- Megjegyzés: Ha a légiforgalmi irányító torony nem látja a guruló légijárművet (éjszaka, rossz látási körülmények, stb.) akkor az engedélyt mindig ki kell egészíteni egy olyan kéréssel, hogy a légijármű személyzete jelentse a futópálya elhagyását.*
- b. CROSS RUNWAY (number) /REPORT VACATED/
KERESZTEZZE A (jelölés) FUTÓPÁLYÁT /JELENTSE ELHAGYÁSÁT/
- c. EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) MILES (or KILOMETRES) FINAL
MIELŐBB KERESZTEZZE A (jelölés) FUTÓPÁLYÁT, FORGALOM (légijármű típusa) (szám) MÉRFÖLD (vagy KILOMÉTER)-RE A VÉGSŐ EGYENESEN
- d. 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/
- e. RUNWAY VACATED
A FUTÓPÁLYÁT ELHAGYTUK

Megjegyzés: A légijárművezető kérésre akkor jelenti a futópálya elhagyását, amikor a légijármű teljes fizikai terjedelmében a vonatkozó futópálya várakozási helyét elhagyta.

12.3.4.10 FELSZÁLLÁSRA VALÓ FELKÉSZÜLÉS

- a. UNABLE TO ISSUE (*designator*) DEPARTURE (*reasons*)
NEM TUDOM KIADNI A (*megjelölés*) INDULÁSI ÚTVONALAT (*ok*) MIATT)
- b. REPORT WHEN READY /FOR DEPARTURE/
JELENTSE, HA KÉSZ /AZ INDULÁSRA/
- c. ARE YOU READY /FOR DEPARTURE/?
KÉSZ VAN / AZ INDULÁSRA /?
- d. ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?
KÉSZ VAN AZONNALI INDULÁSRA?
- e. ARE YOU READY TO DEPART WITHIN (*number*) SECONDS?
KÉSZ ELINDULNI (*szám*) MÁSODPERCEN BELÜL?
- f. READY
KÉSZ VAGYOK /VAGYUNK/
- g. TAKE OFF WITHIN (*number*) SECONDS OR VACATE RUNWAY (*instructions*)
SZÁLLJON FEL (*szám*) MÁSODPERCEN BELÜL, VAGY HAGYJA EL A
FUTÓPÁLYÁT (*utasítások*)

... ha a felszállási engedélyt nem lehet azonnal kiadni

- h. WAIT /*reason*/
VÁRAKOZZON /*ok*/ MIATT

... a pályára való kigurulásra és a felszállási engedély megvárására utasító kifejezés

- i. LINE UP /AND WAIT/
GURULJON KI A FUTÓPÁLYÁRA /ÉS VÁRJON/
- j. LINE UP RUNWAY (*number*)
GURULJON KI A (*jelölés*) FUTÓPÁLYÁRA
/ha fennáll az összetévesztés veszélye többpályás üzemmód esetén/
- k. LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE
GURULJON KI. KÉSZÜLJÖN FEL AZONNALI INDULÁSRA

...feltételes engedély

- l. (*condition*) LINE UP (*brief reiteration of the condition*)
(*feltétel*) GURULJON KI A PÁLYÁRA (*a feltétel ismételt közlése*)

...egy feltételes engedély nyugtázása

- m. (*condition*) LINING UP (*brief reiteration of the condition*)
(*feltétel*) KIGURULUNK A PÁLYÁRA (*a feltétel ismételt közlése*)

...nyugtázás, vagy egy feltételes engedély visszaismétlése

- n. /THAT IS/ CORRECT (or NEGATIVE) /I SAY AGAIN/ ... (or appropriate)
HELYESEN VETTE (vagy NEM VETTE HELYESEN) /ISMÉTLEM/ ...(a
körülményeknek megfelelően)

Megjegyzés. A feltételes engedélyek használatára vonatkozó rendelkezéseket a 12.2.7 pont tartalmazza.

12.3.4.10.1 LÁTÁS SZERINTI INDULÁS

- a. REQUEST VISUAL DEPARTURE /DIRECT/ TO/UNTIL (navaid, way point/altitude)
KÉREK LÁTÁS SZERINTI INDULÁST /KÖZVETLENÜL/ (navigációs berendezés, út-
pont) –RA/RE (magasság) -IG.
- b. ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL DEPARTURE /DIRECT/ TO/UNTIL (navaid,
way point/altitude)
KÖZÖLJE KÉPES-e LÁTÁS SZERINTI INDULÁST VÉGREHAJTANI
/KÖZVETLENÜL/ (navigációs berendezés, út-pont) –RA/RE (magasság) -IG.

... ATC engedélyek

- c. 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 (út-pont) –RA MARADJON LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT (magasság) -IG.
- d. VISUAL DEPARTURE TO/UNTIL (navaid, way point/altitude)
LÁTÁS SZERINTI INDULÁS (navigációs berendezés, út-pont) –RA/RE (magasság) -IG.

12.3.4.10.2 UGYANAZON FUTÓPÁLYÁRA, ANNAK KÜLÖNBÖZŐ GURULÓÚT KERESZTEZŐDÉSEIRŐL TÖRTÉNŐ KIGURULÁS

... amikor egy légi járműnek a futópálya egy közbenső gurulóút kereszteződéséről történő kigurulást engedélyeznek

- a. LINE UP AND WAIT RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection),
(essential traffic information if appropriate).
GURULJON KI A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA, A (jelölés) KERESZTEZŐDÉS NÉL
(lényeges forgalomról szóló tájékoztatás, ha az alkalmazható)

... a légi járművezető által megjelölt gurulóút kereszteződéstől történő indulás

- b. REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (name of
intersection).
KÉREK INDULÁST (jelölés) FUTÓPÁLYÁRÓL (jelölés) KERESZTEZŐDÉSTŐL.

... válasz közlemény:

- c. APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number), INTERSECTION
(name of intersection); or
ENGEDÉLYEZVE, GURULJON A (jelölés) FUTÓPÁLYA (jelölés) KERESZTEZŐDÉS
VÁRÓPONTJÁRA; vagy

... a légi járművezető által kért, azonban egy attól eltérő gurulóút kereszteződéstől történő indulásra vonatkozó közlemény

- d. 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

... ATC érdeklődés

- e. ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (*number*), INTERSECTION (*name of intersection*)

KÖZÖLJE KÉPES-e ELINDULNI A *(jelölés)* FUTÓPÁLYA *(jelölés)* KERESZTEZŐDÉSÉTŐL

... a légijárművezető kérésére, vagy ha az irányító azt szükségesnek látja, a rendelkezésre álló csökkentett futópálya hosszáról szóló tájékoztatás adása

- f. 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)*

12.3.4.11 FELSZÁLLÁSI ENGEDÉLY

- a. RUNWAY (*number*) CLEARED FOR TAKE-OFF /REPORT AIRBORNE/
A *(szám)* FUTÓPÁLYÁRÓL FELSZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE /JELENTSE, HA FELSZÁLLT/

...amikor csökkentett futópálya elkülönítést alkalmaznak

- b. *(traffic information)* RUNWAY (*number*) CLEARED FOR TAKE-OFF
(forgalmi tájékoztatás) A *(szám)* FUTÓPÁLYÁRÓL FELSZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE

...ha a felszállást az engedély kiadásakor nem hajtják végre

- c. TAKE-OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY */(instructions)/*
SZÁLLJON FEL AZONNAL, VAGY HAGYJA EL A FUTÓPÁLYÁT */(utasítások)/*

- d. TAKE-OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY
SZÁLLJON FEL AZONNAL, VAGY VÁRAKOZZON RÖVIDDEL A FUTÓPÁLYA ELŐTT

...felszállási engedély törlése

- e. HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (*reasons*)
VÁRAKOZZON TOVÁBB, A FELSZÁLLÁSI ENGEDÉLY VISSZAVONVA, ISMÉTELEM FELSZÁLLÁSI ENGEDÉLY VISSZAVONVA *(ok MIATT)*

- f. HOLDING
VÁRAKOZOM

...felszállás megakadályozása, ha a légijármű már megkezdte a felszálláshoz való nekifutást

- g. STOP IMMEDIATELY */(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY/*
ÁLLJON MEG AZONNAL */(légijármű hívójele megismételve) ÁLLJON MEG AZONNAL/*
- h. STOPPING
MEGÁLLOK
(A „VÁRAKOZOM” és a „MEGÁLLOK” kifejezések az „e” és „g” pontra vonatkozó eljárási kifejezések.)
- ...helikopter üzemelés esetén
- i. 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)*
- j. REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS
INDULÁSI UTASÍTÁSOKAT KÉRÜNK
- k. AFTER DEPARTURE TURN RIGHT *(or LEFT, or CLIMB) (instructions as appropriate)*
INDULÁS UTÁN FORDULJON JOBBRA *(vagy BALRA vagy EMELKEDJEN)*
(megfelelő utasítások)

12.3.4.12 FELSZÁLLÁS UTÁNI FORDULÁSI ÉS EMELKEDÉSI UTASÍTÁSOK

- a. REQUEST RIGHT *(or LEFT) TURN*
KÉRÜNK ENGEDÉLYT JOBB *(vagy BAL) FORDULÓRA*
- b. RIGHT *(or LEFT) TURN APPROVED*
JOBB *(vagy BAL) FORDULÓ ENGEDÉLYEZVE*
- c. WILL ADVISE LATER FOR RIGHT *(or LEFT) TURN*
JOBB *(vagy BAL) FORDULÓRA KÉSŐBB KAP ENGEDÉLYT*
- ...felszállási idő kérése
- d. REPORT AIRBORNE
JELENTSE A FELSZÁLLÁST
- e. AIRBORNE *(time)*
FELSZÁLLÁS *(idő)*-KOR
- f. AFTER PASSING *(level) (instructions)*
(magasság) KERESZTEZÉSE UTÁN (utasítások)

...ha követendő géptengely irány lett kijelölve

- g. CONTINUE RUNWAY HEADING *(instructions)*
FOLYTASSA FUTÓPÁLYA IRÁNYON *(utasítások)*

...amikor meghatározott útirányt kell követni

- h. TRACK EXTENDED CENTRE LINE (*instructions*)
FOLYTASSA A FUTÓPÁLYA MEGHOSSZABBÍTOTT KÖZÉPVONALÁN
(*utasítások*)
- i. CLIMB STRAIGHT AHEAD (*instructions*)
EMELKEDJEN EGYENES ÚTVONALON (*utasítások*)

12.3.4.13 A REPÜLŐTÉR FORGALMI KÖRÉBE VALÓ BELÉPÉS

- a. /*aircraft type*/ (*position*) (*level*) FOR LANDING
/légijármű típusa/ (hely)-EN (magasság)-ON LESZÁLLÁSI ENGEDÉLYT KÉREK
 - b. 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)/
 - c. 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)/
- ...ahol ATIS tájékoztatás áll rendelkezésre
- d. (*aircraft type*) (*position*) (*level*) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING
(légijármű típus) (hely)-EN (magasság)-ON LESZÁLLÁSI ENGEDÉLYT KÉREK, VETTEM
AZ (ATIS azonosító betűjel) INFORMÁCIÓT
 - e. 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)/

12.3.4.14 A FORGALMI KÖRÖN

- a. (*position in circuit, e.g. DOWNWIND/FINAL*)
(forgalmi körön elfoglalt helyzet, pl.: HOSSZÚFAL/ALAPFAL)
- b. NUMBER ... FOLLOW (*aircraft type and position*) /*additional instructions if required*/
LESZÁLLÁSI SORSZÁMA (szám) KÖVESSE A (légijármű típusa és helyzete) /szükség
szerint további utasítások/

12.3.4.15 MEGKÖZELÍTÉSEL KAPCSOLATOS UTASÍTÁSOK

Megjegyzés: A „HOSSZÚ VÉGSŐ EGYENES” (LONG FINAL) jelentést akkor alkalmazzák, 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.

- a. MAKE SHORT APPROACH
VÉGEZZEN RÖVID MEGKÖZELÍTÉST
- b. MAKE LONG APPROACH (*or* EXTEND DOWNWIND)
VÉGEZZEN HOSSZÚ MEGKÖZELÍTÉST (*vagy* NYÚJTSA MEG A HOSSZÚFALAT)
- c. REPORT BASE (*or* FINAL, *or* LONG FINAL)
JELENTSE AZ ALAPFALAT (*vagy* VÉGSŐ EGYENEST, *vagy* HOSSZÚ VÉGSŐ EGYENEST)
- d. CONTINUE APPROACH /PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND/
FOLYTASSA A MEGKÖZELÍTÉST /KÉSZÜLJÖN FEL ESETLEGES ÁTSTARTOLÁSRA/
- e. 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*)

12.3.4.16 LESZÁLLÁSI ENGEDÉLY

- a. RUNWAY (*number*) CLEARED TO LAND
(*jelölés*) FUTÓPÁLYÁRA LESZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE

... amikor csökkentett futópálya elkülönítést alkalmaznak
- b. (*traffic information*) RUNWAY (*number*) CLEARED TO LAND
(*forgalmi tájékoztatás*) (*szám*) FUTÓPÁLYÁRA LESZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE

...különleges műveletek esetén

- c. CLEARED TOUCH AND GO
TALAJÉRINTÉSES ÁTSTARTOLÁS ENGEDÉLYEZVE
- d. MAKE FULL STOP
VÉGEZZEN TELJES LESZÁLLÁST (*megállással*)

...futópálya feletti, vagy azzal párhuzamos megközelítés esetén, egyeztetett legkisebb magasságra való süllyedéssel

- e. REQUEST LOW APPROACH (*reasons*)
KÉRÜNK ENGEDÉLYT AZ ALACSONYAN TÖRTÉNŐ ÁTHÚZÁSRA (*ok*)
- f. CLEARED LOW APPROACH /RUNWAY (*number*) / (*altitude restriction if required*) (*go around instructions*) /
ALACSONYAN TÖRTÉNŐ ÁTHÚZÁS ENGEDÉLYEZVE (*jelölés*) FUTÓPÁLYÁRA /
(*magasság megkötés, ha szükséges*), (*átstartolási utasítások*) /

...az irányító torony vagy más megfigyelő hely feletti áthúzás, a földi megfigyelés elősegítésére

- g. REQUEST LOW PASS (*reasons*)
KÉRÜNK ENGEDÉLYT ALACSONY ÁTHÚZÁSRA (*ok*)

- h. CLEARED LOW PASS /as in f/

ALACSONY ÁTHÚZÁS ENGEDÉLYEZVE /mint az „f” jelü kifejezésben/

...helikopter üzemelés esetén

- i. REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location))

KÉRÜNK KÖZVETLEN MEGKÖZELÍTÉST (vagy KÖRÖZÉSES MEGKÖZELÍTÉST, BAL (vagy JOBB) FORDULÓVAL (helyre))

- j. 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 középvezetékétől, egyéb helikoptertől vagy légijárműtől). ÓVATOSAN (magasfeszültségű vezetékek, kivilágítatlan akadályok, légijármű keltette turbulencia, stb)/. LESZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE

12.3.4.17 LÉGIJÁRMŰ KÉSLELTETÉSE

- a. CIRCLE THE AERODROME

KÖRÖZZÖN A REPÜLŐTÉR FELETT

- b. ORBIT (RIGHT, or LEFT) /FROM PRESENT POSITION/

/JELENLEGI HELYZETÉBŐL/ KÖRÖZZÖN JOBBRA (vagy BALRA)

- c. MAKE ANOTHER CIRCUIT

TEGYEN MEG MÉG EGY KÖRT

12.3.4.18 ELHIBÁZOTT MEGKÖZELÍTÉS

- a. GO AROUND, I SAY AGAIN GO AROUND

STARTOLJON ÁT, ISMÉTELEM STARTOLJON ÁT

- b. GOING AROUND

ÁTSTARTOLUNK

12.3.4.19 LÉGIJÁRMŰNEK NYÚJTOTT TÁJÉKOZTATÁS

...ha a légijárművezető a futómű vizuális ellenőrzését kéri:

- a. LANDING GEAR APPEARS DOWN

FUTÓK LÁTSZÓLAG KINT

- b. RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN)
JOBB (vagy BAL, vagy ORR) FUTÓ LÁTSZÓLAG BENT (vagy KINT)
- c. WHEELS APPEAR UP
FUTÓK LÁTSZÓLAG BENT
- d. RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN)
JOBB (vagy BAL, vagy ORR) FUTÓ LÁTSZÓLAG NINCS BENT (vagy KINT)

...felszálló/leszálló légi jármű keltette turbulencia

- e. CAUTION, WAKE TURBULENCE /FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)/ /additional information as required/
VIGYÁZAT, TURBULENCIA /ÉRKEZŐ (vagy INDULÓ) (légi jármű típus)
LÉGIJÁRMŰ MIATT/ /szükség szerint egyéb kiegészítő tájékoztatások/

...gurulóúton vagy előtérén hajtóművező légi jármű mögött elguruló légi járműnek

- f. CAUTION, JET BLAST
VIGYÁZAT, KIÁRAMLÓ GÁZSUGÁR (a hajtóműből)

...légcsonk sávos légi jármű keltette légörvény

- g. CAUTION SLIPSTREAM
VIGYÁZAT, LÉGCSAVAR OKOZTA LÉGÖRVÉNY

12.3.4.20 FUTÓPÁLYA ELHAGYÁS ÉS LESZÁLLÁS UTÁNI KÖZLEMÉNYVÁLTÁSOK

- a. CONTACT GROUND (frequency)
TÉRJEN ÁT A GURITÓRA (frekvencia)
- b. WHEN VACATED CONTACT GROUND (frequency)
HA ELHAGYTA A FUTÓPÁLYÁT, TÉRJEN ÁT A GURITÓRA (frekvencia)
- c. EXPEDITE VACATING
MINÉL ELŐBB HAGYJA EL A FUTÓPÁLYÁT
- d. YOUR STAND (or GATE) (designation)
ÁLLÓHELYE (vagy UTASHÍD) (szám vagy jelölés)
- e. 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 GURITÓRA (frekvencia)
- f. FOLLOW THE FOLLOW ME CAR
KÖVESSE A BEÁLLÍTÓ GÉPKOCSIT
- g. FOLLOW THE MARSHALLER'S/SIGNAL MAN'S INSTRUCTION
KÖVESSE A BEÁLLÍTÓ UTASÍTÁSAIT

...helikopter üzemelés esetén

- h. AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or) HELICOPTER PARKING POSITION (area)
VÉGEZZEN LÉGI GURULÁST A HELIKOPTER ÁLLÓHELYRE, (vagy) PARKOLÓ TERÜLETRE
- i. 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 légi jármű, személyek, stb.)/
- j. 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 üzemem kívül lévő futópályára). KERÜLJE KI (légi járművet, vagy járművet, vagy személyeket)

12.3.5 ATS egységek közötti koordináció

12.3.5.1 SZÁMÍTOTT ADATOK ÉS JAVÍTÁSOK

- a. 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 /légi jármű repülési irány/ (légi jármű hívójele) /SSR kódja/ (légi jármű típusa) SZÁMÍTOTT (fontos pont) (idő) (magasság) (vagy SÜLLYEDŐ-BEN) (magasság)-RÓL (magasság)-RA /SEBESSÉG (FPL TAS rovat)/ (útvonal) /MEGJEGYZÉSEK/

...a számított adatokat adó egység közleménye:

- b. ESTIMATE (significant point) ON (aircraft call sign)
SZÁMÍTOTT (fontos pont) A (légi jármű hívójele) -RÓL

...a számított adatokat vevő egység válasza, ha a repülési terv adatok nem állnak rendelkezésre

- c. NO DETAILS
NINCS REPÜLÉSI TERV

...a számított adatokat vevő egység válasza, ha a repülési terv adatok rendelkezésre állnak

(aircraft type) (destination)
(légi jármű típus) (rendeltetési repülőtér)

...a számított adatokat adó egység

/SQUAWKING (SSR code)/ /ESTIMATED/ (significant point) (time) AT (level)
(SSR kódja) /SZÁMÍTOTT/ (fontos pont) (idő), (magasság)

Megjegyzés: Abban az esetben, ha repülési terv adatok nem állnak rendelkezésre, a vevő egységnek a „b” pontban szereplő közleményre: a „NO DETAILS” „NINCS REPÜLÉSI TERV”-et kell válaszolnia. Ekkor az adó egységnek az „a” pontban leírtaknak megfelelő, teljes határszámítási közleményt kell továbbítania.

- d. 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
(*azonosítójel 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*)
- e. REVISION (*aircraft call sign*) (*details as necessary*)
JAVÍTÁS (*légijármű hívójele*) (*szükség szerinti részletezés*)

12.3.5.2 IRÁNYÍTÁS ÁTADÁS KÉRÉSE

...amikor a rádióösszeköttetés átadása és az irányítási felelősség átadása nem egyidőben történik

- a. REQUEST RELEASE OF (*aircraft call sign*)
KÉRJÜK ÁT A (*légijármű hívójele*)-T
- b. (*aircraft call sign*) RELEASED /AT (*time*)/ /conditions/restrictions/
(*légijármű hívójele*) ÁTADVA /(idő)-KOR/ /feltételek és/vagy megkötések/
- c. IS (*aircraft call sign*) RELEASED /FOR CLIMB (or DESCENT)/
ÁT VAN-E ADVA (*légijármű hívójele*) /EMELKEDÉSRE (vagy SÜLLYEDÉSRE)/
- d. (*aircraft call sign*) NOT RELEASED /UNTIL (*time or significant point*)/
(*légijármű hívójele*) NEM ADJUK ÁT /(idő vagy fontos pont)-IG/
- e. UNABLE (*aircraft call sign*) /TRAFFIC IS (*details*)/
(*légijármű hívójele*)-T NEM TUDOM ÁTADNI /FORGALOM (részletek)/

12.3.5.3 ENGEDÉLY MÓDOSÍTÁSA

- a. MAY WE CHANGE CLEARANCE OF (*aircraft call sign*) TO (*details of alteration proposed*)
MÓDOSÍTHATJUK (*légijármű hívójele*) ENGEDÉLYÉT (*javasolt módosítás részletei*)-
RE
- b. AGREED TO (*alteration of clearance*) OF (*aircraft callsign*)
HOZZÁJÁRULUNK (*légijármű hívójele*) (*módosított engedély*)-HEZ
- c. UNABLE (*aircraft callsign*)
NEM JÁRULUNK HOZZÁ A (*légijármű hívójele*) ENGEDÉLYÉNEK
MÓDOSÍTÁSÁHOZ
- d. 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*)

12.3.5.4 HOZZÁJÁRULÁSI KÉRELEM

...a légi jármű már levegőben van, de a vonatkozó együttműködési megállapodásban meghatározottaktól eltérő feltételekkel kíván működni

- a. APPROVAL REQUEST (*aircraft call sign*) ESTIMATED DEPARTURE FROM (*significant point*) AT (*time*)
HOZZÁJÁRULÁST KÉRÜNK (*légi jármű hívójele*) SZÁMÍTOTT (*fontos pont*) ELHAGYÁSI IDEJE (*idő*)
- b. (*aircraft call sign*) REQUEST APPROVED /*restriction (if any)*/
HOZZÁJÁRULUNK (*légi jármű azonosítója*)-HOZ /*korlátozás (ha van)*/
- c. (*aircraft call sign*) UNABLE (*alternative instructions*)
NEM TUDUNK HOZZÁJÁRULNI (*légi jármű hívójele*)-HOZ (*új javaslat*)

12.3.5.5 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

12.3.5.6 RADAR ÁTADÁS

RADAR HANDOVER (*aircraft call sign*) /SQUAWKING (*SSR code*)/ POSITION (*aircraft position*) (*level*)

RADAR ÁTADÁS (*légi jármű hívójele*) /*SSR kódja*/ HELYZETE (*légi jármű tartózkodási helye*) (*magasság*)-ON

12.3.5.7 AZONNALI ENGEDÉLYKÉRELEM

....a légi jármű 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

- a. EXPEDITE CLEARANCE (*aircraft call sign*) EXPECTED DEPARTURE FROM (*place*) AT (*time*)
AZONNALI ENGEDÉLYT KÉREK (*légi jármű hívójele*) VÁRHATÓ INDULÁSA (*hely*)-RŐL (*idő*)-KOR
- b. EXPEDITE CLEARANCE (*aircraft call sign*) /ESTIMATED/ OVER (*place*) AT (*time*) REQUESTS (*level or route, etc.*)
AZONNALI ENGEDÉLYT KÉREK (*légi jármű hívójele*) VÁRHATÓ/ (*hely*) FELETT (*idő*)-KOR KÉREK (*útvonalat, vagy magasságot, stb.*)

12.3.5.8 ÜZEMELÉS A CSÖKKENTETT FÜGGŐLEGES ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUM (RVSM) LÉGTÉRBE

....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 kiegészítésénél, ahol az automatikus adat továbbításból a repülési terv 18. rovata nem kerül továbbításra (a közlést további szükséges tájékoztatással kell kiegészíteni)

- a. NEGATIVE RVSM (*supplementary information, e.g. state aircraft*)

NEM RVSM ENGEDÉLYEZETT (*kiegészítő tájékoztatás, pl.: állami légijármű*)

....rendkívüli állapot/körülmény okának közlésére, amikor egy légijármű erős turbulencia, vagy egyéb veszélyes meteorológiai képződmény (vagy berendezés hibája, amelyik a megfelelő következtében képtelen az RVSM üzemelésre

- b. UNABLE RVSM DUE TURBULENCE (*or EQUIPMENT, as applicable*)

KÉPTELEN AZ RVSM-re TURBULENCIA (*vagy BERENDEZÉS, amelyik a megfelelő MIATT*)

12.4 RADAR KIFEJEZÉSEK

Megjegyzés: Az alábbiak azokat a kifejezéseket tartalmazzák, melyek kifejezetten akkor használatosak, ha a légiforgalmi szolgálatok nyújtásakor radart használnak. A fenti pontokban szereplő, a légiforgalmi szolgálatok ellátása során alkalmazandó kifejezések, a körülményeknek megfelelően, ugyancsak alkalmazandók.

12.4.1 Általános radar kifejezések

12.4.1.1 LÉGIJÁRMŰVEK AZONOSÍTÁSA

- a. REPORT HEADING /AND FLIGHT LEVEL (*or ALTITUDE*)/

JELENTSE AZ IRÁNYÁT /REPÜLÉSI SZINTJÉT (*vagy TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁGÁT*)/

- b. FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (*or RIGHT*) HEADING (*three digits*)

FORDULJON BALRA (*vagy JOBBRA*) AZONOSÍTÁS MIATT. IRÁNY (*három számjegy*)

- c. TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING

ADJON AZONOSÍTÁSHOZ ÉS JELENTSE AZ IRÁNYÁT

- d. RADAR CONTACT /*position*/

AZONOSÍTVA /*hely*/-EN

- e. IDENTIFIED /*position*/

AZONOSITVA /*hely*/-EN

- f. NOT IDENTIFIED /*reason*/ /RESUME (*or CONTINUE*) OWN NAVIGATION/

NINCS AZONOSITVA /*ok miatt*/ /TÉRJEN VISSZA (*vagy FOLYTASSA*) SAJÁT NAVIGÁCIÓVAL/

12.4.1.2 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*))

12.4.1.3 VEKTORÁLÁSI UTASÍTÁSOK

- a. LEAVE (*significant point*) HEADING (*three digits*)
HAGYJA EL A (*fontos pont*)-OT (*három számjegy*) IRÁNYON
- b. CONTINUE HEADING (*three digits*)
FOLYTASSA A (*három számjegy*) IRÁNYON
- c. CONTINUE PRESENT HEADING
FOLYTASSA A JELENLEGI IRÁNYÁN
- d. FLY HEADING (*three digits*)
REPÜLJÖN A (*három számjegy*) IRÁNYON
- e. TURN LEFT (*or RIGHT*) HEADING (*three digits*) /*reason*/
FORDULJON BALRA (*vagy JOBBRA*) (*három számjegy*) IRÁNYRA /(*ok*) MIATT/
- f. TURN LEFT (*or RIGHT*) (*number of degrees*) DEGREES /*reason*/
FORDULJON BALRA (*vagy JOBBRA*) (*fokérték*) FOKOT /(*ok*) MIATT/
- g. STOP TURN HEADING (*three digits*)
FEJEZZE BE A FORDULÓJÁT (*három számjegy*) IRÁNYON
- h. FLY HEADING (*three digits*), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (*name*) (*significant point*)
REPÜLJÖN (*három számjegy*) IRÁNYON, AMIKOR KÉPES TARTSON KÖZVETLENÜL (*navigációs berendezés*) (*fontos pont*) -RA
- i. HEADING IS GOOD
IRÁNYA JÓ

12.4.1.4 RADAR VEKTORÁLÁS BEFEJEZÉSE

- a. RESUME OWN NAVIGATION (*position of aircraft*) (*specific instructions*)
FOLYTASSA SAJÁT NAVIGÁCIÓVAL (*légijármű helyzete*) (*különleges utasítások*)
- b. 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*)/

12.4.1.5 MANÓVEREK

- a. MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (*or RIGHT*) /*reason*/
CSINÁLJON BALRA (*vagy JOBBRA*) EGY 360 FOKOS FORDULÓT /(*ok*) MIATT/
- b. ORBIT LEFT (*or RIGHT*) /*reason*/
KÖRÖZZÖN BALRA (*vagy JOBBRA*) /(*ok*) MIATT/

... a fedélzeti irányrendszer megbízhatatlan működése esetén

- c. 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
- d. TURN LEFT (*or* RIGHT) NOW
MOST FORDULJON BALRA (*vagy* JOBBRA)
- e. STOP TURN NOW
MOST FEJEZZE BE A FORDULÓT

Megjegyzés: Amikor a radar vektorálás, vagy a fenti manőverek okát meg kell adni, az alábbi kifejezéseket használják:

- a. DUE TRAFFIC
FORGALOM MIATT
- b. FOR SPACING
NAGYOBB TÁVOLSÁGTARTÁS ÉRDEKÉBEN
- c. FOR DELAY
KÉSLELTETÉS MIATT
- d. FOR DOWNWIND (*or* BASE, *or* FINAL)
HOSSZÚFALRA (*vagy* ALAPFALRA, *vagy* VÉGSŐ EGYENESRE)

12.4.1.6 SEBESSÉG SZABÁLYOZÁS

- a. REPORT SPEED
JELENTSE A SEBESSÉGÉT
- b. SPEED (*number*) KNOTS (*or* KILOMETRES PER HOUR)
SEBESSÉG (*szám*) CSOMÓ (*vagy* KILOMÉTER PER ÓRA)
- c. 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
- d. DO NOT EXCEED (*number*) KNOTS (*or* KILOMETRES PER HOUR)
NE LÉPJEN TÚL (*szám*) CSOMÓT (*vagy* KILOMÉTER PER ÓRA) SEBESSÉGET
- e. MAINTAIN PRESENT SPEED
TARTSA JELENLEGI SEBESSÉGÉT
- f. 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)/

- g. INCREASE (*or* REDUCE) SPEED BY (*number*) KNOTS (*or* KILOMETRES PER HOUR)
NÖVELJE (*vagy* CSÖKKENTSE) SEBESSÉGÉT (*szám*) CSOMÓ (*vagy* KILOMÉTER PER ÓRA) ÉRTÉKKEL
- h. RESUME NORMAL SPEED
TARTSON NORMÁLIS SEBESSÉGET
- i. REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED
CSÖKKENTSÉN A LEGKISEBB MEGKÖZELÍTÉSI SEBESSÉGRE
- j. REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED
CSÖKKENTSÉN A LEGKISEBB TISZTA SEBESSÉGRE
- k. NO /ATC/ SPEED RESTRICTIONS
NINCS /ATC által kiadott/ SEBESSÉG MEGKÖTÉS

12.4.1.7 HELYZETJELENTÉS

... amikor a radarirányítás alatt álló légi járműnek engedélyt adnak arra, hogy mellőzze a helyzetjelentések adását

- a. OMIT POSITION REPORTS /UNTIL (*specify*)/
MELLŐZZE A HELYZETJELENTÉST /(*meghatározás*)-IG/
- b. NEXT REPORT AT (*significant point*)
KÖVETKEZŐ HELYZETJELENTÉST (*fontos pont*)-NÁL ADJON
- c. REPORTS REQUIRED ONLY AT (*significant point(s)*)
HELYZETJELENTÉST CSAK (*fontos ponton vagy ponto(ko)n*)) ADJON
- d. RESUME POSITION REPORTING
FOLYTASSA A HELYZETJELENTÉSEK ADÁSÁT

12.4.1.8 FORGALMI TÁJÉKOZTATÁS ÉS KITÉRÉSI MANŐVEREK

- a. TRAFFIC (*number*) O'CLOCK (*distance*) (*direction of flight*) /*any other pertinent information*/
FORGALOM (*szám*) ÓRA-IRÁNYBAN (*távolság*) (*forgalom haladási iránya*) /*egyéb tájékoztatások*/
- 1. UNKNOWN
ISMERETLEN
- 2. SLOW MOVING
LASSÚ MOZGÁSÚ
- 3. FAST MOVING
GYORS MOZGÁSÚ
- 4. CLOSING
KÖZELEDŐBEN

5. OPPOSITE (*or* SAME) DIRECTION
SZEMBEJÖVŐ (*vagy* AZONOS) IRÁNYON
6. OVERTAKING
ELŐZÉST HAJT VÉGRE
7. CROSSING LEFT TO RIGHT (*or* RIGHT TO LEFT)
BALRÓL JOBBRA (*vagy* JOBBRÓL BALRA) KERESZTEZ
8. (*aircraft type*)
(*légi jármű típusa – ha ismert*)
9. (*level*)
(*magasság – ha ismert*)
10. CLIMBING (*or* DESCENDING)
EMELKEDIK (*vagy* SÜLLYED) – *ha ismert*

...iránykérés kitérésre

- b. REQUEST VECTORS
KÉREK IRÁNYOKAT
- c. DO YOU WANT VECTORS?
KÍVÁN IRÁNYOKAT (*a kitéréshez*)?

... az ismeretlen forgalom elhagyásakor

- d. CLEAR OF TRAFFIC /*appropriate instructions*/
ELHAGYTA AZ ISMERETLEN FORGALMAT /*megfelelő utasítások*/

... kitérítő ténykedésre adott utasítás

- e. 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*)
- f. 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*)

12.4.1.9 RÁDIÓÖSSZEKÖTTETÉS ÉS RÁDIÓHIBA

- a. /IF/ RADIO CONTACT LOST (*instructions*)
/HA/ A RÁDIÓÖSSZEKÖTTETÉS ELVESZETT (*utasítások*)

- b. IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (*number*) MINUTES (*or* SECONDS) (*instructions*)
HA NEM LESZ RÁDIÓÖSSZEKÖTTETÉSE (*szám*) PERCIG (*vagy* MÁSODPERCIG) (*utasítások*)
 - c. REPLY NOT RECEIVED (*instructions*)
ADÁSÁT NEM VETTEM (*utasítások*)
- ... ha rádióhibát feltételeznek
- d. IF YOU READ /*manoeuvre instructions or* SQUAWK (*code or* IDENT)/
HA VESZI AZ ADÁST /*manőverre szóló utasítások, vagy ÁLLÍTSA A* TRANSZPONDERÉT (*kód*)-RA *vagy* ADJON SPI AZONOSÍTÓ JELET)/
 - e. (*manoeuvre or* SQUAWK) OBSERVED. POSITION (*position of aircraft*). WILL CONTINUE RADAR CONTROL
(*manőver, vagy KÓDVÁLTÁS*) MEGFIGYELVE. HELYZETE (*hely*) FELETT. FOLYTATOM A RADARIRÁNYÍTÁST

12.4.1.10 RADARSZOLGÁLTATÁS BEFEJEZÉSE

- a. RADAR CONTROL TERMINATED /DUE (*reason*)/
RADAR IRÁNYÍTÁS BEFEJEZVE /(ok) MIATT/
- b. RADAR SERVICE TERMINATED (*instructions*)
RADARSZOLGÁLTATÁS BEFEJEZVE (*egyéb utasítások*)
- c. WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (*appropriate instructions or information*)
RÖVIDESEN ELVESZÍTEM AZ AZONOSSÁGOT (*megfelelő utasítások vagy tájékoztatások*)
- d. IDENTIFICATION LOST /*reasons*/ (*instructions*)
ELVESZTETTEM AZ AZONOSSÁGÁT /(ok) MIATT/ (*utasítások*)

12.4.1.11 RADAR BERENDEZÉSBEN BEÁLLÓ VÁLTOZÁS (ROMLÁS)

- a. SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (*appropriate information as necessary*)
MÁSODLAGOS RADAR MEGHIBÁSODOTT (*megfelelő tájékoztatások szükség szerint*)
- b. PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (*appropriate information as necessary*)
ELSŐDLEGES RADAR MEGHIBÁSODOTT (*megfelelő tájékoztatások szükség szerint*)

12.4.2 Radar a bevezető irányító szolgáltatnál

12.4.2.1 RADARVEKTORÁLÁS A BEVEZETÉSHEZ

- a. VECTORING FOR (*type of pilot-interpreted aid e.g. ILS, VOR, NDB*) APPROACH RUNWAY (*number*)
RADARVEKTORÁLÁS A (*jelölés*) FUTÓPÁLYA (*a légi járművezető által önállóan végzett bevezetést kiszolgáló navigációs berendezés, pl.: ILS, VOR, NDB*)-RE

- b. VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (*number*)
RADARVEKTORÁLÁS A (*jelölés*) FUTÓPÁLYA, LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ MEGKÖZELÍTÉSÉHEZ
- c. VECTORING FOR (*positioning in the circuit*)
RADARVEKTORÁLÁS A (*jelölés*) FUTÓPÁLYA (*forgalmi körének meghatározott pontja*)-RA
- d. VECTORING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (*number*)
RADARVEKTORÁLÁS A (*jelölés*) FUTÓPÁLYA LÉGTÉR ELLENŐRZŐ RADAR SEGÍTSÉGÉVEL VÉGREHAJTOTT MEGKÖZELÍTÉSÉHEZ
- e. VECTORING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (*number*)
VEKTORÁLÁS A (*jelölés*) FUTÓPÁLYA PRECIZIÓS MEGKÖZELÍTÉSÉHEZ
- f. (*type*) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (*reason*) (*alternative instructions*)
(*típusú*) MEGKÖZELÍTÉS NEM LEHETSÉGES (*ok*) MIATT (*másféle bevezetésre adott utasítások*)

12.4.2.2 RADARVEKTORÁLÁS ILS VAGY EGYÉB A LÉGIJÁRMŰ VEZETŐJE ÁLTAL ÖNÁLLÓAN VÉGZETT BEVEZETÉST KISZOLGÁLÓ NAVIGÁCIÓS BERENDEZÉSRE

- a. 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
- b. 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*)

...amikor a légijármű vezetője meghatározott távolságra történő ráhelyezést kér

- c. REQUEST (*distance*) FINAL
(*távolság*) HOSSZÚSÁGÚ VÉGSŐ EGYENEST KÉRÜNK
- d. CLEARED FOR (*type of approach*) APPROACH RUNWAY (*number*)
ENGEDÉLYEZVE AZ (*típusú*) MEGKÖZELÍTÉS A (*jelölés*) FUTÓPÁLYÁRA

...utasítások és tájékoztatások

- e. 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
- f. CLOSING FROM LEFT (*or* RIGHT) /REPORT ESTABLISHED/
BALRÓL (*vagy* JOBBRÓL) ZÁRKÓZIK FEL, /JELENTSE, HA KÖVETI/
- g. 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/

- h. EXPECT VECTORS ACROSS (localizer course or radio aid) (reason)
A RADAR VEKTOROK VÁRHATÓAN KERESZTÜL VISZIK AZ (ILS irányzáson vagy rádiónavigációs berendezésen) (ok) MIATT)
- i. THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (localizer course or radio aid) /reason/
EZ A FORDULÓ KERESZTÜL VISZI (ILS irányzáson vagy rádiónavigációs berendezésen) /(ok) MIATT/
- j. TAKING YOU THROUGH (localizer course or radio aid) /reason/
KERESZTÜLVISZEM (ILS irányzáson vagy rádióberendezésen) /(ok) MIATT/
- k. REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH
JELENTSE, HA A SIKLÓPÁLYÁT KÖVETI
- l. MAINTAIN (altitude) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION
TARTSON (magasság) A SIKLÓPÁLYA ELÉRÉSÉIG
- m. INTERCEPT (localizer course or radio aid) /REPORT ESTABLISHED/
ÁLLJON RÁ (ILS irányzáson vagy navigációs berendezés)-RE /JELENTSE, HA KÖVETI/

12.4.2.3 EGYMÁSTÓL FÜGGETLEN ÉS EGYMÁSTÓL FÜGGŐ PÁRHUZAMOS MEGKÖZELÍTÉSI MŰVELETEK

- a. CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT)
ENGEDÉLYEZVE (megközelítés típusa) MEGKÖZELÍTÉS A (szám) BAL (vagy JOBB) FUTÓPÁLYÁRA
- b. 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 IRÁNYZÁVOT (vagy a GBAS/SBAS/MLS VÉGSŐ MEGKÖZELÍTÉSI IRÁNYT). FORDULJON AZONNAL BALRA (vagy JOBBRA) és TÉRJEN VISSZA AZ IRÁNYZÁVRA (vagy a GBAS/SBAS/MLS VÉGSŐ MEGKÖZELÍTÉSI IRÁNYRA)
- c. ILS (or MLS) RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) LOCALIZER (or MLS) FREQUENCY IS (frequency)
A (szám) BAL (vagy JOBB) FUTÓPÁLYA IRÁNYZÁV (vagy MLS) FREKVENCIAJA (frekvencia)

...kitérítő ténykedésre, ha azt tapasztalják, hogy egy légi jármű megsérti a biztonsági zónát (NTZ-t)

- d. 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

...kitérítő ténykedésre, 400 láb (120 m) alatt, amikor párhuzamos futópályákra meghatározott akadály felmérési síkokat alkalmaznak

- e. CLIMB TO (*altitude*) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC /DEVIATING FROM ADJECENT APPROACH/ (*further instructions*)
AZONNAL EMELKEDJEN (*magasság*)-RA FORGALOM ELKERÜLÉS MIATT /HOGY ELKERÜLJE A SZOMSZÉDOS PÁLYÁRA MEGKÖZELÍTÉST VÉGZŐ LÉGIJÁRMŰVET/ (*további utasítások*)

12.4.2.4 LÉGTÉR ELLENŐRZŐ RADARRAL KAPCSOLATOS RÁDIÓTÁVBESZÉLŐ KIFEJEZÉSEK

12.4.2.4.1 SZOLGÁLTATÁS

- a. 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*)/
- b. APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (*distance*) FROM TOUCHDOWN
A BEVEZETÉSI UTASÍTÁSOKAT A KÜSZÖBTŐL (*távolságig*) ADOM

12.4.2.4.2 MAGASSÁGI TÁJÉKOZTATÁS

- a. COMMENCE DESCENT NOW /TO MAINTAIN A (*number*) DEGREE GLIDE PATH/ MOST KEZDJE EL A SÜLLYEDÉST /TARTSON (*szám*) FOKOS SIKLÓPÁLYÁT/
- b. (*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

12.4.2.4.3 HELYZETTÁJÉKOZTATÁS

- (*distance*) FROM TOUCHDOWN
(*távolság*) A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL

12.4.2.4.4 ELLENŐRZÉSEK

- a. CHECK GEAR DOWN /AND LOCKED/
ELLENŐRIZZE, HOGY FUTÓJA KINT /ÉS RÖGZÍTVE/ VAN-E
- b. OVER THRESHOLD
A KÜSZÖB FÖLÖTT

12.4.2.4.5 A MEGKÖZELÍTÉS BEFEJEZÉSE

- a. REPORT VISUAL
JELENTSE, HA LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VAN

- b. REPORT RUNWAY /LIGHTS/ IN SIGHT
JELENTSE, HA LÁTJA A FUTÓPÁLYÁT /FUTÓPÁLYA FÉNYEKET/
- c. APPROACH COMPLETED /CONTACT (*unit*)/
A BEVEZETÉS BEFEJEZVE /TÉRJEN ÁT (*egységre*)/

12.4.2.5 PRECÍZIÓS BEVEZETŐ RADARRAL KAPCSOLATOS RÁDIÓTÁVBESZÉLŐ KIFEJEZÉSEK

12.4.2.5.1 SZOLGÁLTATÁS

- a. THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY (*number*)
PRECÍZIÓS RADAR BEVEZETÉS LESZ A (*jelölés*) FUTÓPÁLYÁRA
- b. PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE (*reason*) (*alternative instructions*)
PRECÍZIÓS BEVEZETÉS NEM LEHETSÉGES (*ok*) MIATT (*más megközelítési módra szóló utasítás*)
- c. IN CASE OF GO AROUND (*instructions*)
HA ÁTSTARTOL (*utasítások*)

12.4.2.5.2 RÁDIÓTÁVBESZÉLŐ ÖSSZEKÖTTETÉS

- a. DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS
NE VÁLASZOLJON A TOVÁBBI RÁDIÓ ADÁSOKRA
- b. REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE INSTRUCTIONS
VÁLASZÁT NEM VETTEM. FOLYTATOM AZ UTASÍTÁSOKAT

12.4.2.5.3 OLDALSZÖG TÁJÉKOZTATÁS

- a. CLOSING /SLOWLY (*or QUICKLY*)/ /FROM THE LEFT (*or FROM THE RIGHT*)
/LASSAN (*vagy GYORSAN*) /KÖZELEDIK /BALRÓL (*vagy JOBBRÓL*)/
- b. HEADING IS GOOD
GÉPTENGELY IRÁNYA JÓ
- c. ON TRACK
KÖZÉPVONALON
- d. SLIGHTLY (*or WELL, or GOING*) LEFT (*or RIGHT*) OF TRACK
KISSÉ (*vagy NAGYON vagy ELTÉR*) BALRA (*vagy JOBBRA*) A KÖZÉPVONALTÓL
- e. (*number*) METRES LEFT (*or RIGHT*) OF TRACK
(*szám*) MÉTERREL BALRA (*vagy JOBBRA*) A KÖZÉPVONALTÓL

12.4.2.5.4 MAGASSÁGI TÁJÉKOZTATÁS

- a. APPROACHING GLIDE PATH
KÖZELEDŐBEN A SIKLÓPÁLYÁHOZ

- b. 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)/
- c. RATE OF DESCENT IS GOOD
SÜLLYEDÉS MÉRTÉKE JÓ
- d. ON GLIDE PATH
SIKLÓPÁLYÁN
- e. 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
- f. /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)
- g. ADJUST RATE OF DESCENT
SZABÁLYOZZA A SÜLLYEDÉS MÉRTÉKÉT
- h. COMING BACK /SLOWLY (or QUICKLY)/ TO GLIDE PATH
/LASSAN (vagy GYORSAN)/ VISSZATÉRŐBEN A SIKLÓPÁLYÁRA
- i. RESUME NORMAL RATE OF DESCENT
VEGYE FEL ÚJRA A NORMÁL SÜLLYEDÉSI ÉRTÉKET
- j. ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (to be followed by appropriate instructions)
A MAGASSÁGI ELEM MEGHIBÁSODOTT (megfelelő utasítások)
- k. (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

12.4.2.5.5 HELYZETTÁJÉKOZTATÁS

- a. (distance) FROM TOUCHDOWN
(távolság) A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL
- b. OVER APPROACH LIGHTS
A BEVEZETŐ FÉNYSOR FÖLÖTT
- c. OVER THRESHOLD
A KÜSZÖB FÖLÖTT

12.4.2.5.6 ELLENŐRZÉSEK

- a. CHECK GEAR DOWN AND LOCKED
ELLENŐRIZZE, HOGY FUTÓJA KINT ÉS RÖGZITVE VAN-E

- b. CHECK DECISION ALTITUDE (*or* HEIGHT)
ELLENŐRIZZE AZ ELHATÁROZÁSI TENGERSZINT (*vagy* FÖLDFELSZÍN)
FELETTI MAGASSÁGÁT

12.4.2.5.7 A MEGKÖZELÍTÉS BEFEJEZÉSE

- a. REPORT VISUAL
JELENTSE, HA LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VAN
- b. REPORT RUNWAY /LIGHTS/ IN SIGHT
JELENTSE, HA LÁTJA A FUTÓPÁLYÁT /FUTÓPÁLYA FÉNYEKET/
- c. APPROACH COMPLETED /CONTACT (*unit*)/
A BEVEZETÉS BEFEJEZVE /TÉRJEN ÁT (*egységre*)/

12.4.2.5.8 MEGSZAKÍTOTT MEGKÖZELÍTÉS

- a. CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND (*missed approach instructions*)
FOLYTASSA LÁTÁSSAL VAGY STARTOLJON ÁT (*megszakított megközelítési utasítások*)
- b. GO AROUND IMMEDIATELY (*missed approach instructions*) /(*reason*)
AZONNAL STARTOLJON ÁT /*megszakított megközelítési utasítások*/ (*oka*)
- c. ARE YOU GOING AROUND?
ÁTSTARTOL?
- d. IF GOING AROUND (*appropriate instructions*)
HA ÁTSTARTOL (*megfelelő utasítások*)
- e. GOING AROUND
ÁTSTARTOLUNK

12.4.3 A másodlagos légtérellenőrző radarral (SSR) kapcsolatos kifejezések

12.4.3.1 AZ SSR BERENDEZÉS KÉPESSÉGÉNEK MEGHATÁROZÁSA

- a. ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY
KÖZÖLJE A TRANSZPONDERE KÉPESSÉGÉT
- b. TRANSPONDER (*as shown in the flight plan*)
(*a repülési tervben feltüntetett*) TÍPUSÚ TRANSZPONDER VAN A FEDÉLZETEN
- c. NEGATIVE TRANSPONDER
NINCS TRANSZPONDER A FEDÉLZETEN

12.4.3.2 A TRANSZPONDER BEÁLLÍTÁSÁRA ADOTT UTASÍTÁS

- a. FOR DEPARTURE SQUAWK (*code*)
INDULÁS ELŐTT ÁLLÍTSA A TRANSZPONDERÉT (*szám*) -RA

- b. SQUAWK (*code*)
ÁLLÍTSA TRANSZPONDERÉT (*szám*) -RA

12.4.3.3 HA FEL KELL KÉRNI A SZEMÉLYZETET EGY, MÁR ELŐZETESEN KAPCSOLT KÓD ÚJRA KAPCSOLÁSÁRA

- a. RESET SQUAWK /(*mode*)/ (*code*)
ÁLLÍTSA BE ÚJRA A (*módot*) (*kódot*)
- b. RESETTING (*mode*) (*code*)
ÚJRAÁLLÍJTUK A (*módot*) (*kódot*)

12.4.3.4 HA KÉRNI KELL A LÉGIJÁRMŰ AZONOSÍTÁS ÚJRAKAPCSOLÁSÁT

RESET MODE S IDENTIFICATION
ÁLLÍTSA BE ÚJRA AZ S MÓDÚ AZONOSÍTÁST

12.4.3.5 HA FEL KELL KÉRNI A SZEMÉLYZETET A MÁR BEÁLLÍTOTT „A” MÓDÚ KÓD MEGERŐSÍTÉSÉRE

- a. CONFIRM SQUAWK (*code*)
ERŐSÍTSE MEG A KÓDJÁT
- b. SQUAWKING (*code*)
TRANSZPONDERKÓD (*kód*)

12.4.3.6 HA FEL KELL KÉRNI A SZEMÉLYZETET AZ IDENT MŰKÖDTETÉSÉRE:

- a. SQUAWK /(*code*)/ AND/ IDENT
/ÁLLÍTSA TRANSZPONDERÉT (*kód*) -RA/ /ÉS/ ADJON AZONOSÍTÓ JELET

... katonai transzponderek üzemeltetése:

- b. SQUAWK LOW
KAPCSOLJA CSÖKKENTETT TELJESÍTMÉNYRE TRANSZPONDERÉT
- c. SQUAWK NORMAL
KAPCSOLJA NORMÁL TELJESÍTMÉNYRE TRANSZPONDERÉT

12.4.3.7 HA FEL KELL KÉRNI A SZEMÉLYZETET A TRANSZPONDER ÜZEMELTETÉSÉNEK IDŐLEGES FELFÜGGESZTÉSÉRE

SQUAWK STANDBY
KAPCSOLJA TRANSZPONDERÉT KÉSZENLÉTI ÜZEMMÓDRA

...katonai transzponderek

STOP SQUAWK THREE
KAPCSOLJA KI AZ IFF-T

Megjegyzés: Bizonyos katonai transzponderek (IFF) egyidejűleg képesek „katonai” (Mode A/3) és „polgári” üzemmódban működni. Ha a Mode 3/A üzemet kívánják megszüntetni, a „SQUAWK

STANDBY” (KAPCSOLJA TRANSPONDERÉT KÉSZENLÉTI ÜZEMMÓDRA) kifejezés nem használható, mivel ez megszünteti a polgári üzemmódban történő választást is.

12.4.3.8 SZEMÉLYZET FELKÉRÉSE A TRANSPONDER VÉSZHELYZETI KÓDRA VALÓ BEÁLLÍTÁSÁRA

SQUAWK MAYDAY /CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO/

ÁLLÍTSA TRANSPONDERÉT MAYDAY-RE /KÓD HETVENHÉT-NULLA-NULLA/

12.4.3.9 HA FEL KELL KÉRNI A SZEMÉLYZETET A TRANSPONDER TELJES KIKAPCSOLÁSÁRA

STOP SQUAWK

KAPCSOLJA KI TRANSPONDERÉT

12.4.3.10 HA FEL KELL KÉRNI A SZEMÉLYZETET, HOGY TRANSPONDERÉT MAGASSÁG KIJEZŐ ÜZEMMÓDBAN ÜZEMELTESSE

SQUAWK CHARLIE

KAPCSOLJON CHARLIE ÜZEMMÓDRA

12.4.3.11 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*)

12.4.3.12 HA FEL KELL KÉRNI A SZEMÉLYZETET, HOGY KAPCSOLJA KI A TRANSPONDER MAGASSÁG KIJEZŐ ÜZEMMÓDJÁT, MERT HELYTELEN JELZÉST AD

STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION

KAPCSOLJA KI A CHARLIE ÜZEMMÓDOT, MERT HELYTELEN KIJEZÉST MUTAT

12.4.3.13 HA FEL KELL KÉRNI A SZEMÉLYZETET A MÁSODLAGOS RADAR BERENDEZÉS ÁLTAL KIJEZETT MAGASSÁG ELLENŐRZÉSÉRE

CONFIRM (*level*)

ERŐSÍTSE MEG (*magasságát*)

Megjegyzés: A körzeti radar irányító szolgálat egyéb rádiótávbeszélő kifejezései a bevezető radar irányító szolgálat kifejezései között találhatók.

12.5 BERENDEZÉSFÜGGŐ AUTOMATIKUS LÉGTÉR ELLENŐRZÉSEL (ADS) KAPCSOLATOS KIFEJEZÉSEK

12.5.1 Általános ADS kifejezések

12.5.1.1 ADS ROMLÁS

ADS (*or* AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE) OUT OF SERVICE (*appropriate information as necessary*)

ADS (vagy BERENDEZÉSFÜGGŐ AUTOMATIKUS LÉGTÉR ELLENŐRZÉS) ÜZEMEN KÍVÜL (*megfelelő tájékoztatások szükség szerint*)

12.6 RIASZTÁS SORÁN ALKALMAZOTT KIFEJEZÉSEK**12.6.1 Riasztási kifejezések****12.6.1.1 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 MAGASSÁGÁT, A QNH (szám) /(mértékegység)/. /A MINIMÁLIS TENGERSZINT FELETTI REPÜLÉSI MAGASSÁG (magasság)/

12.6.1.2 A FÖLDFELSZÍNNEL VALÓ ÖSSZEÜTKÖZÉSI VESZÉLYRE TÖRTÉNŐ FIGYELMEZTETÉS

(*aircraft call sign*) TERRAIN ALERT, (*suggested pilot action, if possible*)

(*légijármű hívójel*) FÖLDFELSZÍNNEL VALÓ ÖSSZEÜTKÖZÉSI VESZÉLY,
(*légijármű vezetője számára javasolt ténykedés, amennyiben lehetséges*)

12.7 FÖLDI SZEMÉLYZET/LÉGIJÁRMŰ SZEMÉLYZET KÖZÖTT ALKALMAZOTT KIFEJEZÉSEK**12.7.1 Földi személyzet/légijármű személyzet kifejezései****12.7.1.1 INDÍTÁSI ELJÁRÁSOK**

...(földi személyzet és légijármű személyzet között)

- a. /ARE YOU/ READY TO START UP?
KÉSZEN ÁLL A HAJTÓMŰINDÍTÁSRA?
- b. STARTING NUMBER (*engine number(s)*)
INDITJUK A (számú) HAJTÓMŰVE(ke)T

1. Megjegyzés: A földi személyzet ezt követően a légijármű személyzetével létesített telefon összeköttetésen keresztül, vagy egyértelmű látjelekkel jelezze a légijármű személyzetének, hogy a légijármű körül minden rendben van és az indítás a jelzettek szerint folytatódhat.

2. Megjegyzés: Az érintett felek egyértelmű azonosítása szükséges a földi személyzet és a légijárművezetők közötti közleményváltások során.

12.7.1.2 HÁTRATOLÁSSAL KAPCSOLATOS ELJÁRÁSOK

... földi személyzet és légijármű személyzet között

- a. ARE YOU READY FOR PUSHBACK?
KÉSZEN VAN A HÁTRATOLÁSRA?
- b. READY FOR PUSHBACK
KÉSZEN VAGYUNK A HÁTRATOLÁSRA
- c. CONFIRM, BRAKES RELEASED
ERŐSÍTSE MEG, HOGY A FÉKEKET KIOLDOTTA

- d. BRAKES RELEASED
FÉKEK KIOLDVA
- e. COMMENCING PUSHBACK
KEZDJÜK A HÁTRATOLÁST
- f. PUSHBACK COMPLETED
HÁTRATOLÁS BEFEJEZVE
- g. STOP PUSHBACK
ÁLLJON LE A HÁTRATOLATÁSSAL
- h. CONFIRM, BRAKES SET
ERŐSÍTSE MEG, HOGY BEFÉKEZETT
- i. BRAKES SET
BEFÉKEZVE
- j. DISCONNECT
KAPCSOLJA LE AZ ÖSSZEKÖTTETÉST
- k. DISCONNECTING, STAND-BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (*or* RIGHT)
(*telefon*) ÖSSZEKÖTTETÉS LEKAPCSOLVA, FIGYELJEN A LÉGIJÁRMŰ BAL (*vagy*
JOBB) OLDALA FELŐLI LÁTJELEKRE

Megjegyzés: Ezután a kifejezés után látjellel kell a légijármű személyzet tudomására adni, hogy az összeköttetést lekapcsolták és a légijármű körül minden rendben van a guruláshoz.

13. FEJEZET

BERENDEZÉSFÜGGŐ AUTOMATIKUS LÉGTÉRELLENŐRZÉS (ADS)

1. Megjegyzés: Ez a fejezet csak a címzett ADS (ADS-C) kapcsolat alkalmazására vonatkozik.

2. Megjegyzés: Budapest FIR-ben az ATS egységek és a légi járművek között ADS-jelentések használata jelenleg nem lehetséges.

13.1 ÁLTALÁNOS RÉSZ

Az ADS szolgáltatás alatt általában olyan légiforgalmi szolgáltatás értendő, amely a légi jármű ADS berendezésétől származó információn alapul.

13.2 ADS FÖLDI RENDSZER KÉPESSÉG

13.2.1 A légiforgalmi szolgálatok nyújtásakor használt ADS földi rendszereknek magas szintű megbízhatósággal, üzemképességgel és integritással kell rendelkezniük. A szolgáltatás teljes, vagy részleges megszakadását okozó rendszerhibák, vagy jelentős rendszerzavarok lehetőségét a minimálisra kell csökkenteni. Tartalék berendezésekről ugyancsak gondoskodni kell.

Megjegyzés Az ADS földi rendszer általában számos kapcsolódó elemet tartalmaz, beleértve az összeköttetési elemeket, az adatfeldolgozó rendszert, valamint egy, vagy több irányítói kezelő eszközt is.

13.2.2 Az ADS földi rendszereknek képesnek kell lenniük az ATS nyújtása során használt más automatizált rendszerekkel való kapcsolatra, hogy biztosítsák a megfelelő szintű automatizáltságot az irányító részére megjelenített adatok hitelességének és pontosságának növelésére továbbá, hogy biztosítsák az irányítói munkaterhelés és a szomszédos irányítói munkahelyek, valamint az ATC egységek közötti szóbeli koordinálás szükségességének csökkentését is.

13.2.3 Több, meghatározó működési követelmény szükséges ahhoz, hogy lehetővé váljon az ADS szolgáltatás eredményes végrehajtása. A földi rendszereknek biztosítaniuk kell:

- a) az ADS közlemények továbbítását, vételét, feldolgozását és megjelenítését, olyan légi járművek esetében, melyek megfelelő ADS felszereltséggel rendelkeznek és ADS szolgáltatásokat nyújtó környezetben működnek;
- b) repülésbiztonsággal kapcsolatos riasztások és figyelmeztetések megjelenítését;
- c) a légi jármű helyzetének megfigyelését (a légi jármű ADS jelentésekből származtatott tényleges helyzete megjelenítésre kerül az irányító számára a forgalmi helyzet megfigyelése céljából);
- d) az eltérések megfigyelését (a légi jármű ADS alapján jelentett tényleges helyzete, vagy annak előre vetített profilja összehasonlítva a légi jármű repülési terve alapján számított helyzetével. Meghatározott tűréshatárt meghaladó oldal és függőleges irányú eltéréseknél lehetővé válik, hogy az irányító „eltérés” riasztásokat kapjon);
- e) a repülési terv frissítését (pl. előre meghatározott tűréshatárt meghaladó olyan hosszirányú változások, amelyeket a soron következő fontos pontokra számított érkezési idők javítására használnak);
- f) szándék ellenőrzést (az ADS jelentésben található előre vetített légi jármű helyzetet összehasonlítják az érvényes engedéllyel és ilyen módon az esetleges eltérések meghatározhatók);
- g) konfliktuskutatást (az ADS földi rendszerek automatizálása lehetővé teszi az ADS adatok felhasználását az elkülönítési minimumok megsértésének megállapítására);
- h) konfliktus előrejelzést (az ADS földi rendszerek automatizálása lehetővé teszi az ADS adatok felhasználását az elkülönítési minimumok lehetséges megsértésének megállapítására);

- (i) a számított jövőbeni helyzet meghatározását (a légijármű ADS jelentéseken alapuló tényleges helyzetének előrevetítésével);
- j) szélszámítást (a széladatokat tartalmazó ADS jelentések felhasználhatóak a szél előrejelzések és ennek megfelelően az útpontokra számított érkezési idők frissítésére); és
- k) a repülések hatékony kezelését (az ADS jelentések elősegíthetik az optimális és konfliktusmentes engedélyek automatikus generálását a lehetséges üzemanyag megtakarítási módok, mint például a kért utazó emelkedések támogatását).

Megjegyzés: Az ADS használata nem mentesíti az irányítót a forgalmi helyzet folyamatos megfigyelésének kötelezettsége alól.

13.2.4 Az ADS információ megosztását a legnagyobb mértékben biztosítani kell, a szomszédos irányítói körzetekben való felderítés kiterjesztése és javítása érdekében, ezáltal csökkentve egy adott légijárművel kapcsolatban a további címzett ADS kapcsolatok szükségességét.

13.2.5 Az ADS szolgáltatásban részesülő légijárművel kapcsolatos koordinálási adatok automatikus cseréjét, valamint az automatikus koordinálási eljárásokat biztosítani kell.

13.2.6 Az ADS szolgáltatást biztosító irányítói berendezéseknek képesnek kell lenniük az ADS szolgáltatást nyújtó környezetben működő és a megfelelően felszerelt légijárműveknek továbbítandó specifikus repülési információk tárolására és szétosztására.

13.2.7 Hatékony HMI – interfészt kell biztosítani az irányító számára, hogy lehetővé váljon az ADS-től származtatott információk és a kapcsolódó automatizált elemek megfelelő felhasználása.

13.3 ADS VONATKOZÁSÚ LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁS

Megfelelő szintű tájékoztatásokat kell az AIP-ben közzétenni a légiforgalmi szolgálatok működésére közvetlenül kiható működési gyakorlatra vonatkozóan. A tájékoztatásoknak tartalmazniuk kell az illetékességi körzet tömör leírását, valamint azokat a követelményeket és feltételeket, amelyek megléte esetén az ADS szolgáltatás rendelkezésre áll. A tájékoztatásoknak tartalmazniuk kell még a berendezések korlátjaira vonatkozó leírásokat, szükség szerint az ADS meghibásodására vonatkozó eljárásokat, valamint minden egyes ATC egység címét is.

13.4 AZ ADS ALKALMAZÁSA A LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓI SZOLGÁLAT ELLÁTÁSAKOR

13.4.1 Általános rész

13.4.1.1 Légiforgalmi irányító szolgálat ellátásakor az ADS abban az esetben alkalmazható, ha légijárművet minden kétséget kizáróan azonosították.

13.4.1.2 Légiforgalmi irányító szolgálat ellátásakor az ADS adatokon alapuló repülési adatfeldolgozás abban az esetben alkalmazható, ha a légijármű által küldött ADS adatok és ezen légijármű repülési terv adatainak összerendelését elvégezték.

Megjegyzés: A minden kétséget kizáró összerendelés biztosítása érdekében, a légijárműtől származó, egyidejűleg több olyan információra is szükség lehet mint, pl. indulási repülőtér, számított fékoldási idő (EOBT), és rendeltetési repülőtér.

13.4.1.3 Az irányító számára biztosítani kell megfelelő mennyiségű információt annak érdekében, hogy:

- a) a forgalmi helyzet folyamatos ismerete fenntartható legyen és
- b) rendszerhiba esetén képes legyen ellátni azokat a légiforgalmi szolgálat nyújtásához szükséges minimális feladatokat, amelyek rendes körülmények között automatikusan kerülnek végrehajtásra.

Megjegyzés: Jóllehet az automatizált rendszereket nagyfokú üzembiztonságra tervezték, azonban ezek a rendszerek is meghibásodhatnak. Ezért az ember részvétele a légiforgalmi rendszerben a repülésbiztonság szempontjából nélkülözhetetlen.

13.4.1.4 A földi rendszer által szolgáltatott információt az irányító az ATC szolgáltatás nyújtása során a következő feladatok végrehajtására használhatja fel:

- a) a repülésbiztonság növelésére;
- b) a légiforgalmi körülmények pontos ismeretének fenntartására;
- c) elkülönítési minimumok alkalmazására;
- d) a megfelelő intézkedések megtételére olyan esetekre, amikor a légijármű jelentősen eltér a számára kiadott légiforgalmi irányítói engedélyben foglaltaktól, beleértve az engedélyezett útvonalat, magasságot és sebességet, amelyik a megfelelő;

Megjegyzés: Ahol a 3-D helyzetekre, sebesség, vagy idő tűréshatárokat írtak elő, az eltérések nem számítanak jelentősnek, amíg azok nem lépik túl az előírt értékeket.

- e) amennyiben szükséges más irányítók részére szóló, a légijárműre vonatkozó frissített helyzetjékoztatásokra; továbbá
- f) a légtér hasznosításának növelésére, a késések csökkentésére, valamint a közvetlen útvonalak és optimálisabb repülési profilok biztosítására.

13.4.2 Az ADS adatok ábrázolása

13.4.2.1 A megfelelő ADS adatokat olyan módon kell ábrázolni az irányító számára, hogy a 13.4.1.4 pontban részletezett irányítási feladatok teljesíthetők legyenek. A megjelenítő rendszereknek tartalmazniuk kell a forgalmi helyzetet és a szöveges információt ábrázoló képernyőket, akusztikai és vizuális riasztásokat a megfelelőnek ítélt összeállításban.

13.4.2.2 A megjelenítő rendszereken csak a tényleges ADS jelentések adatait, vagy a tényleges ADS jelentések adataiból és az ADS jelentésekből származtatott adatok kombinációját tüntethetik fel. Továbbá, a megjelenítő rendszerek tartalmazhatnak számos más forrásból származó felderítési információt is, beleértve a radartól származó adatot, repülési adatfeldolgozó rendszer adatokat (FDPS) és/vagy beszédüzemű helyzetjelentéseket is.

13.4.2.2.1 Amennyiben a felderítési információk eltérő forrásból származnak, azt az irányító számára nyilvánvalóvá kell tenni.

13.4.2.3 Az irányító számára a forgalmi helyzetet megjelenítő képernyőn a rendelkezésre álló ADS információknak legalább az ADS helyzetábrázolást és térkép információkat tartalmazniuk kell.

13.4.2.3.1 Amikor lehetséges, eltérő jelöléseket kell használni olyan elemekre, mint:

- a) ADS helyzetinformáció;
- b) kombinált ADS/SSR helyzetinformáció;
- c) kombinált ADS/PSR helyzetinformáció;
- d) kombinált ADS/SSR/PSR helyzetinformáció; vagy
- e) egy nem frissített radarjelnek előrevetített helyzete.

13.4.2.3.2 Az ADS rendszerből származtatott információk, valamint minden egyéb rendelkezésre álló információk megjelenítésére használt címkéket legalább alfa-numerikus formában kell ábrázolni.

13.4.2.3.3 Az információk megjelenítésére használt címkéknek legalább a légijármű hívójelét és magasságát tartalmazniuk kell. Minden címke információt egyértelműen és tömören kell ábrázolni. A címkéknek az ADS helyzet jeleket oly módon kell megjeleníteniük, hogy a téves azonosítás kizárható legyen.

13.4.2.4 Amikor egynél több ADS jelentés érkezik be, az irányító részére a sürgős jelentéseket a következő elsőbbségi sorrend alapján kell jelezni:

- a) kényszerhelyzeti és/vagy sürgősségi módban érkezett ADS jelentések;
- b) bizonyos eseményt, vagy kérést tartalmazó ADS jelentések; valamint ezt követően
- c) ismétlődő ADS jelentések.

13.4.2.4.1 Ha a fenti a), b), vagy c) közül egynél több ADS jelentés érkezik be akkor azokat a vétel sorrendjében kell kezelni.

13.4.2.5 A repülésbiztonsággal kapcsolatos riasztásokat és figyelmeztetéseket, beleértve a kényszerhelyzeti/sürgősségi jelentéseket is világosan és egyértelműen kell megjeleníteni. Intézkedéseket kell tenni annak érdekében, hogy az irányító riasztást kapjon, ha a várt ADS jelentések nem érkeznek meg egy meghatározott időtartamon belül.

Megjegyzés: Címzett ADS esemény jelentések vételének elmaradása észrevétlen maradhat.

13.4.3 ADS szolgálat nyújtása

13.4.3.1 ÁLTALÁNOS RÉSZ

13.4.3.1.1 Egy azon időszakban ADS szolgáltatásban részesülő légi járművek száma nem haladhatja meg a biztonságosan kezelhető mennyiséget a következő, meghatározó körülmények figyelembevétele alapján:

- a) a légiforgalmi helyzet összetettsége, valamint a kapcsolódó munkaterhelés az irányító szektorában, vagy illetékességi területén belül;
- b) az ADS földi rendszer automatizáltságának szintje;
- c) az ADS rendszerek és az összeköttetési rendszerek általános műszaki teljesítménye, beleértve azokat a lehetséges rendszerhibákat, amelyek tartalék berendezések használatát teszik szükségessé;
- d) a tartalék felderítő és összeköttetési rendszerek általános teljesítménye és
- e) a légi járművezető/irányító közötti összeköttetés elvesztésének következménye.

13.4.3.2 ADS LÉGIJÁRMŰVEK IRÁNYÍTÁSÁNAK ÁTADÁSA ÉS KOORDINÁLÁSA

13.4.3.2.1 Megfelelő eljárásokat kell kidolgozni és alkalmazni az ADS-t használó légiforgalmi irányító egységeken belüli, valamint az egyéb irányító egységek közötti, ADS és nem ADS forgalom koordinálására, valamint az ADS légi jármű és minden egyéb forgalom közötti előírt elkülönítés biztosítására.

13.4.3.2.2 ADS-t használó szomszédos ATC egységekkel, az irányítás átadását úgy kell megvalósítani, hogy az elősegítse a folyamatos ADS szolgáltatások nyújtását.

13.4.3.2.3 A átvevő ATC egységnek a címzett ADS kapcsolatot az érintett légi járművel még az átadási pont elérése előtt létre kell hoznia. Amennyiben az átvevő ATC egység nem képes címzett ADS kapcsolatot létrehozni, erről az átadó ATC egységet értesíteni kell, hogy az ADS adatok földi rendszeren kerüljenek továbbításra a folyamatos ADS szolgáltatás biztosítása érdekében.

13.4.3.2.4 Amennyiben egy légi jármű kényszerhelyzeti/sürgősségi módban van, vagy ha a légi járművel kapcsolatban repülésbiztonsági figyelmeztetés vagy riasztás van érvényben, erről a átvevő ATC egységet tájékoztatni kell és az átadó ATC egység addig nem szüntetheti meg a légi járművel a címzett ADS kapcsolatot, amíg a megfelelő koordinálást el nem végezték.

13.4.3.2.5 A légijármű irányításának átadása a szomszédos irányítói munkahelyek vagy a szomszédos ATC egységek között az alábbiak szerint hajtható végre:

- a) a megfelelő ADS átadási protokollok megfigyelése:
1. az ADS helyzetjel automatizált eszközökkel való megjelölésével; vagy
 2. az ADS helyzetjel közvetlen megjelölésével, amennyiben a két megjelenítő rendszer egymás mellett helyezkedik el, vagy ha közös (konferencia) típusú megjelenítő eszközt használnak; vagy
 3. az ADS helyzetjel megjelölésével egy olyan helyhez viszonyítva, amely mindkét megjelenítő eszközön pontosan fel van tüntetve;
- b) az átvető irányító részére az irányítás átadását megelőzően az átküldendő légijárműre vonatkozó frissített repülési terv információk biztosítása;
- c) ha az irányítók fizikailag közvetlenül nem szomszédosak egymással, közöttük mindig közvetlen összeköttetési berendezések állnak rendelkezésre;
- Megjegyzés: Ennek a követelménynek eleget tehetnek a közvetlen kétoldalú beszédüzemű berendezések, vagy az ATS berendezések közötti adatkapcsolat (ATS interfacility data communication „AIDC”).*
- d) az átadási pont, vagy pontok, továbbá az alkalmazás minden egyéb feltételei külön előírásokban, vagy külön együttműködési megállapodásban kerülnek leírásra; valamint
- e) az átvető irányító nem változtatja meg, az irányítás átadása előtt a légijárműnek kiadott irányítói utasításokat (pl.: repülési szintre, vagy sebességre vonatkozó utasításokat), beleértve azokat az utasításokat is, amelyek megváltoztatják a repülés tervezett folyamatát.

Megjegyzés: Ennek a követelménynek eleget tehetnek közvetlen kétoldalú beszédüzemű berendezések, vagy az ATS berendezések közötti adatkapcsolat (ATS interfacility data communication „AIDC”).

13.4.3.2.6 Az átadásra kerülő légijárművek között alkalmazandó elkülönítési minimumot együttműködési megállapodásokban, vagy helyi előírásokban kell meghatározni, amelyek a megfelelő.

13.4.3.3 ÖSSZEKÖTTETÉSEK

Az irányító és a légijárművezető között olyan összeköttetést kell használni, hogy az összeköttetés megszakadásának, vagy a rendszerműködés jelentős csökkenésének lehetősége minimális legyen. Megfelelő tartalék berendezéseket kell biztosítani.

13.4.3.4 ÁLTALÁNOS ADS ELJÁRÁSOK

13.4.3.4.1 A CÍMZETT ADS KAPCSOLAT KEZELÉSE

13.4.3.4.1.1 Csak az arra illetékes ATC egységek kezdeményezhetnek címzett ADS kapcsolatot egy adott légijárművel. Eljárásokat kell kidolgozni és alkalmazni a nem címzett ADS kapcsolat időben történő megszüntetésére.

13.4.3.4.1.2 Az ADS földi rendszernek alkalmasnak kell lennie az ADS képes légijármű azonosítására és az ADS-vel felszerelt légijárművekkel történő címzett ADS kapcsolatok létrehozására.

13.4.3.4.1.3 A légijárművek irányításához szükséges címzett ADS kapcsolatot kell létrehozni az illetékes földi ADS rendszer segítségével, legalább a repülés azon szakaszára, ahol az adott ATC egység a légiforgalmi szolgálatot nyújtja.

13.4.3.4.1.4 A címzett ADS kapcsolat tartalmazhatja a földi ADS rendszer által meghatározott gyakorisággal ismétlődő alapvető ADS jelentéseket és tetszőlegesen olyan kiegészítő adatokat is tartalmazó információkat, amelyek minden, vagy csak adott jelentésben kerülnek továbbításra. Az ADS megállapodás földrajzilag meghatározott pontok, pl. útvonalpontok feletti ADS jelentések, továbbá egyéb bizonyos esemény által generált jelentések használatára is vonatkozhat.

13.4.3.4.1.5 A légijárműveknek képesnek kell lenniük egy időben legalább négy ATC egység földi rendszerével kapcsolatot tartani az ADS megállapodások szerint.

13.4.3.4.1.5.1 Amennyiben egy ADS földi rendszer egy légijárművel az ADS megállapodásban leírtakat kívánja megvalósítani, de ez nem lehetséges, mivel a légijármű további címzett ADS kapcsolatra nem képes, akkor a légijárműnek annak a földi rendszernek az ICAO helységnév azonosítóját, vagy nyolc betűs berendezés kódját kell visszaküldenie, mely földi rendszerekkel a légijármű éppen kapcsolatban van annak érdekében, hogy az ATC egység megegyezhessen a címzett ADS kapcsolat átadásában. Abban az esetben, ha ezt az információt a földi rendszer számára nem lehet továbbítani, a földi rendszernek mindazonáltal riasztania kell az irányítót az ADS megállapodás létrejöttének sikertelenségéről. Az érintett ATC egységeknek a légijárművel történő ADS kapcsolat során kívüli létrehozása érdekében egymás között koordinálniuk kell.

13.4.3.4.1.6 Egy ATC egységnek, szükség szerint képesnek kell lennie a saját címzett ADS kapcsolat(ok)-ról egy más kapcsolatra való átállásra, vagy annak megszüntetésére. Egy meglévő címzett ADS kapcsolatot addig kell fenntartani, amíg a légijármű nem fogad el egy azonos típusú új kapcsolatot, vagy amíg ez a típusú kapcsolat nem fejeződik be.

13.4.3.4.2 *AZ ADS BEFEJEZÉSE*

13.4.3.4.2.1 A FIR határokat keresztező légijárművek esetében az ATS egységek közötti körzeti együttműködési megállapodások alapján, a címzett ADS kapcsolat manuálisan, vagy az ADS földi rendszerek segítségével automatikusan is megszüntethető.

13.4.3.4.2.2 Az ATS egységeknek eljárásokat kell kidolgozniuk szükség szerint a címzett ADS kapcsolatok újralétesítésére, amikor az ADS nem tervezett módon megszűnik.

13.4.3.4.3 *ADS MEGÁLLAPODÁSOK*

13.4.3.4.3.1 Az alap ADS megállapodásokat a légiforgalmi szolgáltatónak kell meghatároznia. Az irányító az egyes címzett ADS kapcsolat utólagos módosításait a tényleges forgalmi helyzet és a légtér összetettsége alapján saját elhatározásából is elvégezheti.

13.4.3.4.3.2 Amennyiben az előírt elkülönítési minimumok alkalmazása az időszakosan ismétlődő jelentések közötti időtartamtól függenek, az ATC egység nem hozhat létre olyan ismétlődő címzett ADS kapcsolatot, amely az előírt ismétlődő jelentések közötti időtartamnál nagyobb.

13.4.3.4.3.3 Megfelelő intézkedést kell hozni, a légijármű helyzetének megállapítására amennyiben a várt légijármű helyzetjelentése nem érkezett meg egy meghatározott időtartamon belül. Ez egy kérést tartalmazó címzett ADS kapcsolat, CPDLC, vagy beszédüzemű összeköttetés, illetve egy utólagosan beérkezett ismétlődő jelentés útján is megvalósulhat.

Megjegyzés: A riasztó szolgálat ellátására vonatkozó követelményeket a 9. Fejezet tartalmazza.

13.4.3.4.3.4 Ha egy ADS légijármű a megfigyelések alapján jelentősen eltér az engedélyezett repülési profiljától, erről a légijárművet tájékoztatni kell. Ezen túlmenően megfelelő intézkedéseket kell tenni, ha az irányító megítélése szerint az ilyen eltérés a légiforgalmi szolgálat ellátását befolyásolhatja.

13.4.3.4.4 *BERENDEZÉSEK MŰKÖDÉSÉNEK ELLENŐRZÉSE*

13.4.3.4.4.1 Az ADS szolgáltatást nyújtó ATC egységnek ellenőriznie kell az ADS három-dimenziós helyzet információkat a légijármű vezetőjének jelentései és/vagy a repülési tervvel való összehasonlítás alapján.

13.4.3.4.4.2 A légijármű vezetőjét nem szükséges tájékoztatni olyan esetekben, amikor a ADS jelentésből származtatott helyzet információ az engedélyezett tűrésértéken belül van.

13.4.3.4.4.3 Amennyiben a megjelenített helyzet információ az engedélyezett tűrés értékén kívül van, vagy amikor az ellenőrzést követően az engedélyezett tűrés értéket meghaladó eltérést állapítottak meg, a légijármű vezetőjét ennek megfelelően erről tájékoztatni kell, továbbá fel kell kérni a navigációs rendszerének ellenőrzésére.

13.4.3.4.4.4 Az irányítónak úgy kell beállítania a megjelenítő eszközöket és oly módon kell ellenőrizni azok pontosságát, hogy az megfeleljen az ADS megjelenítő eszközökre, vagy integrált megjelenítő rendszerekre előírtaknak.

13.4.3.4.4.5 Az irányító számára az ADS megjelenítő rendszernek, vagy az integrált megjelenítő rendszernek, valamint a megjelenített információk működőképességének kielégítőnek kell lennie a végrehajtandó feladatok ellátására.

13.4.3.4.4.6 Az irányítónak a helyi előírásoknak megfelelően jelentenie kell minden olyan berendezéshibát, vagy kivizsgálást igénylő minden olyan eseményt, valamint bármilyen körülményt, melyek a jelzett ADS munkahelyeken a szolgálatok ellátásában nehézséget okoz, vagy azt lehetetlenné tesz.

13.4.3.4.5 KÉNYSZERHELYZETI ÉS/VAGY SÜRGŐSSÉGI JELENTÉSEK

Megjegyzés: A kényszerhelyzet állapotának jelzésére egy ADS-vel felszerelt légitármű a következő kényszerhelyzeti és/vagy sürgősségi módokat működtetheti:

- a) kényszerhelyzet;
- b) összeköttetés hiánya;
- c) jogellenes beavatkozás;
- d) kevés üzemanyag és/vagy
- e) orvosi segítség.

13.4.3.4.5.1 Egy ADS kényszerhelyzeti vagy sürgősségi jelentés vételét követően, az irányítónak nyugtáznia kell az információ vételét a legalkalmasabb összeköttetési eszköz segítségével.

13.4.3.4.5.2 Az ATC riasztási eljárások és a kutató-mentő műveletek segítése céljából mind a légitárműnek mind a földi rendszernek képesnek kell lennie az ADS kényszerhelyzeti és/vagy sürgősségi mód felismerésére. Abban az esetben, ha egy légitármű bármilyen jellegű kényszerhelyzeti, vagy feltételezhetően kényszerhelyzeti állapotban van, az irányítónak minden lehetséges segítséget meg kell adnia a légitármű részére.

Megjegyzés: Az ADS fedélzeti rendszer a légitárművezető által kezdeményezett kényszerhelyzeti és/vagy sürgősségi módot biztosítja. Lehetővé teszi azt is, hogy a légitárművön a kényszerhelyzeti és/vagy sürgősségi mód automatikusan kerüljön beállításra.

13.4.3.4.5.3 Az ADS földi rendszernek fel kell ismernie a kényszerhelyzeti és/vagy sürgősségi mód kezdeményezését, módosulását és a befejeződését, valamint ilyen esetekben riasztania kell az irányítót. Az ADS földi rendszernek képesnek kell lennie a kényszerhelyzeti és/vagy sürgősségi jelentés kategóriájának módosítására, ha szükséges. Az ADS földi rendszernek képesnek kell lennie a kényszerhelyzeti/sürgősségi jelzés megfelelő nyugtázására (pl. hangjelzés megszüntetésére).

13.4.3.4.6 BERENDEZÉSEK MEGHIBÁSODÁSA

Megjegyzés: A légitármű személyzetétől nem várható el, hogy az ADS bármilyen meghibásodását észlelje fedélzeti ellenőrző berendezés segítségével.

13.4.3.4.6.1 ADS fedélzeti rendszer meghibásodása

13.4.3.4.6.1.1 Fedélzeti meghibásodás közlemény vétele esetén az irányító:

- a) tájékoztatja a légitármű vezetőjét a meghibásodásról;
- b) tájékoztatja a légitármű vezetőjét a helyzetjelentések beszédüzemű összeköttetésen, vagy CPDLC-n történő továbbításának feltételeiről; és
- c) szükség szerint intézkedik más elkülönítés létrehozásáról.

13.4.3.4.6.1.2 Amennyiben egy légijármű a felszállást követően ADS hibát észlel, és olyan területen működik, vagy fog működni, ahol előírt képességekkel rendelkező, működésképes ADS berendezés használata kötelező, az érintett ATC egységeknek törekedniük kell a repülés folytatásának biztosítására az első leszállásra tervezett repülőtérig a repülési tervnek megfelelően. Ugyanakkor adódhatnak olyan körülmények, amikor a repülés folytatása nem lehetséges a légiforgalom, vagy bizonyos légtér kialakítások miatt. Ilyen esetekben a légijárművet felkérhetik, hogy forduljon vissza az indulási repülőtérre, vagy szálljon le az érintett légijármű üzemben tartó számára is elfogadható legközelebbi alkalmas repülőtérre.

13.4.3.4.6.1.3 Ha az ADS meghibásodását még a felszállást megelőzően észlelték, és a javítást nem tudják ezen a repülőtérre elvégezni, az érintett légijármű részére engedélyezni kell a repülés folytatását a legrövidebb útvonalon a legközelebbi olyan repülőtérig, ahol a javítás elvégezhető. Ha egy ilyen légijárműnek megadják az engedélyt, a légiforgalmi irányító egységnek figyelembe kell vennie az aktuális és a várható forgalmi körülményeket és szükség szerint módosítani kell az adott repülésre vonatkozó indulási időt, repülési magasságot, vagy útvonalat. A repülés folyamán további szabályozások válhatnak szükségessé.

13.4.3.4.6.2 ADS földi rendszer leállása

13.4.3.4.6.2.1 Ha az ADS földi rendszert előre tervezett módon kikapcsolják:

- a) NOTAM kiadásával kell tájékoztatni az érintetteket a kikapcsolásról és várható időtartamáról;
- b) a helyzetjelentések beszédüzemű összeköttetésen, vagy CPDLC-n történő továbbításának feltételeit meg kell határozni; és
- c) más elkülönítést kell létrehozni, amennyiben szükséges.

13.4.3.4.6.2.2 ADS földi rendszer nem tervezett leállása esetén az illetékes ATS egység köteles:

- a) tájékoztatni erről az összes érintett légijárművet és közölni velük a helyzetjelentések beszédüzemű összeköttetésen, vagy CPDLC-n történő továbbításának feltételeit;
- b) megtenni a szükséges lépéseket más elkülönítés létrehozására, amennyiben szükséges;
- c) közvetlen koordinálás útján tájékoztatni a szomszédos ATS egységet, vagy egység(ek)et; és
- d) NOTAM-ban tájékoztatni az összes egyéb érintett felet.

13.5 AZ ADS HASZNÁLATA AZ ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUMOK ALKALMAZÁSAKOR

13.5.1 Általános rész

Megjegyzés: Egy ADS alapú légiforgalmi irányító (ATC) rendszerben, az irányító számára megjelenített helyzetinformációk pontossága a légijármű fedélzeti navigációs és helymeghatározó rendszerétől függ. Ezért, a légijármű összes olyan rendszerének működési hibája, amely kihat a légijármű navigációs rendszerének működőképességére, az irányító számára megjelenített helyzetadatok pontosságára is hatással lehet.

13.5.1.1 Az ebben a részben szereplő eljárások és elkülönítési minimumok abban az esetben alkalmazhatóak, amikor a légiforgalmi irányító szolgálat ellátásakor ADS-t használnak.

13.5.1.1.1 ADS helyzetjelentéseket az elkülönítések biztosítására csak akkor szabad alkalmazni, ha megalapozott biztosíték van arra, hogy az ADS jelentések adása folyamatosan történik.

13.5.2 A magasságfoglaltság megállapítása

13.5.2.1 Az irányító számára megjelenített ADS magasságtájékoztatás pontosságának meghatározására használandó tűréshatárérték ± 200 láb (60 m) az RVSM légtérben. Más légterekben a tűréshatárérték ± 300 láb (90 m).

13.5.2.2 Ha a magasságra vonatkozó ADS tájékoztatás nincs a jóváhagyott tűrésértéken belül, az információt beszédüzemű összeköttetés, vagy CPDLC útján meg kell erősíteni. Ahol megállapították, hogy az

ADS magasságtájékoztatás téves, a légiforgalmi szolgáltatónak meg kell határoznia az ilyen tájékoztatás megjelenítésére és használatára vonatkozó intézkedéseket.

13.5.2.3 Egy légijárművet, melynek engedélyezték egy magasság elhagyását, akkor tekintenek úgy, hogy manőverét megkezdte és szabaddá tette a korábban elfoglalt magasságot, amikor az ADS magasságtájékoztatás a korábban kijelölt magasságtól a várt irányban 300 láb (90 m) értéket meghaladó eltérést jelez, vagy amikor ez az információ CPDLC-n, vagy beszédüzemű összeköttetés útján továbbított jelentés alapján megerősítésre került.

13.5.2.4 Az emelkedő vagy süllyedő légijárművet akkor tekintenek úgy, hogy keresztezett egy magasságot, amikor az ADS magasságtájékoztatás azt jelzi, hogy ezt a magasságot a megkívánt irányban több mint 300 láb (90 m) értékkel elhagyta, vagy amikor ez az információ CPDLC-n, vagy beszédüzemű összeköttetés útján továbbított jelentés alapján megerősítésre került.

13.5.2.5 A légijármű akkor tekinthető úgy, hogy a részére engedélyezett magasságot elérte, amikor CPDLC-n, vagy beszédüzemű összeköttetés útján továbbított jelentés alapján megerősítésre került az engedélyezett magasság elérése. Ezt követően a légijármű addig tekinthető úgy, hogy tartja ezt a magasságot, amíg az ADS magasság tájékoztatások az 13.5.2.1 pontban részletezett megfelelő tűréshatárértéken belül maradnak.

Megjegyzés: A magasságtartománytól történő eltérésre vonatkozó címzett ADS kapcsolat felhasználható annak a megfigyelésére, hogy a légijármű folyamatosan megfelel-e a helyes magasság tűrési értékeknek.

13.5.2.5.1 Amennyiben CPDLC-t használnak annak a megerősítésére, hogy egy légijármű elérte a számára engedélyezett magasságot, a (No. 129) REPORT MAINTAINING (level), JELENTSE HA TARTJA (magasságot), vagy (No. 200) REPORT REACHING, JELENTSE ELÉRÉSÉT a földről a fedélzetre irányuló üzeneteket kell használni.

Megjegyzés: (No. 175) REPORT REACHING (level) JELENTSE HA ELÉRTE (magasságot) a földről a fedélzetre irányuló üzenet nem nyújt azonos biztosítékot arra vonatkozóan, hogy a légijármű tartani is fogja az engedélyezett magasságot. Olyan esetekben, ahol a légijármű vezetője beprogramozta a Fedélzeti Számítógépes Vezérlő Rendszert (FMS) az ilyen üzenetekre történő automatikus válaszadásra, a válasz valószínűleg akkor kerül elküldésre, amikor a légijármű eléri az engedélyezett magasságot függetlenül attól, hogy a légijármű ezután tartja-e az engedélyezett magasságot, vagy sem.

13.5.2.6 Ha a függőleges elkülönítést az átváltási szint alatt ADS magasságtájékoztatás felhasználásával tervezik biztosítani, a légiforgalmi szolgáltatónak gondoskodnia kell az ilyen információ megfelelő barometrikus (QNH) magasságra történő helyesbítésről.

13.5.3 Vízszintes elkülönítés alkalmazása ADS helyzettájékoztatás használatával

Megjegyzés: Annak érdekében, hogy az elkülönítési minimumok ne sérüljenek, az ADS berendezést használó irányítónak adott helyzetben a következő tényezőket kell figyelembe vennie az alkalmazandó elkülönítés megállapításához:

- a légijármű viszonylagos géptengely irányát és sebességét;
- az ADS műszaki korlátait;
- az irányító munkaterhelését; valamint
- bármilyen összeköttetési túlterheltség okozta nehézségeket.

13.5.3.1 Az ADS hosszirányú elkülönítési minimumokat az 5. Fejezet 5.4.2.6.4 pontja részletezi.

13.5.3.2 A légiforgalmi szolgáltatóknak gondoskodniuk kell arról, hogy rendelkezésre álljanak azok a rendkívüli helyzetekre vonatkozó eljárások, amelyeket a repülés végrehajtásához szükséges navigációs/útvonalartási (RNP) pontosság elvesztéséből eredő ADS tájékoztatás romlásának esetén követni kell.

13.5.3.3 A távolságon alapuló ADS elkülönítési minimumok alkalmazhatóak ADS-től származtatott légijármű helyzetek, valamint ADS-től származtatott légijármű helyzetek és radartól származtatott légijármű helyzetek között. Az ADS földi rendszereknek képesnek kell lenniük, hogy a légijármű helyzeteket szükség

szerint előre vetítsék, vagy kiegészítsék, hogy a légijármű helyzeteinek ábrázolása rendszeres időközönként az irányító számára biztosítva legyen.

13.5.3.3.1 Az ábrázolt ADS helyzetszimbólumoknak olyanoknak kell tenniük, hogy az irányító képes legyen a jelentett, az előre vetített, vagy a kiegészített légijárműhelyzetek megkülönböztetésére. Amennyiben bármilyen kétség merül fel az előre vetített vagy kiegészített helyzetszimbólumok formájában megjelenített információkkal kapcsolatban, ezeket egy kérést tartalmazó címzett ADS kapcsolattal fel kell frissíteni.

13.5.3.3.2 ADS alapú vízszintes elkülönítések nem alkalmazhatók azonos várakozási pont felett várakozó légijárművek között.

Megjegyzés: A várakozó légijárművek és az egyéb légijárművek közötti vízszintes elkülönítéseket az 5. Fejezet 5.5 pontja tartalmazza.

13.5.3.4 Egy ADS megjelenítő rendszertől származtatott információ nem használható fel egy légijármű vektorálására.

Megjegyzés. ADS használatával történő vektorálás a jövőben olyan esetekben lesz elképzelhető, ahol a felderítési és az összeköttetési képességek összemérhetőek lesznek a radarrendszerek és a közvetlen VHF összeköttetés által nyújtott képességekkel.

14. FEJEZET

IRÁNYÍTÓ – LÉGIJÁRMŰVEZETŐ KÖZÖTTI ADATKAPCSOLAT ÖSSZEKÖTTETÉSEK (CPDLC)

Megjegyzés: Budapest FIR-ben az irányító – légijárművezető közötti adatkapcsolat összeköttetéseket jelenleg nem alkalmaznak.

14.1 ÁLTALÁNOS RÉSZ

14.1.1 Az irányító és légijárművezető közötti CPDLC, adatátvitel formájában megvalósított, az ATC céljait szolgáló, összeköttetési forma.

14.1.2 A CPDLC alkalmazásával, a rádióösszeköttetések során alkalmazott kifejezéseknek megfelelő, engedélyek, tájékoztatások, illetve kérés közlemény elemek sorozatát lehet végrehajtani.

Megjegyzés: Lásd az 5. Függelékben a CPDLC közlemények készletét, amely az egyes közlemény elemeket, azok célját és használatát részletezi.

14.1.2.1 Az irányító számára biztosítani kell azt a lehetőséget, hogy a közleményt, beleértve a kényszerhelyzeti közleményt is megválaszolja, továbbá, hogy engedélyeket, utasításokat és tanácsokat adjon ki, illetve tájékoztatásokat kérjen és továbbítson.

14.1.2.2 A légijármű vezetőnek biztosítani kell azon lehetőségeket, hogy válaszolni tudjon a közleményekre, engedélyeket és tájékoztatásokat kérjen vagy továbbítson, valamint, hogy kényszerhelyzeti állapotot jelenthessen be, illetve azt törölhesse.

14.1.2.3 A légijárművezető és az irányító számára biztosítani kell annak lehetőségét, hogy az előre meghatározott formátumtól eltérő közleményt cserélhessenek (pl. szabad szövegű közlemények).

14.1.3 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.

14.1.4 Amikor szöveges megjelenítésre van szükség, azt legalább angol nyelven kell megjeleníteni.

14.1.5 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. Fejezet – rádiótávbeszélő kifejezések-nél leírtakkal. Ugyanakkor elfogadott, hogy a CPDLC közlemény készlet, valamint az azokkal összefüggő eljárások némiképpen eltérnek az azzal egyenértékű beszéd üzemű összeköttetések során alkalmazottaktól, amely a két eszköz sajátosságaiból adódik. Az egyik a közvetlen beszéd üzemű összeköttetésen, míg a másik az adatcserén alapul. Az adatcsere megjeleníthető és/vagy kinyomtatható.

14.2. CPDLC LÉTESÍTÉSE

14.2.1 CPDLC-t annyi idővel megelőzően kell létesíteni, amely elegendő a légijármű 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.

14.2.2 Fedélzetről kezdeményezett CPDLC

14.2.2.1 Amikor egy ATC egységet egy légijármű váratlanul CPDLC létesítésére kér, ennek okát a légijárműtől kell beszerezni, hogy a további teendők meghatározhatóak legyenek.

14.2.2.2 Amikor az ATC egység egy CPDLC-re irányuló kérést elutasít, az elutasítás okát a légijármű vezetőnek szóló, megfelelő CPDLC közleménybe kell belefoglalni.

14.2.3 ATC egység által kezdeményezett CPDLC

14.2.3.1 Egy ATC egység csak akkor létesítsen CPDLC-t valamely légijárművel, ha a légijármű még nem létesített CPDLC kapcsolatot, vagy ha erre az az ATC egység adott felhatalmazást, amely éppen CPDLC kapcsolatban áll a légijárművel.

14.2.3.2 Amikor egy légijármű egy CPDLC-re irányuló kérést elutasít, az elutasítás okát a CPDLC földre irányuló válasz közleményében a „NOT CURRENT DATA AUTHORITY” (NEM ÖN A PILLANATNYI ADATJOGOSULT), vagy „NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY” (NINCS FELJOGOSÍTVA, HOGY A SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULT LEGYEN) – amelyik a megfelelő – közlemény elemmel kell jeleznie. Helyi előírásokban kell szabályozni, hogy az elutasítás okát megjelenítik-e az irányító számára. Az ATC egység által kezdeményezett, a légijárművel történő CPDLC létesítésére irányuló szándékot a légijármű más okból nem utasíthat vissza.

14.3. A MŰKÖDÉssel KAPCSOLATOS CPDLC KÖZLEMÉNYCSERE

14.3.1 Az irányítónak, vagy a légijármű vezetőnek a CPDLC közleményeket a meghatározott közlemény készletből, egy szabad szövegezésű közleményből, vagy a kettő kombinációjából kell összeállítania.

Megjegyzés: – Lásd a CPDLC közlemény készleteket tartalmazó 5. Függelék, amely tartalmazza a közlemény célját, használatát és a vonatkozó közlemény elemeket is.

14.3.1.1 Ahol az lehetséges, a hosszú közlemények használatát, vagy a többszörös engedély elemeket tartalmazó közlemények, illetve az engedélyeket és tájékoztatásokat egyaránt tartalmazó közlemények használatát kerülni kell.

14.3.1.2 Amikor CPDLC-t használnak és a közlemény célja megfelel az 5. Függelékben a CPDLC közleménykészletnél leírtaknak, akkor az abban szereplő, megfelelő közleményt kell használni.

14.3.1.3 A 14.3.5.1 pontban leírtakat kivéve, az irányító, vagy a légijárművezető CPDLC közleményére a válasz közleményt szintén CPDLC közleményben kell megadni. Amikor az irányító, vagy a légijárművezető a kommunikációra a beszédüzemű összeköttetést használja, a válasz közleményt szintén beszédüzemű összeköttetéssel kell megadni.

14.3.1.4 Amikor egy válasz köteles CPDLC közleményt továbbítanak, és a továbbiakban a közlemény cere beszédüzemben folytatódik, akkor egy megfelelő CPDLC záró közleményt kell küldeni annak biztosítására, hogy a CPDLC dialógus megfelelő szinkronizációját biztosítsák.

14.3.2 A CPDLC használónak a közlemények vételéhez, a közlemény jellemzőiből adódó meghatározott kezelési követelménynek kell megfelelnie. Az egyes CPDLC közlemények három jellemzővel bírnak, úgymint: sürgősség, riasztás és válasz.

14.3.2.1 SÜRGŐSSÉG

A sürgősségi közlemény jellemző a vett közlemény sorrendi követelményét mutatja meg a végfelhasználó számára. A sürgősségi típusok a 14-1 táblázatban találhatók.

14-1. táblázat
Sürgősségi jellemzők
(földről-légijárműre és légijárműről-földre)

<i>Típus</i>	<i>Leírás</i>	<i>Elsőbbségi jel</i>
D	Distress (Veszélyhelyzet)	1
U	Urgent (Sürgősségi helyzet)	2
N	Normal (Normál üzemi állapot)	3
L	Low (Nem sürgős)	4

14.3.2.2 RIASZTÁS

A riasztási jellemző a vett közlemény riasztási követelmény típusairól ad tájékoztatást. A riasztási típusok a 14-2 táblázatban találhatók.

14-2. táblázat
Riasztási jellemzők
(földről-légijárműre és légijárműről-földre)

<i>Típus</i>	<i>Leírás</i>	<i>Elsőbbségi jel</i>
H	High (Azonnali riasztás)	1
M	Medium (Sürgős riasztás)	2
L	Low (Riasztás)	3
N	No alerting required (Riasztást nem igényel)	4

14.3.2.3 VÁLASZ

14.3.2.3.1 A válasz jellemzője az egyes közlemény elemekre érvényesen adható válaszokat adja meg. A válasz típusokat a földről a légijárműre szóló közlemények esetében a 14-3 táblázat, míg a légijárműről a földre szóló közlemények esetén a 14-4 táblázat tartalmazza.

14-3. táblázat
Válasz jellemzők
(földről-légijárműre)

<i>Típus</i>	<i>Válasz köteles</i>	<i>Érvényes válaszok</i>	<i>Elsőbbség</i>
W/U	Igen	▪ WILCO – VÉGREHAJTOM, ▪ UNABLE – NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI / VÉGREHAJTANI, ▪ STANDBY – MARADJON FIGYELÉSEN, ▪ NOT CURRENT DATA AUTHORITY – NEM ÖN A PILLANATNYI ADATJOGOSULT, ▪ NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY – NINCS FELJOGOSÍTVA, HOGY A SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULT LEGYEN, ▪ LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (csak ha az szükséges), ▪ ERROR – HIBA	1
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 FELJOGOSÍTVA, HOGY A SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULT LEGYEN, ▪ LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (csak ha az szükséges), ▪ ERROR – HIBA	2
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 FELJOGOSÍTVA, HOGY A SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULT LEGYEN, ▪ LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (csak ha az szükséges), ▪ ERROR – HIBA	3
Y	Igen	▪ Bármely, a légijárműről a földre küldött CPDLC közlemény, ▪ LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (csak ha az szükséges),	4
N	Nem, hacsak logikai nyugtázást nem igényel	▪ LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (csak ha az szükséges), ▪ NOT CURRENT DATA AUTHORITY – NEM ÖN A PILLANATNYI ADATJOGOSULT, ▪ NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY – NINCS FELJOGOSÍTVA, HOGY A SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULT LEGYEN, ▪ LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (csak ha az szükséges), ▪ ERROR – HIBA	5

14-4. táblázat
Válasz jellemzők
(légijárműről-földre)

Típus	Válasz köteles	Érvényes válaszok	Elsőbbség
Y	Igen	Bármely, a földről a légijárműre küldött CPDLC közlemény, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (csak ha az szükséges),	1
N	Nem, hacsak logikai nyugtázást nem igényel	- LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (csak ha az szükséges), - SERVICE UNAVAILABLE – A SZOLGÁLTATÁS NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE, - FLIGHT PLAN NOT HELD – REPÜLÉSI TERV NINCS TÁROLVA - ERROR – HIBA	2

14.3.2.3.2 Amikor több elemből álló közlemény válaszköteles és a válaszközlemény egyetlen közleményelemet tartalmaz, a válasz valamennyi közleményelemre vonatkozik.

Megjegyzés: Ha például 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.

14.3.2.3.3 Amikor egy 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.

14.3.2.3.4 Az irányítónak az engedélykérés minden elemére alkalmazott „UNABLE” NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI közleménnyel kell válaszolnia, amikor egy egyetlen elemet, vagy egy több elemet tartalmazó engedélykérelem egyetlen részét sem tudja engedélyezni. Az érvényes engedély(ke)t nem kell újra megfogalmazni.

14.3.2.3.5 Amikor egy egyetlen, illetve egy több elemet tartalmazó engedélykérelem valamennyi része teljesíthető, az irányítónak az engedélykérelem minden egyes elemére kitérve kell válaszolnia. A válasznak egyetlen, földről a légijárműre szóló közleménynek kell lennie.

14.3.2.3.6 Amikor az irányító a több elemet tartalmazó engedélykérelem csak egy részét tudja engedélyezni, akkor először a kérelem engedélyezhető részét kell továbbítani, majd a nem engedélyezhető elem helyett az érvényes engedélyt kell megismételnie, illetve alternatív engedélyt kell adnia.

Megjegyzés: Példák a légijárműről a földre továbbított, a fentebb feltüntetett közlemény elemeket tartalmazó, több elemből álló közleményekre:

MAINTAINING FL310

TARTOM A FL310-et

REQUEST CLEARANCE YQM YYG YYT YQX TRACK X EINN FPL EDDF

KÉREK ENGEDÉLYT YQM YYG YYT YQX ÚTIRÁNY X EINN FPL EDDF

REQUEST CLIMB FL350

KÉREK EMELKEDÉST FL350-re

WE CAN ACCEPT FL390 AT 1139
A FL390-et 11:39-kor TUDJUK ELFOGADNI

REQUEST MACH .84
KÉREK MACH .84-et

Lehetséges válasz közlemények:

CLEARED YQM YYG YYT YQX TRACK X EINN FPL EDDF
ENGEDÉLYEZVE YQM YYG YYT YQX ÚTIRÁNY X EINN FPL EDDF

CLIMB TO FL350 REPORT REACHING
EMELKEDJEN FL350-re JELENTSE ELÉRÉSÉT

CROSS 52N 30W AT OR AFTER 1150 NO SPEED RESTRICTION
KERESZTEZZE 52É 30NY KOORDINÁTÁT 11:50-kor VAGY KÉSŐBB
SEBESSÉGKORLÁTOZÁS NINCS

14.3.2.3.7 Amikor egy CPDLC közlemény több mint egy közlemény elemet tartalmaz és az arra adott válasz jelző karakter – ha azt használják – Y, az egyetlen válaszközleménynek tartalmaznia kell a megfelelő válaszok számát és ugyanazt a sorrendet kell megőriznie.

Megjegyzés: Példa egy több elemes, földről a légijárműre irányuló közlemény tartalmára:

CONFIRM SQUAWK
ERŐSÍTSE MEG TRANSPONDER BEÁLLÍTÁSÁT

WHEN CAN YOU ACCEPT FL410
MIKOR KÉPES A FL410-et ELFOGADNI

Lehetséges válasz közlemények:

SQUAWKING 5525
Az 5525-öt KÓDOLOM

WE CAN ACCEPT FL410 AT 1636
A FL410-et 16:36-kor TUDJUK ELFOGADNI

14.3.3 A CPDLC átadása

14.3.3.1 A CPDLC átadását a beszédüzemű összeköttetések átadásával egyidőben kell megkezdeni.

14.3.3.2 Amikor egy CPDLC tartására képes ATC egység egy olyan ATC egységnek adja át a légijárművet, amely nem képes CPDLC-re, akkor az átdó egységnek a rádióösszeköttetés átadásával egyidőben a CPDLC kapcsolat befejezését kell kezdeményezni.

14.3.3.3 Amikor a CPDLC átadása során változás történik az adatok jogosultsága tekintetében de ugyanakkor vannak olyan közlemények, melyekre a lezáró válaszközlemények még nem érkeztek meg (pl.: éppen esedékes közlemények) az átdó irányítót erről tájékoztatni kell.

14.3.3.3.1 Amennyiben szükségessé válik, hogy az irányító úgy adjon át egy légijárművet, hogy annak földre küldött közleményé(ei)re az esedékes közleménnyel még nem válaszolt, a rendszernek alkalmasnak kell lennie hogy megfelelő záró válasz közleményt automatikusan küldjön. Ilyen esetekben az automatikusan elküldött záró válasz közlemények tartalmát helyi előírásban kell közzétenni.

14.3.3.3.2 Amennyiben az irányító úgy ad át valamely légi járművet, hogy az annak küldött közleményre a válaszközlemény még nem érkezett meg, az irányítónak beszédüzemű összeköttetésben kell tisztáznia a CPDLC közleményének egyértelműségét.

14.3.4 Szabad szövegű közlemények

A szabad szövegű közlemények használatakor az irányítóknak és a légi járművezetőknek kerülniük kell az előre megszerkesztett szabad szövegű közleményektől való eltéréseket.

1. Megjegyzés: Miközben elismert tény, hogy egyes, a megszokottól eltérő helyzetekben, illetve kényszerhelyzetben szükségessé válhat a nyílt nyelvű közlemény használata, különösen a beszédüzemű összeköttetés meghibásodásakor, a lehetőségekhez mérten mégis kerüljék az ilyen közlemények használatát, hogy csökkentsék a tévedések, félreértések lehetőségét.

2. Megjegyzés: Az előre megszerkesztett nyílt nyelvű közlemények használatára vonatkozó leírást az ICAO 10. Annex II. Kötet 4. Fejezete tartalmazza.

14.3.5 Kényszerhelyzet, veszélyhelyzet és berendezés meghibásodása esetén követendő eljárások

14.3.5.1 Egy CPDLC kényszerhelyzeti közlemény vételekor, az irányítónak azt a rendelkezésre álló leghatékonyabb módon nyugtáznia kell.

14.3.5.2 Egy jogellenes beavatkozásról szóló CPDLC jelentésre a földről a légi járműre adott válaszként a ROGER 7500 (NYUGTÁZOM 7500) közleményt kell válaszolni.

14.3.5.3 CPDLC útján kapott minden egyéb kényszerhelyzeti vagy sürgősségi közleményre a földről a légi járműre a ROGER (NYUGTÁZOM) válaszközleményt kell továbbítani.

14.3.5.4 Amikor egy CPDLC közlemény logikai nyugtázást és/vagy valamely üzemelési válasz közleményt igényel és ilyen válaszközleményt nem vettek, a légi járművezetőt, vagy az irányítót, – amelyik az érintett – riasztani kell.

14.3.6 CPDLC hiba

14.3.6.1 CPDLC meghibásodáskor a hiba észlelése után a lehető leghamarabb az irányítót és a légi járművezetőt riasztani kell.

14.3.6.2 Amikor az irányító, vagy a légi járművezető CPDLC meghibásodásról kap riasztást és az irányítónak, vagy a légi járművezetőnek 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 FAILURE (CPDLC MEGHIBÁSODÁS) kifejezéssel kell kezdeni.

14.3.6.3 Az irányítóknak a CPDLC földi rendszerének teljes meghibásodásáról, rádióon történő általános adásba foglalt tájékoztatást kell adnia, a ALL STATIONS CPDLC FAILURE (MINDEN ÁLLOMÁSNAK SZÓLÓ ADÁS, CPDLC MEGHIBÁSODÁS) kifejezés használatával, melyet a hívó állomás azonosítója követ.

Megjegyzés: Az ilyen általános adást nem kell nyugtázni, hacsak az egyedi állomásokról külön nyugtázást nem kérnek.

14.3.6.4 Amennyiben 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.

14.3.6.5 Amikor 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.

14.3.7 A CPDLC szándékos megszakítása

14.3.7.1 Amikor az összeköttetési hálózatot, vagy a CPDLC földi rendszert előre meghatározott terv szerint kikapcsolják NOTAM-ban kell tájékoztatni az érintetteket a kikapcsolás időszakáról és ha szükséges a beszédüzemű összeköttetés használatos frekvenciáinak részleteiről.

14.3.7.2 Az ATC egységgel éppen összeköttetésben lévő légitársaságokat rádió, vagy CPDLC használatával tájékoztatni kell bármely várhatóan bekövetkező CPDLC kapcsolat elvesztéséről.

14.3.7.3 Az irányítót és a légitársaságvezetőt a CPDLC kapcsolat megszakítására alkalmas eszközzel fel kell szerelni.

14.3.8 A CPDLC ellenőrzése

Amikor a CPDLC egy adott légitársasággal történő ellenőrzése hatással lehet a légitársaság nyújtott légiforgalmi szolgáltatásra, az ilyen ellenőrzést megelőzően koordinálni kell.

15. FEJEZET

KÉNYSZERHELYZETEKRE, ÖSSZEKÖTTETÉS MEGSZAKADÁSÁRA ÉS RENDKÍVÜLI HELYZETEKRE VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

15.1 KÉNYSZERHELYZETI ELJÁRÁSOK

15.1.1 Általános rész

15.1.1.1 Az egyes kényszerhelyzetekkel együtt járó különböző körülmények nem teszik lehetővé pontosan körülírt végrehajtandó eljárások kidolgozását. Az itt körvonalazott eljárások általános útmutatásként szolgálnak a légiforgalmi szolgálati egységek személyzetének. A légiforgalmi irányító egységeknek a legszorosabban együtt kell működniük, és az irányítóknak legjobb megítélésük szerint kell eljárniuk a kényszerhelyzetek kezelésében.

1. Megjegyzés: A kényszerhelyzetekkel és rendkívüli helyzetekkel kapcsolatos további radareljárások alkalmazásáról a 8. Fejezet, 8.8.1 pontja intézkedik.

2. Megjegyzés: Ha a kényszerhelyzetbe került légijármű személyzetét az ATC előzetesen arra utasítja, hogy egy adott kódot állítson be a légijármű transzponderén, akkor az adott kódot rendes körülmények között tovább lehet alkalmazni, hacsak különleges esetekben a légijárművezető másképp nem határozott, vagy másképpen nem utasították. Amikor az ATC nem kéri egy adott kód beállítását, a légijárművezető a transzpondert 'A' Mód 7700 kódra állítja be.

15.1.1.2 Amikor egy légijármű kényszerhelyzetet jelent, akkor az ATS egység a következő megfelelő intézkedéseket kell, hogy tegye:

- a) hacsak a légijármű személyzete nem erősíti meg, vagy máshonnan nem érkezik értesítés róla, tegyen meg minden szükséges lépést, hogy megbizonyosodjon a légijármű azonosító jeléről, típusáról, a kényszerhelyzet fajtájáról, a hajózószemélyzet szándékáról, valamint a légijármű helyzetéről és repülési magasságáról;
- b) határozza meg a megadható, legmegfelelőbb segítséget;
- c) gyűjtse össze az olyan ATS egység vagy egyéb szolgálatok által adható segítségre vonatkozó tájékoztatásokat, amelyek segítségére lehetnek a légijárműnek;
- d) lássa el a légijármű személyzetét minden olyan kért tájékoztatással, valamint bármilyen egyéb vonatkozó tájékoztatással, mint pl. a megfelelő repülőterek adatai, a legalacsonyabb biztonságos tengerszint feletti magasságok, időjárás tájékoztatás;
- e) a légijármű üzemben tartójától, vagy a légijármű személyzetétől szerezze be a következőkre vonatkozó olyan tájékoztatást, amely fontos lehet: a személyek száma a fedélzeten, a rendelkezésre álló üzemanyag mennyisége, a fedélzeten esetlegesen szállított veszélyes anyagok és azok természete; és
- f) a helyi utasításoknak megfelelően értesítse a megfelelő ATS egységeket és hatóságokat.

15.1.1.3 Amennyire lehetséges, kerülni kell a rádiófrekvencia – és SSR kódváltást, és rendes körülmények között csak akkor lehet alkalmazni, ha ez az érintett légijármű számára egy emelt szintű szolgáltatást nyújthat. Egy hajtóműhibát jelentett légijárművet csak a legkisebb mértékben szabad manőverek végrehajtására utasítani. Ha lehetséges, a kényszerhelyzetben lévő légijármű közelében működő légijárműveket értesíteni kell akörülményekről.

Megjegyzés: A 15.1.1.2 e) pontban felsorolt tájékoztatás beszerzése érdekében a hajózószemélyzetet csak akkor szabad megkérdezni, ha a tájékoztatás a légijármű üzemben tartójától, vagy más forrásokból nem áll rendelkezésre, és csak fontos tájékoztatásokra korlátozódhat.

15.1.2 Elsőbbség

15.1.2.1 A többi légi járművel szemben elsőbbséget kell biztosítani annak a légi járműnek, melyről tudott vagy feltételezik, hogy kényszerhelyzetben van, beleértve a jogellenes beavatkozás esetét is.

15.1.2.2 A „Nyitott Égbolt” szerződés keretében végzett ellenőrző repülések számára elsőbbséget kell biztosítani. Az ilyen légi jármű azonban nem élvez elsőbbséget a kényszerhelyzetben lévő, illetve a jogellenes beavatkozás alatt álló légi járművekkel szemben.

15.1.3 Jogellenes beavatkozás és légi jármű bombafenyegetettsége

15.1.3.1 A légitforgalmi szolgálatok személyzete legyen felkészülve arra, hogy valamely légi járművet érintő jogellenes beavatkozás bármilyen jelét felismerje.

15.1.3.2 Ha feltételezik, 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 radarirányító próbálja meg gyanúját alátámasztani a földi SSR dekóderének „A” mód 7500-as kódra, majd utána a 7700-as kódra kapcsolásával.

Az SSR transzponderrel felszerelt légi járműtől azt várják, hogy válaszdóóját „A” mód 7500-as kóddal üzemelteti annak határozott jelzésére, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll. A légi jármű üzemeltetheti válaszdóóját „A” mód 7700-as kódra annak jelzésére, hogy súlyos és közvetlen veszély fenyegeti, és azonnali segítségre van szüksége.

15.1.3.3 Ha valamely légi járműről tudott vagy feltételezett, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll, vagy bomba fenyegetésről szóló figyelmeztetés érkezett, az ATS egységek haladéktalanul tegyenek eleget a légi jármű kéréseinek és várható szükségleteinek, beleértve a repülés útvonalán található, valamint bármely tervezett leszállási repülőtér léginnavigációs berendezéseivel, eljárásaival és szolgálataival kapcsolatos tájékoztatásokra vonatkozó kéréseket is, valamint tegyenek meg minden intézkedést a repülés egyes szakaszai lebonyolításának meggyorsítására, beleértve a légi jármű biztonságos leszállását is.

15.1.3.3.1 Az ATS egységek ezen kívül:

- a) minden körülmények között folytassák a repülés biztonságos lebonyolítását elősegítő tájékoztatások adását anélkül, hogy a légi járműtől választ várnának;
- b) a rendelkezésre álló eszközök segítségével figyeljék és jegyezzék a repülés előrehaladását, valamint a szomszédos ATS egységekkel úgy koordinálják 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 tájékoztassák a többi érintett ATS egységet, beleértve azokat a szomszédos FIR-ekben lévő azon ATS egységeket is, melyeket a repülés érinthet;

Megjegyzés: A fenti előírás alkalmazásakor figyelembe kell venni minden tényezőt, amely befolyásolhatja a repülés előrehaladását, beleértve az üzemanyagkészletet, valamint az útvonal és a célrepülőtér hirtelen megváltoztatásának lehetőségét is. A cél az, hogy a körülményektől függően a lehető legkorábban biztosítsák az egyes ATS egységek számára a megfelelő tájékoztatásokat arra vonatkozóan, hogy a légi jármű az egység felelősségi területét várhatóan, vagy valószínűleg érinti.

d) értesítsék:

1. a légi jármű üzemben tartóját vagy kijelölt képviselőjét;
2. az érvényes riasztási eljárásoknak megfelelően az illetékes mentést koordináló szervet;
3. a kijelölt biztonsági hatóságot.

Megjegyzés: Feltételezik, hogy a kijelölt biztonsági hatóság és/vagy a légi jármű üzemben tartója ezt követően értesíti az egyéb érdekelt feleket az előre kidolgozott helyi eljárásoknak megfelelően.

e) a jogellenes beavatkozás körülményeivel kapcsolatos, megfelelő közleményeket közvetítsék a légi jármű és a kijelölt hatóságok között.

15.1.3.4 Az alábbiakban felsorolt további eljárások követendők, ha olyan fenyegetés érkezik, amely szerint egy ismert légi járművön bombát vagy egyéb robbanóeszközt helyeztek el. Az ilyen fenyegetést vett ATS egység:

- a) amennyiben közvetlen összeköttetésben áll a légi járművel, késedelem nélkül értesítse a hajózó személyzetet a fenyegetésről vagy az azzal kapcsolatos körülményekről;
- b) amennyiben nem áll közvetlen összeköttetésben a légi járművel, a lehető leghamarabb értesítse a hajózó személyzetet a fenyegetésről, egyéb ATS egységek vagy más, rendelkezésre álló eszköz igénybevételével.

15.1.3.5 A légi járművel összeköttetést tartó ATS egység győződjön meg a légi jármű hajózó személyzetének szándékairól, majd ezeket ismertesse azokkal az ATS egységekkel, amelyeket a repülés érinthet.

15.1.3.6 A légi járművet a lehető leggyorsabb módon kell kezelni, ugyancsak, mindent el kell követni, hogy ne kockáztassák más légi járművek, a földön tartózkodó személyek és a földi létesítmények biztonságát.

15.1.3.7 Levegőben lévő légi jármű számára késedelem nélkül új engedélyt kell adni a kért új rendeltetési repülőtérre. A hajózó személyzetnek a légi járműben uralkodó és a külső légnyomás közötti eltérés kiegyenlítéséhez vagy csökkentéséhez szükséges süllyedésre vagy emelkedésre vonatkozó kérését – a lehetőség szerint – amilyen hamar csak lehet, teljesíteni kell.

15.1.3.8 Egy földön lévő légi járművet fel kell kérni arra, hogy a lehető legnagyobb távolságban tartózkodjon más légi járművektől és létesítményektől, és amennyiben lehetséges, hagyja el a futópályát. A légi járművet utasítani kell, hogy egy kijelölt vagy elkülönített parkolóhelyre guruljon, a helyi utasításoknak megfelelően. Amennyiben a légi jármű hajózó személyzetét vagy utasait azonnal ki kell szállítani, más légi járműveknek, járműveknek és személyeknek a fenyegetett légi járműtől biztonságos távolságban kell tartózkodniuk.

15.1.3.9 Az ATS egységek semmilyen tanáccsal vagy útbaigazítással nem szolgálhatnak azzal kapcsolatban, hogy a hajózó személyzet milyen intézkedéseket hozzon a robbanószerkezettel kapcsolatban.

15.1.3.10 Azt a légi járművet, amelyről tudják, vagy feltételezik, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll, vagy amelyet bármilyen más ok miatt el kell különíteni a szokásos repülőtéri tevékenységtől, a kijelölt és elkülönített parkolóhelyre kell engedélyezni. Ahol ilyen elkülönített parkolóhelyet nem jelöltek ki, vagy az elkülönített hely valamilyen ok miatt nem vehető igénybe, ott a légi járművet olyan terület(ek)re kell gurítani, amelye(ke)t 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.

15.1.4 Kényszersüllyedés

15.1.4.1 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 adjon ki mindenkinek szóló vész közleményt a megfelelő rádióberendezések felhasználásával.

15.1.4.2 A LÉGIJÁRMŰ PARANCSNOK ELJÁRÁSAI

Az irányító egység azzal számol, hogy az ilyen vész közleményt vevő légi járművek elhagyják a megjelölt légtérrel és a megfelelő rádiófrekvencián figyelnek, és várják a légiforgalmi irányító egység további engedélyeit.

Megjegyzés: A légi jármű parancsnok részletezett eljárásait lásd a repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet mellékletének 2. Fejezet 2.11.1.1. pontját.

15.1.4.3 A LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓ EGYSÉG SORON KÖVETKEZŐ ELJÁRÁSAI

15.1.4.3.1 Amint egy ATC egység tudomására jut, hogy valamely légi jármű kényszersüllyedést hajt végre, rádióadásban nyugtázza a kényszerhelyzetet, és tegyen meg minden szükséges intézkedést valamennyi érintett légi jármű biztonsága érdekében.

15.1.4.3.2 A kialakult helyzetnek megfelelően az irányító:

- a) javasolhat olyan követendő irányt a kényszersüllyedést végrehajtó légi jármű számára, amellyel az egyéb érintett légi járműveket elkerülheti;
- b) amennyiben a légi jármű vezetője olyan magasságra történő süllyedést jelent, amely az adott légtérre megállapított minimális biztonságos repülési magassága alatt van, közölje a légi jármű vezetőjével a minimális biztonságos magasságot és a megfelelő QNH magasságmérő beállítását;
- c) amennyiben az szükségesnek látszik, és arra lehetősége van amilyen hamar csak lehetséges biztosítson elkülönítést az összeütközési veszélybe kerülő légi járművek között, vagy adjon mérvadó forgalomról szóló tájékoztatást, amelyik a megfelelő.

15.1.4.3.3 Amennyiben az szükségesnek látszik, az ATC egység rádióadásban adjon, vagy adasson ki vészhelyzeti közleményt, a többi érintett légi járműnek, figyelmeztetve őket a kényszersüllyedésről.

15.1.4.3.4 Fentieken túlmenően az érintett ATC egység adjon ki további engedélyeket az összes érintett légi járműnek a kényszersüllyedés után követendő eljárásokra vonatkozóan.

15.1.4.3.5 Az illetékes ATS egységnek a továbbiakban tájékoztatnia kell az összes olyan ATS egységet és irányító szektort, amely érintett lehet.

15.2 REPÜLÉS KÖZBENI VÁRATLAN ESEMÉNYEK KÜLÖNLEGES ELJÁRÁSAI AZ ÓCEÁNI LÉGTÉRBE

15.2.1 Az óceáni légtérben a repülés közben történő váratlan eseményekre vonatkozó különleges eljárásokat az ICAO PANS-ATM/501 (Doc 4444) 15. Fejezet 15.2 pontja tartalmazza.

15.3 LEVEGŐ-FÖLD ÖSSZEKÖTTETÉS MEGSZAKADÁSA

1. Megjegyzés: A levegő-föld összeköttetés megszakadását észlelő légi járművekre vonatkozó radarirányítási eljárásokat a 8. Fejezet 8.8.3 pontja tartalmazza.

2. Megjegyzés: Az SSR fedélzeti válaszadóval felszerelt légi járműtől elvárják, hogy a válaszadót az 'A' Mód 7600 kóddal üzemeltesse, annak jelzésére, hogy levegő-föld összeköttetés megszakadását észlelte.

3. Megjegyzés: Lásd a 6. Fejezet 6.3.2.4 pontot is, amely azokkal az indulási engedélyekkel foglalkozik, amelyek nem tartalmaznak földrajzi vagy időbeli megkötést egy kezdeti repülési magasságra és azokkal az eljárásokkal, amelyeket az ilyen körülmények között levegő-föld összeköttetés megszakadását észlelő légi járművel kapcsolatban alkalmazni kell.

4. Megjegyzés: Lásd még az 5. Fejezet 5.4.2.6.3.-2 pontját is azokkal a további követelményekkel kapcsolatban, amelyek a levegő-föld összeköttetési hiba olyan körülményeire vonatkoznak, amelyeket az 50 NM hosszirányú RNAV/RNP 10 elkülönítési minimum esetén alkalmaznak.

15.3.1 Amennyiben valamely irányítói körzetben, vagy repülőtéri irányítói körzetben működő légi járművel a kétoldalú összeköttetést nem tudják fenntartani, a légiforgalmi irányító egységek az alábbiak szerint járnak el.

15.3.2 Amint ismeretessé válik, hogy a kétoldalú összeköttetés megszakadt, meg kell győződni arról, hogy a légi jármű képes-e venni a légiforgalmi irányító egység adását, felkérve a légi járművet, hogy olyan meghatározott manővert hajtson végre, amely radarral megfigyelhető, vagy ha lehetséges, adjon meghatározott jelzést nyugtázásként.

15.3.3 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 légi jármű a Magyar

Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet 2. Fejezet 2.6.6.2 pontjában és „M” Függelékében leírtak szerint jár el.

15.3.4 A megfelelő elkülönítés megteremtéséhez szükséges eljárásoknál nem kell alapul venni a 15.3.3 pontban leírt feltételezéseket, azokban az esetekben, amikor:

- a) megállapították, hogy a légijármű a 15.3.3 pontban leírtaktól eltérő eljárást hajt végre; vagy
- b) elektronikus vagy egyéb eszközök használatával a légiforgalmi irányítói egységek megállapították, hogy a 15.3.3 pontban leírtaktól eltérő eljárások nem veszélyeztetik a repülésbiztonságot; vagy
- c) egyértelmű tájékoztatás érkezett arról, hogy a légijármű leszállt.

15.3.5 Amikor ismeretessé válik, hogy a kétoldalú összeköttetés megmegszakadt, amilyen hamar csak lehet, a légiforgalmi irányító egység által hozott intézkedésről megfelelő tájékoztatást, vagy bármilyen kényszerhelyzet által megindokolt utasítást, vak-adás útján kell az érintett légijármű tudomására hozni, mindazokon a frekvenciákon, amelyeket a légijármű feltételezhetően figyel, beleértve a rendelkezésre álló rádiónavigációs vagy a megközelítést kiszolgáló eszközök hangfrekvenciáját is. Ugyancsak tájékoztatást kell adni a leszállásra felhasználható repülőtereken uralkodó meteorológiai körülményekről.

15.3.6 Az összeköttetést elvesztett légijármű feltételezett helyzetének közelében működő többi légijárműnek is megfelelő tájékoztatást kell adni.

15.3.7 Amint ismeretessé vált, hogy az illetékessége alá tartozó légtérben haladó légijárművel nyilvánvalóan megszakadt a rádióösszeköttetés, a légiforgalmi szolgálati egység köteles a rádióösszeköttetés megszakadására vonatkozó tájékoztatást azonnal továbbítani a repülés útvonalán érintett összes légiforgalmi szolgálati egységnek. Az az ACC, amelynek illetékességi körzetében van a rendeltetési repülőtér, tegye meg a szükséges intézkedéseket a kitérő repülőtérre (repülőterekre) vonatkozó tájékoztatás és a benyújtott repülési tervben feltüntetett egyéb megfelelő tájékoztatás beszerzésére, amennyiben ezen tájékoztatások nem állnak rendelkezésre.

15.3.8 Ha a körülmények azt mutatják, hogy az összeköttetést elvesztett ellenőrzött légijármű a benyújtott repülési tervben feltüntetett kitérő repülőtér (repülőterek valamelyike) felé repül, az adott repülőtérre kiszolgáló légiforgalmi irányító szolgálati egység (egységek), és a többi légiforgalmi szolgálati egység, amelyet a légijármű esetleges útvonal-változása érinthet, tájékoztatást kell, hogy kapjon az összeköttetés megszakadásának körülményeiről és fel kell kérni, hogy kíséreljenek meg összeköttetést létrehozni a légijárművel, amikor az feltehetően az összeköttetési hatótávolságon belülre kerül.

Ezt az eljárást különösen akkor kell alkalmazni, amikor a légijármű üzemben tartóval, vagy kijelölt képviselőjével történt megegyezés alapján engedélyt sugároztak ki vakadással a légijárműnek, hogy kitérő repülőtérre repüljön, vagy amikor a tervezett leszállási repülőtérén uralkodó meteorológiai körülmények olyanok, hogy a kitérő repülőtérre való repülés látszik valószínűnek.

15.3.9 Amikor egy légiforgalmi irányító egység olyan tájékoztatást kap, hogy a légijármű az összeköttetés elvesztése után újra összeköttetést létesített, vagy leszállt, az adott egység értesítse azt a légiforgalmi szolgálati egységet, amelynek légterében a légijármű akkor haladt, amikor az összeköttetés megszakadt és értesítse a repülés útvonalán érintett többi légiforgalmi szolgálati egységet is, megadva a szükséges tájékoztatást az irányítás folytatásához, ha a légijármű még a levegőben van.

15.3.10 Amennyiben a légijármű nem jelentkezett be 30 percen belül:

- a) a légijármű vezetője által megadott számított érkezési idő után, vagy
- b) az ACC által számított érkezési idő után, vagy
- c) az utoljára nyugtázott várható bevezetési idő után

attól függően, hogy melyik volt a későbbi, a légijárműre vonatkozó tájékoztatást továbbítani kell a légijármű üzemben tartójának vagy kijelölt képviselőjének és a többi légijármű parancsnokának, és folytatni kell a rendes irányítást, ha az érintettek úgy kívánják. A légijárművek üzemben tartóinak, vagy kijelölt képviselőiknek és a légijárművek parancsnokainak felelőssége annak eldöntése, hogy felveszik-e a rendes forgalmat, vagy egyéb intézkedést tesznek.

15.4 VFR REPÜLÉSEKNEK NYÚJTOTT SEGÍTSÉG

15.4.1 Eltévedt VFR repülések és kedvezőtlen meteorológiai körülmények közé került VFR repülések

Megjegyzés: Az eltévedt légijármű olyan légijárművet jelent, amelyik jelentős mértékben eltért tervezett útvonalától, vagy amelyik jelentette, hogy eltévedt.

15.4.1.1 Azt a VFR repülést, amelyik jelentette, hogy helyzete meghatározásában bizonytalan, vagy eltévedt, vagy kedvezőtlen meteorológiai körülmények közé került, kényszerhelyzetben lévőnek kell tekinteni, és ennek megfelelően kell kezelni. Az irányító ilyen körülmények között világos és tömör üzeneteket kell, hogy továbbítson, beszédstílusának nyugodtnak kell maradnia; arra is nagy figyelmet kell fordítania, hogy ebben a fázisban ne utaljon a légijárművezető azon hibájára vagy felelőtlenségére, amelyet esetleg a repülés előkészítése vagy végrehajtása során elkövetett.

A körülményektől függően, a légijárművezetőt fel kell kérni arra, hogy az alábbi fontosnak ítélt tájékoztatásokat adja meg a hatékonyabb segítségnyújtás érdekében.

- a) a légijármű repülési körülményei;
- b) helyzete (ha ismert) és magassága
- c) az utolsó ismert helyzet óta tartott sebessége és iránya, ha fontos;
- d) a légijárművezető gyakorlata;
- e) a fedélzeti navigációs felszerelések és hogy képes-e venni valamilyen navigációs berendezés jelét;
- f) a kiválasztott SSR mód és kód, ha ilyet beállítottak;
- g) indulási és rendeltetési repülőtér;
- h) személyek száma a fedélzeten;
- i) üzemanyag-mennyiség

15.4.1.2 Ha az összeköttetés a légijárművel nem megfelelő (halk vagy torz), akkor javasolni kell, hogy a légijármű emelkedjen magasabbra, amennyiben az meteorológiai és egyéb körülmények ezt lehetővé teszik.

15.4.1.3 Annak érdekében, hogy a légijárművezető meghatározhassa helyzetét, navigációs segítséget lehet nyújtani radar, iránymérő, navigációs berendezések használatával, vagy olyan más légijármű által, amelynek személyzete látja az eltévedt légijárművet. A navigációs segítségnyújtás során figyelmet kell fordítani arra, hogy a légijármű ne kerüljön felhőbe.

Megjegyzés: Fel kell ismerni annak lehetőségét, hogy egy VFR repülés kedvezőtlen meteorológiai körülmények miatt tévedt el.

15.4.1.4 A légijárművezetőt el kell látni a közelében lévő, azon repülőterekről származó tájékoztatással és jelentésekkel, ahol az időjárási körülmények megfelelőek.

15.4.1.5 Amennyiben a légijárművezető azt jelenti, hogy nehézséget okoz számára, vagy nem képes VMC-ben maradni, akkor tájékoztatni kell annak a körzetnek a minimális repülési magasságáról, ahol alélgijármű tartózkodik, vagy feltételezhetően tartózkodni fog. Amennyiben alélgijármű az említett magasság alatt tartózkodik, és ha a helyzetét elfogadható pontossággal megállapították, akkor útirányt vagy géptengely irányt, illetve nagyobb magasságra való emelkedést lehet javasolni, hogy a légijármű elérjen egy biztonságos repülési magasságot.

15.4.1.6 Egy VFR repülésnek radar segítséget csak a légijárművezető kérésére, vagy beleegyezésével lehet nyújtani. A nyújtott radarszolgáltatás fajtáját egyeztetni kell a légijárművezetővel.

15.4.1.7 Amikor kedvezőtlen meteorológiai körülmények között nyújtanak radar segítséget, az elsődleges cél, hogy a légijármű minél előbb VMC-be kerüljön. Figyelmet kell fordítani arra, hogy megakadályozzák alélgijármű felhőbe való berepülését.

15.4.1.8 Olyan körülmények között, amikor a légi járművezető 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, annak érdekében, hogy az eltévedt VFR forgalom számára biztosítani lehessen a zavartalan összeköttetést; kitérő ténykedésként az eltévedt VFR forgalom is utasítható frekvencia váltásra;
- b) ha lehet, biztosítani kell, hogy a légi jármű valamennyi fordulót felhőn kívül hajtson végre;
- c) el kell kerülni a hirtelen irányváltoztatással járó manőverekre adott utasításokat; és
- d) a légi jármű sebesség csökkentésére vagy a futómű kibocsátására szóló utasításokat vagy javaslatokat, ha lehet, felhőn kívül kell végrehajtani.

15.5 REPÜLÉS KÖZBENI EGYÉB RENDKÍVÜLI HELYZETEK

15.5.1 Útvonalától eltért vagy azonosítatlan légi jármű

Az „útvonalától eltért” és az „azonosítatlan” légi jármű kifejezéseket a következők szerint kell értelmezni:

Útvonalától eltért légi jármű: *Olyan légi jármű, amely jelentősen eltért tervezett útirányától, vagy amely jelentette, hogy eltévedt.*

Azonosítatlan légi jármű: *Olyan légi jármű, amelyet megfigyeltek, vagy amelyről jelentették, hogy egy adott körzetben működik, de azonosságát nem állapították meg.*

Megjegyzés: Egy légi járművet ugyanazon időben valamelyik egység „útvonalától eltért légi jármű”-nek, míg egy másik egység „azonosítatlan légi jármű”-nek tekinthet.

15.5.1.1 Ha egy légi forgalmi szolgálati egység útvonalától eltért légi járműről szerez tudomást, azonnal meg kell tennie a 15.5.1.1.1 és a 15.5.1.1.2 pontokban előírt minden szükséges lépést a légi jármű megsegítésére és repülése biztonságának elősegítésére.

Megjegyzés: A légi forgalmi szolgálati egységek által nyújtott navigációs segítség különösen fontos, ha egy egység tudomására jut, hogy egy légi jármű eltér, , vagy valószínűleg el fog térni útvonalától egy olyan körzetben, amelyben fennáll az elfogás veszélye, vagy a légi jármű biztonsága egyebek miatt veszélybe kerülhet.

15.5.1.1.1 Ha a légi jármű helyzete nem ismert, a légi forgalmi szolgálati egységnek:

- a) meg kell kísérelnie kétoldalú összeköttetést létesíteni a légi járművel, ha ez az összeköttetés még nem áll fenn;
- b) fel kell használnia minden rendelkezésre álló eszközt a légi jármű helyzetének meghatározása érdekében;
- c) tájékoztatnia kell azokat az ATS egységeket, melyek körzetébe a légi jármű betévedhetett vagy betévedhet, figyelembe véve mindazokat a tényezőket, amelyek a légi jármű navigációját befolyásolhatták az adott körülmények között;
- d) a helyi eljárásoknak megfelelően tájékoztatnia kell az illetékes katonai egységeket és meg kell adnia részükre az eltévedt légi járműre vonatkozó szükséges repülési terv és egyéb adatokat;
- e) fel kell kérnie a c) és d) pontokban említett egységeket, hogy adjanak meg minden segítséget a légi járművel való összeköttetés felvételére és helyzetének meghatározására.

Megjegyzés: A d) és e) pontokban említett kötelezettségek a c) pont előírásainak megfelelően tájékoztatott ATS egységekre is vonatkoznak.

15.5.1.1.2 Amikor a légi jármű helyzetét megállapították, a légi forgalmi szolgálati egység:

- a) közölje a légi járművel annak helyzetét és a végrehajtani szükséges korrekciókat, valamint;
- b) szükség szerint adja meg az egyéb ATS egységeknek és az illetékes katonai egységeknek az útvonalától eltért légi járműre és az annak adott tanácsokra vonatkozó tájékoztatást.

15.5.1.2 Ha egy légiforgalmi szolgálati egység azonosítatlan légijármőről szerez tudomást körzetében, azonnal meg kell kísérelnie megállapítani a légijármű azonosságát, ha ez a légiforgalmi szolgálatok ellátása érdekében szükséges, vagy ha ezt az illetékes katonai hatóságok megkívánják. Ebből a célból a légiforgalmi szolgálati egység hajtsa végre a körülményeknek megfelelő, alábbi lépéseket:

- a) kíséreljen meg kétoldalú összeköttetést létesíteni a légijárművel;
- b) érdeklődjön a FIR-en belül működő többi légiforgalmi szolgálati egységnél a repülést illetően és kérje segítségüket a légijárművel való kétoldalú összeköttetés felvételére;
- c) érdeklődjön a szomszédos FIR-eket kiszolgáló légiforgalmi szolgálati egységeknél a repülést illetően, és kérje segítségüket a légijárművel való kétoldalú összeköttetés létrehozásában;
- d) kíséreljen meg információt beszerezni a körzetben tartózkodó más légijárművektől.

15.5.1.2.1 A légiforgalmi szolgálati egységnek szükség szerint tájékoztatnia kell az illetékes katonai egységet, amint megállapították a légijármű azonosságát.

15.5.2 Polgári légijárművek elfogása

15.5.2.1 Ha egy légiforgalmi szolgálati egység tudomására jut, hogy az általa kiszolgált légtérben elfogtak valamely légijárművet, a körülményeknek megfelelő alábbi lépéseket kell megtennie:

- a) kíséreljen meg kétoldalú összeköttetést létesíteni az elfogott légijárművel, bármely rendelkezésre álló frekvencián, beleértve a 121,500 MHz kényszerhelyzeti frekvenciát is, kivéve, ha ez az összeköttetés már fennáll;
- b) tájékoztassa az elfogott légijármű vezetőjét az elfogás tényéről;
- c) lépjen érintkezésbe az elfogó légijárművel kétoldalú összeköttetést tartó, elfogást irányító egységgel és adja meg részére a légijárműre vonatkozó, rendelkezésre álló tájékoztatásokat;
- d) szükség szerint közvetítsen közleményeket az elfogó légijármű, vagy az elfogást irányító egység és az elfogott légijármű között;
- e) szorosan együttműködve az elfogást irányító egységgel, tegye meg a szükséges lépéseket az elfogott légijármű biztonsága érdekében; és
- f) tájékoztassa a szomszédos FIR-eket kiszolgáló ATS egységeket, ha úgy tűnik, hogy a légijármű ezekből a szomszédos FIR-ekből lépett be.

15.5.2.2 Ha egy légiforgalmi szolgálati egység tudomására jut, hogy illetékességi körzetén kívül egy légijármű elfogás alatt áll, a körülményeknek megfelelő következő lépéseket kell megtennie:

- a) tájékoztassa azt az ATS egységet, amelynek légtérében az elfogás történik, megadva az egység részére azokat a rendelkezésre álló információkat, amelyek a légijármű azonosítását elősegítik és kérje fel a 15.5.2.1 pontban foglaltak végrehajtására; és
- b) közvetítsen közleményeket az elfogott légijármű és a megfelelő ATS egység, az elfogást irányító egység, vagy az elfogó légijármű között.

15.5.3 Üzemanyag kibocsátás

15.5.3.1 ÁLTALÁNOS RÉSZ

15.5.3.1.1 Egy légijármű kényszerhelyzetben vagy egyéb sürgős helyzetben üzemanyag kibocsátására kényszerülhet, hogy a biztonságos leszállás érdekében csökkentse a legnagyobb leszállási tömeget.

15.5.3.1.2 Amikor egy légijármű üzemanyag kibocsátásra kényszerül, a hajózószemélyzetnek értesítenie kell az ATC-t. Az ATC egységnek a hajózószeméllyel a következőket kell egyeztetnie:

- a) a követendő útvonalat, amelynek a lehetőség szerint el kell kerülnie a településeket, lehetőleg legyen vízfelszín felett és távol olyan területektől, ahol zivatar-tevékenységet jelentettek, vagy várható;
- b) amennyiben üzemanyag kibocsátás válik szükségessé Budapest FIR-ben, azt lehetőleg FL100 (3050 m STD) feletti magasságon, egyenes vonalú repüléssel kell végezni. Amennyiben lehetséges, üzemanyag kibocsátást ne végezzenek téli időszakban 8000 láb (2450 m), illetve nyári időszakban 6000 láb (1850 m) tengerszint feletti magasság alatt;
- c) az üzemanyag-kibocsátás időtartamát.

15.5.3.2 ELKÜLÖNÍTÉS

A többi ismert forgalmat el kell különíteni az üzemanyag kibocsátást végző légi járműtől, az alábbiak szerint:

- a) a vízszintes elkülönítés legalább 10 NM (19 km) legyen, de nem közvetlenül az üzemanyagot kibocsátó légi jármű mögött;
- b) amennyiben az üzemanyag kibocsátást végző légi jármű mögött 15 percnyi repült időn, vagy 50 NM (93 km) távolságon belül van légi jármű, akkor a függőleges elkülönítés:
 1. legalább 1000 láb (300 m) legyen, ha a másik légi jármű az üzemanyag kibocsátást végző légi jármű felett repül;
 2. legalább 3000 láb (900 m) legyen, ha a másik légi jármű az üzemanyag kibocsátást végző légi jármű alatt repül.

Megjegyzés: 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 idő kell, hogy legyen (beleértve a fordulókat is).

15.5.3.3 ÖSSZEKÖTTETÉSEK

Ha az üzemanyag-kibocsátást végző légi jármű rádiócsendet akar az üzemanyag-kibocsátás alatt tartani, akkor ki kell jelölni azt a frekvenciát, amelyet a hajózó személyzetnek figyelnie kell, illetve meg kell állapodni a rádiócsend végében.

15.5.3.4 AZ EGYÉB ATS EGYSÉGEKNEK ÉS A NEM ELLENŐRZÖTT FORGALOMNAK SZÓLÓ TÁJÉKOZTATÁS

15.5.3.4.1 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, hogy a megfelelő frekvenciákon általános adásban egy megfelelő figyelmeztető közleményt továbbítsanak a többi forgalom számára, hogy maradjanak távol az érintett területtől.

15.5.3.4.2 Az üzemanyag-kibocsátás befejezését követően a szomszédos ATC egységeket és irányítói szektorokat tájékoztatni kell arról, hogy a rendes üzem visszaállítható.

15.5.4 Hangsebesség feletti légi járművek süllyedése kozmikus sugárzás miatt

A légiforgalmi irányító egységek készüljenek fel annak lehetőségére, hogy a FL490 (15 000 m STD) feletti magasságokon, hangsebesség felett üzemelő katonai légi járművek esetenként kozmikus sugárzás növekedést tapasztalhatnak, amely arra készíti őket, hogy alacsonyabb magasságra süllyedjenek, esetleg olyan magasságokra, vagy olyan magasságok alá, amelyeket hangsebesség alatti légi járművek használnak. Amikor ilyen helyzetről szereznek tudomást, vagy feltételezik, hogy ilyen helyzet fennáll, a légiforgalmi irányító egységek tegyenek meg minden lehetséges lépést valamennyi érintett légi jármű biztonsága érdekében, beleértve azokat a hangsebesség alatti légi járműveket is, amelyeket a süllyedés érint.

Megjegyzés: 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. Előfordulhatnak olyan esetek, hogy a légi járműnek süllyednie kell engedélyre várás nélkül. Ilyen esetekben a légi járművektől elvárják, hogy amilyen hamar csak lehetséges, értesítsék a légiforgalmi irányító egységeket a megtett kényszerintézkedésekről.

15.5.5 Magasságtartási képesség elvesztésének jelentése

Megjegyzés: Az EUR RVSM légtéren belül valamely repülés közbeni váratlan esemény előre nem látható körülményekkel járhat, mely körülmények közvetlenül befolyásolják egy, vagy több más légi jármű, a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet mellékletének 2. Fejezet 2.6.1.10 pontjában meghatározott EUR RVSM légtéren belül

megkövetelt magasságtartási pontosságnak megfelelő működési képességét. Ilyen repülés közbeni váratlan helyzetet okozhat a légijármű magasságtartó berendezésének meghibásodása, illetve turbulens légköri viszonyok.

15.5.5.1 Amikor az EUR RVSM légtérben üzemelő RVSM engedélyezett légijármű vezetőjétől származó tájékoztatásból az derül ki, hogy az adott légijármű berendezése a továbbiakban nem elégíti ki az EUR RVSM légtérre előírt MASPS-t, a légijárművet a légiforgalmi irányításnak nem RVSM képességűnek kell tekintenie.

15.5.5.2 Ilyen esetben a légiforgalmi irányításnak azonnali intézkedéseket kell hoznia a 2000 láb (600 m) minimális függőleges, illetve megfelelő vízszintes elkülönítés létrehozására minden, az EUR RVSM légtérben belül üzemelő egyéb érintett légijármű vonatkozásában. A nem RVSM képességű légijárművet rendes körülmények között az EUR RVSM légtérből ki kell irányítani, amennyiben arra mód van.

15.5.5.3 Azon első ACC/UAC-nek melynek tudomására jut, hogy adott légijármű RVSM státusa megváltozott, szükség szerint koordinálnia kell a szomszédos ACC/UAC-vel.

15.5.5.4 Ha EUR RVSM légtérben üzemelő légijármű 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.

15.5.5.5 A légiforgalmi irányításnak a lehető legteljesebb mértékben alkalmazkodnia kell a légijárművezető magasságot, vagy útvonalváltoztatást érintő kéréseihez, és az adott követelménynek megfelelő tájékoztatásokat biztosítani kell a számára.

15.5.5.6 A légiforgalmi irányításnak egyéb légijárműtől beszerzett jelentések alapján kell határoznia az RVSM teljes, vagy meghatározott magassági tartományon, illetve körzeten belüli esetleges felfüggesztéséről.

15.5.5.7 Az RVSM működést felfüggesztő ACC/UAC-nek koordinálnia kell a felfüggesztést, valamint az abból adódó bármely, a szektor kapacitás módosítását is érintő követelményt a szomszédos ACC/UAC-vel, biztosítva így a rendszeres és zavartalan forgalom átadását.

15.5.5.8 Ahol az EUR RVSM légtérben a meteorológiai előjelzések szerint erős turbulencia várható, a légiforgalmi irányításnak el kell döntenie, hogy felfüggeszti-e az RVSM üzemelést, s ha igen, azt milyen időre, mely magasság/ok-ra, illetve melyik körzetre vonatkoztatja.

15.5.5.9 Amikor az RVSM üzemelést felfüggesztik, a felfüggesztést elrendelő ACC/UAC-nek az átadási magasság tekintetében koordinálnia kell a szomszédos ACC/UAC-vel, hacsak az együttműködési megállapodásban a váratlan helyzetekre vonatkozóan külön magasságelosztási rendszert nem határoztak meg. Az RVSM-et felfüggesztő ACC/UAC-nek az alkalmazható szektor kapacitást is koordinálnia kell a szomszédos ACC/UAC-vel.

15.6 ATC RENDKÍVÜLI HELYZETEK

Az egyes rendkívüli helyzetekkel együttjáró különböző körülmények nem teszik lehetővé pontosan körülírt végrehajtandó eljárások kidolgozását. Az itt körvonalazott eljárások általános útmutatásként szolgálnak a légiforgalmi szolgálati egységek személyzetének.

15.6.1 Rádióösszeköttetéssel kapcsolatos rendkívüli helyzetek

15.6.1.1 ÁLTALÁNOS RÉSZ

Az ATC-nek az összeköttetéssel kapcsolatos rendellenességeit (például, amikor olyan körülmények alakulnak ki, amelyek meggátolhatják, hogy a légiforgalmi irányító az ellenőrzött légijárművel összeköttetést tartson fenn) akár a földi telepítésű rendszerek, akár a fedélzeti berendezés meghibásodása okozhatja, de előidézheti az is, ha – nem szándékosan – az irányítói frekvenciát egy légijármű adóberendezése blokkolja. Az ilyen összeköttetési

zavar akár hosszabb ideig is befolyásolhatja a rendes üzemet, ezért a légijárművek biztonsága érdekében azonnali lépéseket kell tenni.

15.6.1.2 FÖLDI RÁDIÓHIBA

15.6.1.2.1 Az ATC által használt földi rádióberendezés teljes üzemzavara esetén az irányítónak a következők szerint kell eljárnia:

- a) ahol a légijárművektől megkövetelik, hogy figyeljenek a 121,5 MHz kényszerhelyzeti frekvencián, kíséreljen meg rádióösszeköttetést létesíteni ezen a frekvencián;
- b) késedelem nélkül tájékoztassa a szomszédos irányító munkahelyeket vagy ATC egységeket, amelyik a megfelelő, a meghibásodásról;
- c) értesítse ezeket a munkahelyeket vagy egységeket a pillanatnyi forgalmi helyzetről;
- d) ha lehetséges, az érintett forgalommal kapcsolatban kérje az olyan munkahelyek vagy egységek segítségét, amelyek összeköttetésbe léphetnek ezen légijárművekkel, hogy hozzanak létre köztük radar- vagy radar nélküli elkülönítést, és folytassák az ilyen légijárművek irányítását;
- e) utasítsa 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.

15.6.1.2.2 Annak érdekében, hogy a teljes földi rádióberendezés meghibásodásából eredő, a légiforgalom biztonságára gyakorolt kedvezőtlen hatások csökkenthetők legyenek, helyi előírásokat kell kidolgozni az irányítói munkahelyeken és ATC egységeknél alkalmazandó rendkívüli eljárásokra vonatkozóan. Ahol megvalósítható és végrehajtható, az ilyen 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.

15.6.1.3 FREKVENCIA BLOKKOLÁS

Olyan esetekben, amikor az irányítói frekvenciát – nem szándékosan – valamilyen légijármű adója blokkolja, az alábbi kiegészítő lépéseket ell megtenni:

- a) meg kell kísérelni az illető légijármű beazonosítását;
- b) ha a frekvenciát blokkoló légijárművet beazonosították, kísérletet kell tenni az összeköttetés felvételére az adott légijárművel, például a 121,5 MHz kényszerhelyzeti frekvencián, a SELCAL segítségével, a légijármű üzemeltetőjének frekvenciáján ha rendelkezésre áll, a légijármű személyzetek által használt, bármilyen levegő-levegő VHF frekvencián, vagy bármilyen egyéb összeköttetéssel, illetve, ha a légijármű a földön tartózkodik, akkor személyesen;
- c) ha az összeköttetés létrejött az adott légijárművel, a hajózószemélyzetet utasítani kell, hogy azonnal intézkedjen az érintett irányítói frekvencia nem szándékos zavarásának megszüntetése érdekében.

15.6.1.4 ATC FREKVENCIA JOGOSULTATLAN HASZNÁLATA

15.6.1.4.1 ATC frekvenciákon történő hamis és megtévesztő adások, amelyek csökkenthetik a légijárművek biztonságát, esetenként előfordulhatnak. Ilyen esetekben az érintett ATC egység a következők szerint járjon el:

- a) helyesbítsen bármilyen kisugárzott hamis vagy megtévesztő utasítást vagy engedélyt;
- b) értesítse az érintett frekvenciá(ko)n az összes légijárművet arról, hogy hamis vagy megtévesztő utasításokat vagy engedélyeket sugároznak ki;
- c) utasítsa az érintett frekvenciá(ko)n az összes légijárművet, hogy erősítsék meg az utasításokat vagy engedélyeket, mielőtt azok teljesítésébe kezdenének;
- d) ha keresztülvihető, utasítsa a légijárműveket másik frekvenciára való áttérésre; és
- e) ha lehetséges, értesítse az összes érintett légijárművet, amikor hamis és megtévesztő utasításokat vagy engedélyeket már nem sugároznak ki.

15.7 AZ ATC EGYÉB RENDKÍVÜLI ELJÁRÁSAI

15.7.1 Kényszerhelyzeti elkülönítés

15.7.1.1 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 légijárművek között 1000 láb (300 m) függőleges elkülönítési minimumot alkalmaznak, illetve 1000 láb (300 m) olyan légtérben, ahol a légijárművek között 2000 láb (600 m) függőleges elkülönítési minimumot alkalmaznak.

15.7.1.2 Kényszerhelyzeti elkülönítés alkalmazásakor az érintett hajózó személyzeteket értesíteni kell erről, és tájékoztatni kell az alkalmazott minimumokról, továbbá valamennyi érdekelt hajózó személyzetet el kell látni a lényeges forgalomra vonatkozó tájékoztatással.

15.7.2 A rövidtávú konfliktus-riasztással (STCA) kapcsolatos eljárások

1. Megjegyzés: A rövidtávú konfliktus-riasztás (STCA) egy ATC-radaradatfeldolgozó rendszer funkciója. Az STCA funkció célja, hogy segítséget nyújtson az irányítónak fenntartani az elkülönítést az ellenőrzött repülések között úgy, hogy időben figyelmezteti az elkülönítési minimum lehetséges megsértésére.

2. Megjegyzés: Az STCA funkcióban a „C” módú transzponderrel felszerelt légijárművek radartól származó, pillanatnyi és számított közelségükre vonatkozó háromdimenziós helyzetei kerülnek megjelenítésre. Amennyiben két légijármű három dimenziós helyzete közötti távolság a számítások szerint egy meghatározott időperióduson belül az alkalmazott elkülönítési minimumnál kevesebbre csökken, egy akusztikus és/vagy vizuális riasztás generálódik azon radarirányító számára, akinek illetékességi területén működik a légijármű.

15.7.2.1 Az STCA funkció használatával kapcsolatos helyi előírásoknak, többek között, a következőket kell részletezniük:

- a) a repülések azon típusait, amelyekre az STCA működik;
- b) a légtér azon körzeteit vagy szektorait, amelyeken belül az STCA megvalósult;
- c) az STCA irányító előtti megjelenítésének módszerét;
- d) a riasztások generálására, valamint a riasztási előrejelzési időre vonatkozó értékeit;
- e) azokat a feltételeket, amelyek alapján az STCA funkciót egyedi radar útirányokra le lehet tiltani; és
- f) azokat az eljárásokat, amelyek az olyan repülésekre vonatkoznak, amelyekre az STCA-t letiltották.

15.7.2.2 Olyan esetben, amikor egy STCA riasztás ellenőrzött repülésekre vonatkozóan generálódik, az irányító késedelem nélkül tegyen lépéseket annak érdekében, hogy az alkalmazandó elkülönítési minimumok ne sérüljenek meg.

15.7.2.3 Egy STCA-t követően az irányítóktól csak abban az esetben kell megkövetelni egy ATS Esemény Jelentés űrlap kitöltését, ha az elkülönítési minimum megsérült.

15.7.2.4 A légiforgalmi szolgáltatónak az összes STCA-t meg kell őriznie elektronikus formában. Minden egyes STCA-hoz tartozó adatot és körülményt elemezni kell, annak megállapítása érdekében, hogy a riasztás indokolt volt-e, vagy sem. A nem indokolt STCA riasztásokat (például, amikor látásos elkülönítést alkalmaztak) nem kell figyelembe venni. Az indokolt riasztásokról statisztikai elemzést kell készíteni, annak érdekében, hogy meg lehessen állapítani a légtér és/vagy az ATC eljárások esetleges tervezési vagy eljárási hibáit, valamint a repülésbiztonsági szinteket átfogóan figyelemmel lehessen kísérni. Az elkészült elemzéseket a légiközlekedés biztonsági szervezet részére három havonta meg kell küldeni.

15.7.3 Összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszerrel (ACAS) felszerelt légijárművekkel kapcsolatos eljárások

15.7.3.1 Az ACAS-szal felszerelt légijárművek számára a légiforgalmi szolgáltatók által nyújtandó eljárásoknak azonosaknak kell lenniük az ACAS-szal fel nem szerelt légijárművekével. Főleg 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 légijármű ACAS berendezéstől függő lehetőségeinek figyelembevételét.

15.7.3.2 Amikor egy légijárművezető olyan manővert jelent, amely végrehajtására az ACAS megoldási tanácsadás (RA) alapján került sor, az irányítónak tilos a légijármű repülési pályájának módosítását kezdeményezni, mindaddig, amíg a légijárművezető nem jelenti, hogy képes visszatérni a korábbi légiforgalmi irányítói engedély vagy utasítás követéséhez; ugyanakkor az irányító köteles megfelelő forgalmi tájékoztatást adni.

15.7.3.3 Ha egy légijármű a megoldási tanácsadás alapján eltér a kiadott ATC engedélytől az irányító elkülönítési felelőssége megszűnik ezen légijármű és a tanácsadási manőver következtében érintett többi légijármű között.

Az irányítóknak az összes érintett légijármű közötti elkülönítés biztosítására vonatkozó felelőssége akkor áll fenn ismét, amikor:

- a) az irányító nyugtázza a légijárművezető jelentését, hogy a légijármű visszatért a kiadott engedélyhez, vagy
- b) az irányító nyugtázza a légijárművezető jelentését, hogy a légijármű visszatérőben van az előzetesen kiadott engedélyhez, és módosított engedélyt ad ki, amelyet a légijármű személyzete nyugtáz.

15.7.3.4 Az ACAS jelentős hatást gyakorolhat az ATC-re. Éppen ezért, az ACAS hatásosságát az ATC környezetben figyelemmel kell kísérni.

15.7.3.5 Egy RA esemény, vagy egyéb, jelentős ACAS esemény után a légijárművezetőknek és az irányítóknak esemény jelentés űrlapot (AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM, illetve ATS OCCURRENCE REPORTING FORM) kell kitölteniük.

1. Megjegyzés: A légijármű ACAS-szal való felszereltsége általában nem ismert az irányítók előtt.

2. Megjegyzés: Az irányítók és a légijárművezetők által használandó kifejezéseket a 12. Fejezet, 12.3.1.2 pontja tartalmazza.

3. Megjegyzés: Az Air Traffic Incident Report Form a 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben, az ATS Occurrence Reporting Form jelen előírás 3. Függelékében található.

15.7.3.6 Az ACAS berendezések hatékonyságának ellenőrzése és a berendezés továbbfejlesztésének elősegítése érdekében ACAS manőverek végrehajtása esetén a légijárművezetőknek és a légiforgalmi irányítóknak „ACAS Implementation Monitoring Form”-ot kell kitölteniük, amit a légijármű üzemben tartói és az illetékes légiközelekedési hatóságok egymás számára megküldenek.

Megjegyzés: Az ATS egységek által használandó űrlapot jelen előírás 7. Függeléke, a légijárművezetők által használatos űrlapot a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet „P.” Függeléke tartalmazza.

15.7.4 A minimális biztonságos magasságra vonatkozó figyelmeztetéssel (MSAW) kapcsolatos eljárások

1. Megjegyzés: A minimális biztonságos magasságra vonatkozó figyelmeztetés (a továbbiakban MSAW) egy ATC radar adatfeldolgozó rendszerének egy funkciója. Az MSAW funkcióval segítséget lehet nyújtani egy kormányzott légijármű tereptárggyal, a föld vagy a víz felszínével történő összeütközése megakadályozásában azzal, hogy időben figyelmeztet a legkisebb biztonságos tengerszint feletti magasság lehetséges megsértésére.

2. Megjegyzés: Az MSAW funkció figyelemmel kíséri a C módú transzponderrel felszerelt légijárművek által jelentett magasságokat, amelyeket összehasonlít a megállapított, minimális biztonságos magasságokkal. Amikor egy légijármű repülési magasságáról megállapítható, vagy előrelátható hogy az alkalmazható minimális biztonságos magasság alatt van, vagy, az alá kerül, akkor a rendszer látható és hallható figyelmeztetést generál azon légiforgalmi irányító számára, akinek felelősségi területén belül működik a légijármű.

15.7.4.1 Az MSAW funkció alkalmazásával kapcsolatos helyi előírásoknak, többek között, 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, illetve, amelyeken 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 ;
- f) mindazok a feltételek, amelyek alapján az MSAW funkciót egy egyedi radar útirányra fel lehet függeszteni, illetve azok az eljárások, amelyek az olyan repülésekre vonatkoznak, amelyekre az MSAW-t letiltották.

15.7.4.2 Abban az esetben, amikor egy ellenőrzött repülésre vonatkozó MSAW generálódik, késedelem nélkül végre kell hajtani a következő intézkedéseket:

- a) amennyiben egy légi járművet éppen radarral 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 radarirányt kell adni számára;
- b) egyéb esetekben a hajózószemélyzetet azonnal értesíteni kell arról, hogy MSAW generálódott, és utasítani kell, hogy ellenőrizze a légi jármű repülési magasságát.

15.7.4.3 Egy MSAW esemény után az irányítók csak abban az esetben kell, hogy kitöltsék a ATS Esemény Jelentés Űrlap-ot, ha a legalacsonyabb biztonságos magasság nem szándékos megsértését a kormányzott légi jármű tereptárggyal, a föld, vagy a víz felszínével történő összeütközésének lehetősége idézte elő.

15.7.5 Légi járművek rádiótávbeszélő hívójelének megváltoztatása

15.7.5.1 Az ATC egységek a biztonság érdekében utasíthatnak bármely légi járművet, hogy változtassa meg rádiótávbeszélő hívójelét, amennyiben két vagy több légi jármű rádiótávbeszélő hívójele olyan, hogy fennállhat az összetévesztés lehetősége.

15.7.5.1.1 Az ilyen hívójel-változtatás csak ideiglenes jellegű lehet, és csak abban/azokban a légtér(ek)ben alkalmazható, ahol az összetévesztés lehetősége fennáll.

15.7.5.2 Az összetévesztés elkerülése érdekében az ATC egység, amennyiben szükséges, azt a légi járművet, melynek hívójelét megváltoztatta, a helyzetének és/vagy magasságának megadásával is azonosíthatja.

15.7.5.3 Ha egy ATC egység megváltoztatja valamelyik légi jármű hívójelét, biztosítania kell, hogy a légi jármű ismételtlen a repülési tervében szereplő hívójelet használja, amikor a légi járművet egy másik ATC egységnek átadják, hacsak a két érintett egység között a hívójel-változtatást előzetesen nem koordinálták.

15.7.5.4 Az illetékes ATC egységnek tájékoztatnia kell az érintett légi járművet, ha annak ismételtlen a repülési tervben szereplő hívójelet kell használnia.

16. FEJEZET

VEGYES ELJÁRÁSOK

16.1 A KATONAI FORGALOMMAL KAPCSOLATOS FELELŐSSÉG

16.1.1 A műveleti repülések (OAT) számára kijelölt, másnapra szóló időszakosan korlátozott légtér és egyéb külön légtér biztosítását igénylő tevékenységek légtérigényét Napi Légtérfelhasználási Terv-ben kell összesíteni, melyet továbbítani kell az érintett polgári és katonai ATS egységek számára, valamint hozzáférhetővé kell tenni minden légtérfelhasználó számára.

16.1.1.1 OAT repüléseknek általában az alábbi repülések minősíthetők:

- a) a repülést nem lehet a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben előírtak szerint végrehajtani (pl. meghatározott magasság alatti repülések számára előírt sebességmegkötések, a látvarepülésekhez szükséges látástávolság, felhőktől való távolság), vagy
- b) a repülést földközben olyan sebességgel hajtják végre, amely nem teszi lehetővé az egyéb légijárművek megfelelő időben történő észlelését és a kitérés manőver időben történő végrehajtását, vagy
- c) az adott légijármű útvonala vagy repülési profilja nagymértékben változó, és az útvonaltól történő eltérés veszélyezteti a feladat végrehajtását. Ide tartoznak a polgári légijárművek sebességtartományát meghaladó sebességű, hirtelen manővereket végrehajtó, vagy nagy emelkedési vagy süllyedési mértékkel végrehajtott repülések, vagy
- d) több légijármű hajt végre olyan tevékenységet, amely veszélyt jelenthet az abban részt nem vevő légijárművek számára (pl. légi tevékenységgel járó hadgyakorlatok, légiharcgyakorlás, nagy tömegű kötelékrepülések, légi utántöltés).

16.1.2 Légi tevékenységgel járó hadgyakorlatok (és a repülésre veszélyes egyéb tevékenységek) esetén az illetékes katonai légügyi – és polgári légiközlekedési hatóságok eseti légtérrel különítenek el a feladat végrehajtására. A polgári ATC egységek csak annak biztosításáért felelősek, hogy az irányításuk alatt álló forgalmat az elkülönített légtéren kívül tartsák. Az elkülönített légtéren belüli forgalom elkülönítéséért, valamint azért, hogy a katonai forgalom a légtéren belül maradjon, az illetékes katonai ATS egységek felelősek. Az elkülönített légtérből kilépő, illetve a polgári ATC által ellenőrzött légtérbe előzetes koordinálás nélkül belépő légijárművek okozta eseményekért a felelősség az illetékes katonai ATC egységet terheli.

Megjegyzés: Az elkülönített légtérben működő légijárművek és az egyéb ellenőrzött légtérekben működő légijárművek közötti elkülönítés módjának és mértékének leírását az 1. számú melléklet 1.17.7 pontja tartalmazza.

16.1.3 Ha nincs lehetőség valamely polgári ATS egység által kezelt légijárművel az időszakosan korlátozott légtér elkerültetésére, az időszakosan korlátozott légtérbe történő belépéshez és az abban történő működéshez az illetékes katonai ATC egység engedélyét kell kérni.

16.1.3.1 A katonai engedély szerint működő légijármű időszakosan korlátozott légtéren belüli, az 1. számú Melléklet 1.17.8 pontban meghatározott elkülönítéséért, az illetékes katonai ATC egység felelős.

16.2 SZEMÉLYZET NÉLKÜLI SZABAD BALLONOKKAL KAPCSOLATOS FELELŐSSÉG

16.2.1 A Magyar Légiforgalmi Szolgálat (HungaroControl) Légtérgazdálkodó Csoport (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(ok) (nyomásmagasság); és
- h) a FL660 (20 100 m STD) nyomásmagasság keresztezéséig számított emelkedési idő, vagy a FL660 (20 100 m STD), illetve az alatt kijelölt utazómagasság eléréséig számított emelkedési idő, a várható földrajzi hely megjelölésével együtt.

16.2.2 Közepes vagy nehéz, személyzet nélküli szabad ballonok tényleges felbocsátásáról szóló tájékoztatás vételekor a légiforgalmi szolgálati egységek kötelessége a tájékoztatás szétosztása az összes érintett számára. A tájékoztatásnak a következőket kell tartalmaznia:

- a) a ballon azonosító jele vagy a repülési feladat kód jelölése;
- b) a ballon kategóriája és jellemzői;
- c) SSR kód, vagy NDB frekvencia, ha alkalmazható;
- d) a felbocsátás helye;
- e) a felbocsátások időpontja;
- f) a FL660 (20 100 m STD) nyomásmagasság keresztezéséig számított emelkedési idő, vagy a FL660 (20 100 m STD), illetve az alatt kijelölt utazómagasság eléréséig számított emelkedési idő, a várható földrajzi hely megjelölésével együtt,
- g) a repülés befejezésének várható dátuma és időpontja; valamint
- h) a tervezett leszállási hely, ha az lehetséges.

16.2.3 Ha alapos okkal feltételezhető, hogy egy közepes vagy nehéz, személyzet nélküli szabad ballon nemzetközi határokat fog keresztezni, az AMC NOTAM kiadásának kezdeményezésével tájékoztassa a felbocsátás előtti és a felbocsátással kapcsolatos tevékenységről az érintett államok ATS egysége(i)t. Ha a Magyar Köztársaság 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/repüléstájékoztató központok részére.

16.2.4 Az ATS egységeknek a lehetséges mértékben radarral kell a közepes és nehéz, személyzet nélküli szabad ballonokat figyelniük. Ha szükséges, vagy a légijárművezető kérésére, radarelkülönítést kell biztosítani a légijárművek és az olyan ballonok között, amelyeket radarral azonosítottak, vagy amelyek pontos helyzete ismert.

16.3 ATS ESEMÉNY JELENTÉS

16.3.1 A légijárműveknek az érintett ATS egység részére továbbítandó légiforgalmi esemény jelentésre vonatkozó eljárásokat és a légiforgalmi esemény jelentés űrlap kitöltésére vonatkozó előírásokat a 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet tartalmazza.

16.3.2 Az ATS személyzetének az általuk észlelt szabálytalanság esetén jelen előírás 3. Függelékében található űrlapot kell kitöltenie és azt a légiközlekedési hatóság számára kell továbbítani.

16.3.3 A légiközlekedési hatóság a légijárművek közelségéből adódó veszélyeztetés mértékét, a kivizsgálás során az alábbiak szerint osztályozza:

- a) összeütközési veszély
- b) kétséges biztonság
- c) nincs összeütközési veszély
- d) nem egyértelmű veszélyhelyzet

16.3.4 A légiközlekedési eseményt/balesetet kivizsgáló szervezetnek, a légijárművek közelségére vonatkozó esemény vizsgálatát ki kell terjesztenie a légiforgalmi szolgálatokra is.

16.4 ISMÉTLŐDŐ REPÜLÉSI TERVEK HASZNÁLATA

Az ismétlődő repülési tervekkel (RPL) kapcsolatos előírásokat a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet tartalmazza.

1. Függelék

REPÜLŐTÉRI REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT

1. Az AFIS egységek általános feladata

1.1. A Magyar Köztársaság nem ellenőrzött repülőterein repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egységeknek (AFIS egységek) a repülőtéri forgalomra, meteorológiai viszonyokra és repülőtéri állapotokra vonatkozó tájékoztatásokat kell adniuk, valamint riasztó szolgálatot kell nyújtaniuk a repülőtéri forgalomban résztvevő valamennyi ismert légi jármű számára.

1.2. Ha valamely induló légi jármű felszállás után a repülőtér forgalmi körét vagy kijelölt körzetét elhagyva, ellenőrzött légtérben tervezi repülését végrehajtani, az AFIS egységnek irányítói engedélyt kell beszereznie az érintett ellenőrzött légtérben illetékes ATC egységtől és ezt a légi jármű számára felszállás előtt továbbítani kell.

1.3. Annak érdekében, hogy az AFIS egység az általa kezelt légi járművek számára megfelelő forgalmi tájékoztatást adhasson, a légi járműveknek jelenteniük kell szándékaikat és repülési manővereiket, illetve az AFIS egység bármikor kérhet ilyen jelentéseket.

1.4. Az induló, leszálló és a repülőtér légtérét átrepülő légi járművek számára a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet „K” Függelékében leírt tájékoztatásokat kell továbbítani az ott leírt módon.

2. A repülőtéri repüléstájékoztató egység egyéb feladatai

2.1. Az AFIS egységnek:

a) azokon a repülőtereken, ahol külön légi tájékoztató egységet nem hoztak létre, a légi jármű vezető kérésére intézkednie kell a kért légi tájékoztatások beszerzésére vonatkozóan;

b) kezelnie kell (átvétel, ellenőrzés és továbbítás) az induló légi járművek repülési terveit, ezek esetleges módosításait és törlését, ha a repülőtéren külön erre a célra létesített egység, vagy kijelölt személy nincs. Nemzetközi IFR repülésekre benyújtott repülési terv vétele esetén egyeztetnie kell a légiforgalmi áramlásszervezéssel megbízott egységgel (FMP), hogy a légi jármű áramlásszervezési intézkedések hatálya alá esik-e;

c) tájékoztatnia kell az illetékes légiforgalmi tájékoztató szolgálati egységet a repülőtér navigációs berendezéseinek várhatóan hosszabb idejű meghibásodásáról, illetve a repülőtérről korábban kiadott NOTAM törlésének szükségességéről;

d) tájékoztatnia kell a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egységet (FIC) az alábbiakról:

- az üzemkezdetkor észlelt pályaállapotról, ha az a közzétettől eltér;
- a repülőtér forgalmi körét vagy kijelölt körzetét elhagyó, repülési tervet benyújtott légi járművek hajtóműindításáról és felszállási idejéről;
- külön kérésre az útvonalrepülést végrehajtó légi járművek leszállási idejéről;
- ha a FIC 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 változásokról;
- a repülőtéri működés befejezéséről, ha az a közzétettől eltér.

e) nyilvántartást kell vezetnie az alábbiakról:

- a repülőtér nyitvatartási ideje alatt végrehajtott le- és felszállásokról;
- az induló légi járművek részére esetlegesen továbbított ATC engedélyek;
- a repülőtéri meteorológiai állapotok;

- a FIC-től kapott SIGMET tájékoztatások;
- a repülőtérre esetlegesen kiadott NOTAM-ok, valamint mozgási területének állapota;
- a repülési korlátozások a repülőtér légtereiben, valamint a repülőtér légtereit érintő veszélyes, valamint időszakosan korlátozott légterek működése;

2.2. Az AFIS egységnek a repülőtér üzemeltető és/vagy az illetékes légiközlekedési hatóság kívánalmainak megfelelően statisztikai adatrögzítést kell végeznie.

– ✈ –

2. Függelék

A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK KÖZLEMÉNYEI

1. A közlemények tartalma, formátuma, adatszabályok
2. Példák az ATS közleményekre

1. A közlemények tartalma, formátuma, adatszabályok

Megjegyzés: Mind az automatikus adatfeldolgozó berendezés nélküli légiforgalmi szolgálati egységek közötti, mind a légiforgalmi irányítói számítógépek közötti közleményváltásra szolgáló közlemények tartalma és formátuma leírásának megkönnyítése érdekében a közlemény adat elemei „rovatok”-ba vannak csoportosítva. Az egyes rovatok egy-egy közlemény elemet, vagy egymással kapcsolatos elemek egy-egy csoportját tartalmazzák.

1.1 Szabvány közlemény típusok

1.1.1 Az ATS adatcserére létrehozott szabvány közlemény típusok, a hozzájuk tartozó közlemény típus jelölésekkel, a következők:

<i>Közlemény kategória</i>	<i>Közlemény típus</i>	<i>Közlemény típus jelölés</i>
Kényszerhelyzeti közlemények	Riasztás	ALR
	Rádió-összeköttetés megszakadása	RCF
Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei	Egyedi repülési terv	FPL
	Módosítás	CHG
	Törlés	CNL
	Késés	DLA
	Indulás	DEP
	Érkezés	ARR
Koordinációs közlemények	Érvényes repülési terv	CPL
	Határszámítás	EST
	Koordinálás	CDN
	Irányítás elfogadása	ACP
	Logikai nyugtázás	LAM
Kiegészítő közlemények	Repülési terv kérése	RQP
	Kiegészítő repülési terv kérése	RQS
	Kiegészítő repülési terv	SPL

1.2 Szabvány rovatok

Az ATS közleményekben megengedett adatok szabvány rovatai a következő táblázatban találhatók. Az 1. oszlopban lévő sorszámok megfelelnek a referencia táblázatban alkalmazottaknak.

<i>Rovat típus</i>	<i>Adatok</i>
3	A közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok
5	Kényszerhelyzet leírása
7	A légijármű azonosító jele és SSR adatok
8	Repülési szabályok és a repülés típusa
9	A légijárművek száma, típusa és turbulencia kategóriája
10	A légijármű berendezései
13	Indulási repülőtér és idő
14	Határszámítási adatok
15	Útvonal
16	Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér/ek/
17	Leszállási repülőtér és idő
18	Egyéb tájékoztatások
19	Kiegészítő tájékoztatások
20	Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások
21	Rádióhibáról szóló tájékoztatás
22	Javítás

1.3 A szabvány közlemény típusok összeállítása

Az egyes szabvány 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 szabvány rovatok összeállítása

Az egyes szabvány rovatok egymást meghatározott sorrendben követő elemekből állnak, bizonyos esetekben a rovat egyetlen elemet tartalmaz. A rovatok elemeit a későbbiekben következő táblázatok tartalmazzák.

Megjegyzés: Minden egyes rovat legalább egy kötelező elemet tartalmaz és a 9. típusú rovat kivételével ez az első, vagy az egyetlen elem az adott rovatban. A tetszés szerinti elemek bevételére vagy kihagyására vonatkozó szabályokat a rovat táblázatok tüntetik fel.

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.

Megjegyzés: A 2. sz. nemzetközi távíró ABC-t (International Telegraph Alphabet No. 2) alkalmazó távgépíró üzemnél a nyitó zárójelet a 11 jel számváltós formájában adják le. Egyes távgépíró készülékeken ez a „(”-től eltérő jelet fog kinyomtatni, ez azonban helyi jellegű és nincs jelentősége. Ahol magasabb szintű kódokat használnak, ott a „(” karaktert kell nyomtatni.

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.

Megjegyzés: A 2. sz. nemzetközi távíró ABC-t alkalmazó távgépíró üzemnél a kötőjelet a 1 jel számváltós formájában adják le. Egyes távgépíró készülékeken ez a „-”-től eltérő jelet fog kinyomtatni, ez azonban helyi jellegű és nincs jelentősége. Ahol magasabb szintű kódokat használnak, ott a „-” karaktert kell nyomtatni.

1.5.3 Az egy rovaton belüli elemeket törtvonással „/” (lásd az 1. sz. Megjegyzést), vagy ha úgy van előírva, csak egy szóközzel (szk) (lásd a 2. sz. Megjegyzést) kell egymástól elválasztani.

1. Megjegyzés: A 2. sz. nemzetközi távíró ABC-t alkalmazó távgépíró üzemnél a törtvonást a 24 jel számváltós formájában adják le. Egyes távgépíró készülékeken ez a „/”-től eltérő jelet fog kinyomtatni, ez azonban helyi jellegű és nincs jelentősége. Ahol magasabb szintű kódokat használnak, ott a „/” karaktert kell nyomtatni.

2. Megjegyzés: A 2. sz. nemzetközi távíró ABC-t alkalmazó távgépíró üzemnél a szóközt a 31 jel számváltós formájában adják le. Ahol magasabb szintű kódokat használnak, ott az a karakter alkalmazandó, amely egy szóközt jelenít meg a nyomtatásban.

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.

Megjegyzés: A 2. sz. nemzetközi távíró ABC-t alkalmazó távgépíró üzemnél, a záró zárójelet a 12 jel számváltós formájában adják le. Egyes távgépíró készülékeken ez a „)”-től eltérő jelet fog kinyomtatni, ez azonban helyi jellegű és nincs jelentősége. Ahol magasabb szintű kódokat használnak, ott a „)” karaktert kell nyomtatni.

1.5.5 Amikor a szabvány ATS közleményeket távgépíró formában készítenek, akkor szabályozó adást (kétszer kócsi vissza, azt követően egy soremelést kell adni a következő esetekben:

- a) a referencia táblázatban így megjelölt minden egyes rovat elé;
- b) 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 (lásd a Megjegyzést). Ilyen esetekben a szabályozó adást két adatelem között kell adni és nem lehet egy elemet kettéosztani.

Megjegyzés: Az ICAO 10. Annex II. Kötet előírása szerint 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 rovatáblázatok tartalmazzák. A táblázatok leegyszerűsítése érdekében a repülési magasság, helyzet és útvonal adatok kifejezésére vonatkozó szabályok az alábbiakban találhatók.

1.6.2 A repülési magasság adatok kifejezése

A repülési magasság adatok kifejezése négy módszer szerint lehetséges:

- a) „F”, melyet 3 decimális számjegy követ: a magasság repülési szintben történő kifejezését jelzi, pl. a 330-as repülési szint (Flight Level) kifejezése „F330”;
- b) „S”, melyet 4 decimális számjegy követ: a magasság méter Standard-ban, történő kifejezését jelzi 10 méteres egységekben, pl. a 11 300 méter standard (370-es repülési szint) kifejezése: „S 1130”;
- c) „A”, melyet 3 decimális számjegy követ: a tengerszint feletti magasságot jelzi száz lábas egységekben kifejezve, pl. a 4500 lábas tengerszint feletti magasság kifejezése: „A045”;
- d) „M”, melyet 4 decimális számjegy követ: a tengerszint feletti magasságot jelzi 10 méteres egységekben kifejezve, pl. a 8400 m tengerszint feletti magasság kifejezése: „M 0840”.

1.6.3 A helyzet vagy útvonal kifejezése

A következő alternatív adatszabályokat kell alkalmazni a helyzet, vagy az útvonal kifejezésére:

- a) 2-től 7 karakterig a repülni kívánt ATS útvonalra kiadott kód jelölés;
- b) 2-től 5 karakter az útvonalon lévő pontra kiadott kód jelölés;
- c) 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 százaz, 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. Például: „4620N07805W”;
- d) 2 számjegy, amely a földrajzi szélességet adja meg fokokban és amelyet az „N” (North – Észak), vagy „S” (South – Dél) követ, majd azt követi három 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. Például: „46N078W”;
- e) 2 vagy 3 karakter, amely egy navigációs berendezés (rendszerint egy VOR) kiadott kódjele, amelyet 3 decimális számjegy követ, megadva az adott ponttól mért irányszöveget mágneses fokokban, amit az adott ponttól tengeri mérföldekben számított távolságot megadó 3 decimális számjegy követ. Ahol szükséges, nullát kell beírni, hogy az előírt jelszám meglegyen. Például: egy, a „BUD” VOR-tól 180 mágneses 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) adat elemek, a körülmények előírásával, vagy az engedélyezett választási lehetőségekkel együtt szerepelnek.

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 visszavonakoztatás 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:

(ennél a példánál három karakter)

--	--	--

a változtatható hosszúságú elemek ábrázolása

--	--

1.8 Pontosság az ATS közlemények elkészítésénél

Ahol a szabvány ATS közleményeket távgépíró csatornákon továbbítják olyan körzetekbe, amelyekről ismeretes, hogy ATS számítógépeket használnak, a rovatáblázatokban előírt formátumokhoz és az adatszabályokhoz szigorúan ragaszkodni kell.

3. Rovat típus – A közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok

*

Formátum:

	a		b		c	
--	---	--	---	--	---	--

NYITÓ ZÁRÓJEL

(a) *Közlemény típus jelzése*

3 BETŰ az alábbiak szerint

ALR	Riasztás
RCF	Rádió-összeköttetés megszakadása
FPL	Benyújtott repülési terv
CHG	Módosítás
CNL	Törlés
DLA	Késés
DEP	Indulás
ARR	Érkezés
CPL	Érvényes repülési terv
EST	Határszámítás
CDN	Koordinálás
ACP	Irányítás elfogadása
LAM	Logikai nyugtázás
RQP	Repülési terv kérése
RQS	Kiegészítő repülési terv kérése
SPL	Kiegészítő repülési terv

* Más utasítás hiányában ez a rovat csak az (a) elemet tartalmazza.

A (b) vagy a (b) és a (c) elemet akkor alkalmazzák, amikor a közlemények generálását és/vagy cseréjét az ATS egységek számítógépei végzik.

(b) *A közlemény száma*

1-4 BETŰ	a feladó ATS egységet azonosítására, melyet
TÖRTVONAL (/)	követ, majd
1-4 BETŰ	a vevő ATS egységet azonosítására, utána
3 DECIMÁLIS SZÁMJEGY,	amely a közlemény sorszámát jelöli, aszerint, hogy ez hányadik közlemény volt, melyet ez az egység a jelzett vevő ATS egység részére továbbított.

(c) *Hivatkozási adatok*

1-4 BETŰ,

amit TÖRTVONAL (/) követ, mely után 1-4 BETŰ áll, ezt 3 DECIMÁLIS SZÁMJEGY követi, amely megadja azon operatív közleménynek a (b) elemében foglalt közlemény számát, amely elkezdte azoknak a közleményeknek sorozatát, amelyeknek ez a közlemény is egyike.

Példák: (FPL
(CNL
(CHGA/B234A/B231
(CPLA/B002

3 ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
(	ALR	5
(	RCF	7
(	FPL	7
(	CHG	7
(	CNL	7
(	DLA	7
(	DEP	7
(	ARR	7
(	CPL	7
(	EST	7
(	CDN	7
(	ACP	7
(	LAM	)
(	RQP	7
(	RQS	7
(	SPL	7

5. Rovat típus – Kényszerhelyzet leírása

Formátum:

-

a

/

b

/

c

KÖTŐJEL

(a) *A kényszerállapot*

INCERFA ha a bizonytalanság állapotát,

vagy ALERFA ha a riasztás állapotát,

vagy DETRESFA ha a veszély állapotát

jelentették be az érintett légijárműre vonatkozóan

TÖRTVONÁS

(b) *A közlemény feladója*

8 BETŰ, amely a közleményt feladó ATS egység 4 betűs ICAO helység jelölése, plusz 3 betűs rövidített jelzése, melyet egy „X” betű, vagy ahol alkalmazható, a feladó ATS egységét azonosító egybetűs jelölés követ.

TÖRTVONÁS

(c) *A kényszerhelyzet természete*

RÖVID NYÍLTNYELVŰ SZÖVEG, szükség szerint a kényszerhelyzet természetének megmagyarázásához, a szavak közötti természetes szóközökkel.

Példa: – ALERFA/EINNZQZX/REPORT OVERDUE

5. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közlemény – fajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus, vagy jel</i>
3	ALR	7

7. Rovat típus – Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód

*

Formátum:

-

(a) Maximum 7 karakter

/

b

c

KÖTŐJEL

(a) *Légijármű azonosító jele*

NEM TÖBB MINT 7 KARAKTER, amely a benyújtott repülési tervben feltüntetett légijármű azonosító jellel azonos és a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben előírtak szerint van összeállítva.

* Ezen rovat befejeződik itt az olyan körzetekben működő légijárművekre vonatkozó közleményekben, ahol SSR-t nem használnak vagy az SSR kód információ nem ismert, vagy nincs jelentősége az irányítást átvevő egység számára.

TÖRTVONÁS

(b) *SSR mód*

„A” BETŰ, amely megadja a (c)-re vonatkoztatott SSR módot.

(c) *SSR kód*

4 SZÁMJEGY, amely, megadja a légijárműnek az ATS egység által kijelölt SSR kódot, amelyet az a (b) pontban jelölt módban sugároz.

Példák: -BAW902
-5A5912/A5100

7. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közlemény- fajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
5	ALR	8
3	RCF	21
3	FPL	8
3	CHG	13
3	CNL	13
3	DLA	13
3	DEP	13
3	ARR	13
3	CPL	8
3	EST	13
3	CDN	13
3	ACP	13
3	RQP	13
3	RQS	13
3	SPL	13

8. Rovat típus – Repülési szabályok és a repülés típusa

*

Formátum:

-

a	b
---	---

KÖTŐJEL

(a) Repülési szabályok

1 BETŰ a következők szerint:

I	ha IFR
V	ha VFR
Y	ha először IFR
Z	ha először VFR

Megjegyzés – Ha az Y vagy a Z betűt alkalmazzák, azt a pontot vagy pontban, amelynél a repülési szabályok módosítását tervezik, fel kell tüntetni a 95. rovat típusban leírtak szerint.

* Ennek a rovatnak itt be kell fejeződni, kivéve, ha repülés típusának jelzését az illetékes légiközlekedési hatóság megköveteli.

(b) Repülés típusa

1 BETŰ a következők szerint:

S	ha menetrend szerinti repülés
N	ha nem menetrend szerinti repülés
G	ha általános célú
M	ha katonai
X	ha az előbbieken felsorolt kategóriák egyikébe sem sorolható

Megjegyzés – Ha az Y vagy a Z betűt használják, azt a pontot vagy pontokat, amelynél a repülési szabályok módosítását tervezik, fel kell tüntetni a 15. rovat típusban leírtak szerint.

Példák: -V
-IS

8. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közlemény-, fajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
7	ALR	9
7	FPL	9
7	CPL	9

9. Rovat típus – Légijárművek száma, típusa és turbulencia kategóriája

Formátum: -

--

 a

--

 b

--

 / c

--

KÖTŐJEL

(a) Légijárművek száma (ha egynél több)

Megjegyzés: Ezen elem csak kötelékrepülés esetében kerül feltüntetésre.

1 VAGY 2 SZÁMJEGY, amely megadja a repülésben részt vevő légijárművek számát.

(b) Légijármű típusa

2 – 4 KARAKTER, amely az ICAO Doc 8643 légijármű típus jelölésekből (*Aircraft Type Designators*) kiválasztott megfelelő jelölés, vagy

ZZZZ ha a kiadvány jelölést nem tartalmaz, vagy 1-nél több légijármű típus vesz részt a repülésben.

Megjegyzés: Ha a ZZZZ betűket alkalmazzák, akkor a légijárművek típusait fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatás” rovatban (lásd a 18. rovat típust).

TÖRTVONÁS

(c) Légijármű turbulencia kategória

1 BETŰ a légijármű engedélyezett legnagyobb felszálló súlyának jelölésére

H	Heavy	/nehéz/
M	Medium	/közepes/
L	Light	/könnyű/

Példák: -DC3/M
 -B707/M
 -2FK27/M
 -ZZZZ/L
 -3ZZZZ/l
 -B747/H

9. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus, vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közlemény- fajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
8	ALR	10
8	FPL	10
8	CPL	10

10. Rovat típus – A légi jármű berendezései

Formátum: -

--

 a

--

 /

b

KÖTŐJEL

(a) Rádió-összeköttetési, navigációs és megközelítési berendezések

1 BETŰ a következők szerint:

N ha a repülőndő útvonalhoz COM/NAV/megközelítési berendezés nincs a fedélzeten, vagy az üzemképtelen

VAGY

S ha a repülőndő útvonalhoz szabvány COM/NAV/MEGKÖZELÍTÉSI berendezés van a fedélzeten (lásd az 1. megjegyzést),

ÉS/VAGY

EGY VAGY TÖBB BETŰ A KÖVETKEZŐKBŐL, a fedélzeten található üzemképes COM/NAV/megközelítési berendezések leírásához:

- | | |
|---|--|
| A | (nincs kiosztva) |
| B | (nincs kiosztva) |
| C | LORAN C |
| D | DME |
| E | (nincs kiosztva) |
| F | ADF |
| G | (GNSS) |
| H | HF RTF |
| I | Inerciális Navigáció |
| J | (Adatkapcsolat) (lásd a 3. megjegyzést) |
| K | (MLS) |
| L | ILS |
| M | Omega |
| O | VOR |
| P | (nincs kiosztva) |
| Q | (nincs kiosztva) |
| R | RNP típusú képesség (lásd az 5. megjegyzést) |
| T | TACAN |
| U | UHF RTF |
| V | VHF RTF |
| W | az ATS előírta esetekben alkalmazandó |
| X | az ATS előírta esetekben alkalmazandó |
| Y | 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltség |
| Z | egyéb berendezések (lásd a 2. megjegyzést) |

1. Megjegyzés: Szabvány berendezés alatt a VHF RTF, ADF, VOR és ILS értendő, hacsak az illetékes légiközlekedési hatóság más kombinációt nem ír elő.

2. Megjegyzés: Ha a „Z” betűt írták be, a 18. rovatban meg kell adni a fedélzeten lévő egyéb berendezéseket COM/ és/vagy NAV/ rövidítés után.

3. Megjegyzés: Ha a „J” betűt irtak be, a 18. rovatba, a DAT/ rövidítés után egy, vagy két betűvel – amelyek a megfelelő – kell megadni a fedélzeten lévő berendezést.

4. Megjegyzés: A navigációs képességre vonatkozó információt az ATC számára útvonal engedélyezés és útvonal vezetési célokból adják.

5. Megjegyzés: Az „R” betű beírása azt jelzi, hogy a légi jármű berendezése megfelel az útvonal szakasz(ok)ra, útvonal(ak)ra, és/vagy az érintett légtérre előírt RNP képességnek.

TÖRTVONÁS

(b) Légtérelenőrző berendezés

EGY, vagy KÉT BETŰ a fedélzeten lévő üzemképes légtérelenőrző berendezés/ek leírására:

SSR berendezés

- N – nincs transzponder
- A – A módú (4 számjegyű, 4096 kódbeállítási lehetőségű) transzponder C – A és C módú (4 számjegyű, 4096 kódbeállítási lehetőségű) transzponder
- X – S módú transzponder (légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbítás nélkül)
- P – S módú transzponder (légi jármű azonosító jel nélkül, de nyomásmagasság továbbítással)
- I – S módú transzponder (légi jármű azonosító jel továbbítással, de nyomásmagasság továbbítás nélkül)
- S – S módú transzponder (légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbítással)

ADS berendezés

- D – ADS képesség

Példák: -S/A
-SCHJ/CD
-SAFJ/SD

10. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus, vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény- fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
9	ALR	13
9	FPL	13
9	CPL	13

13. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus, vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus, vagy jel</i>
10	ALR	15
10	FPL	15
7	CHG	16
7	CNL	16
7	DLA	16
7	DEP	16
7	ARR	(16) **
10	CPL	14
7	EST	14
7	CDN	16
7	ACP	16
7	RQP	16
7	RQS	16
7	SPL	16

** Csak a rendeltetési repülőtértől eltérő repülőtérre történő leszállás esetén.

14. Rovat típus – Határszámítás

Formátum: -

--

 a /

--	--	--	--	--

 b c

--

 d

--

 e

*

KÖTŐJEL

(a) Határ pont (lásd az 1. megjegyzést)

A HATÁR PONT, 2 – 5 karakterből álló jelöléssel, földrajzi koordinátákkal, rövidített földrajzi koordinátákkal, vagy kijelölt ponttól (például egy VOR-tól) mért mágneses irányszöggel és távolsággal kifejezve.

1. Megjegyzés: Ez a pont lehet egy többnyire inkább a FIR határhoz közeli, mint a FIR határon elhelyezkedő megállapodás szerinti pont.

2. Megjegyzés: Lásd az 1.6 pontot az adatszabályokkal kapcsolatban.

TÖRTVONÁS

(b) Idő a Határ pontnál

4 SZÁMJEGY, amely a számított időt adja meg a Határ pontra

(c) Engedélyezett magasság

F amelyet 3 SZÁMJEGY követ,
 S amelyet 4 SZÁMJEGY követ,
 A amelyet 3 SZÁMJEGY követ,
 M amelyet 4 számjegy követ,

Lásd jelen Függelék 1.6 pontjában lévő adatszabályokat.

amelyek megadják az engedélyezett magasságot, amelynél a légi jármű keresztezni fogja a határpontot, ha szintrepülésben van, vagy azt az engedélyezett magasságot, ha a Határ pontnál emelkedőben vagy süllyedőben van.

* Ezen rovat itt befejeződik, ha a légi jármű a határpontot szintrepülésben fogja keresztezni.

(d) Kiegészítő keresztezési adatok

Egy MAGASSÁG a (c) elembe megadottak szerint, amelyen, vagy amely felett, illetve amelyen, vagy amely alatt – lásd az (e) elemet – a légi jármű keresztezni fogja a Határ pontot.

(e) Keresztezési állapot

1 BETŰ a következők szerint:

A ha a légi jármű a (d) elembe lévő magasságon vagy felette fogja keresztezni a Határpontot,
 vagy
 B ha a légi jármű a (d) elembe lévő magasságon vagy alatta fogja keresztezni a Határpontot.

Példák: -LN/1746F160
-CLN/1831F240F180A
-5420N05000W/0417F290
-LNXI1205F160F200B
-ZD126028/0653F130

14. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus, vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus, vagy jel</i>
13	CPL	15
13	EST	16

15. Rovat típus – Útvonal

Formátum:

Formátum: -

		a		
--	--	---	--	--

 b

(szk)	c
-------	---

Lásd a (c) elemre vonatkozó Megjegyzést.

KÖTŐJEL

(a) Utazó Sebesség, vagy Mach Szám

A Tényleges Sebesség (TAS) a repülés első útvonal szakaszára, vagy a teljes útvonalra vonatkozóan, az alábbi mértékegységekben megadva:

- K melyet 4 SZÁMJEGY követ, amely a Tényleges Sebességet kilométer/órában adja meg,
vagy
N melyet 4 SZÁMJEGY követ, amely a Tényleges Sebességet csomókban adja meg,
vagy
amikor az illetékes légiközlekedési hatóság így írja elő
M melyet 3 SZÁMJEGY követ, amely a Tényleges Mach számot adja meg század Mach egységekben.

(b) Kért Utazó Magasság:

- F melyet 3 SZÁMJEGY követ,
vagy
S melyet SZÁMJEGY követ,
vagy
A melyet 3 SZÁMJEGY követ,
vagy
M melyet 4 SZÁMJEGY követ,
vagy

Az adatszabályokat lásd jelen Függelék
1.6 pontjában

VFR

SZÓKÖZ

Ezt követően egymástól SZÓKÖZZel elválasztott, alábbi négy típusú elemek/elemscsoportok sorozata, bármilyen sorrendben, amely az útvonal félreérthetetlen leírásához szükséges.

(c1) Szabvány Indulási Útvonal

Annak a szabvány indulási útvonalnak a jelölése, mely az indulási repülőtértől a megadott útvonalon lévő első fontos pontig tartó lerepülendő útvonalat foglalja magában.

1. Megjegyzés: Lásd a jelen Függelék 1.6.3.1a. pontjában lévő adatszabályt.

2. Megjegyzés: A (c1) elem után (c3), vagy (c4) elem következhet.

3. Megjegyzés: A Szabvány Indulási Útvonalat csak ott kell belefoglalni, ahol ezt külön előírják.

(c2) ATS Útvonal Jelzés

1. Megjegyzés: Lásd a jelen Függelék 1.6.3.1a. pontjában lévő adatszabályt.

2. Megjegyzés: A (c2) elemet csak a (c3), vagy a (c4) követheti.

(c3) Fontos Pont

Megjegyzés: Lásd a jelen Függelék 1.6.3.1 (b), (c), (d) és (e) pontjában lévő alternatív adatszabályokat.

(c4) Fontos Pont/Utazósebesség és Utazó Magasság

FONTOS PONT (mint a (c3) elemnél)

TÖRTVONÁS

UTAZÓ SEBESSÉG VAGY MACH SZÁM (mint az (a) elemnél)

KÉRT UTAZÓ MAGASSÁG (mint a (b) elemnél).

(c5) Jelzőbetű

VFR ha VFR-re való áttérés történik az előző pontnál,
vagy

IFR ha IFR-re való áttérés történik az előző pontnál,
vagy

DCT ha a következő pontra való repülés kijelölt útvonalon kívül történik, hacsak mindkét pont nincs meghatározva földrajzi koordinátákkal, vagy mágneses irányszöggel és távolsággal.

T ha az útvonal leírása megszakad az előző pontnál és a hátralévő szakaszt egy előzőleg továbbított FPL-ben vagy más adatokban kell keresni.

1. Megjegyzés: A (c5) elemet csak a (c3), a (c4), vagy (c6) követheti.

2. Megjegyzés: Amennyiben alkalmazzák, a T-vel kell befejezni az Útvonal Rovatot.

(c6) Utazóemelkedés

C betű, melyet törtvonás követ, ezután az a pont, amelynél az utazó emelkedés megkezdését tervezik, pontosan ugyanúgy kifejezve, ahogy a fenti (c3) elemben szerepel. Ezt törtvonás követi, majd az utazó emelkedés közben tartandó sebesség, pontosan úgy kifejezve, ahogy a fenti (a) elemben szerepel. Ezután annak a két repülési szintnek a megadása következik, melyek az utazó emelkedés alatt elfoglalható réteget jelölik (az egyes szinteket a fenti (b) elemnek megfelelően kell megadni), vagy annak a repülési szintnek a jelzése, mely felett utazó emelkedést terveznek. Ez utóbbi esetben ezt PLUS betűk követik szóköz nélkül leírva.

(c7) Szabvány Érkezési Útvonal

Annak a Szabvány Érkezési Útvonalnak a jelölése, amely attól a ponttól kezdődik, ahol a légi jármű elhagyja a megadott útvonalat, és addig a pontig tart, ahol a megközelítési eljárást megkezdik.

Megjegyzés: A Szabvány Érkezési Útvonalat csak akkor kell belefoglalni, ha ezt külön előírják.

Megjegyzés: Ha szükséges, a (c) elemek további elemcsoportjait kell hozzávenni, minden egyes elemcsoportot szóköz előzőn meg.

Példák: -K0410S1500 A4 CCV R11

-K0290A120 BR 614

-N0460F290 LEK2B LEK UA6 FNE UA6 XMM/M078F330 UA6N PON UR10N CHW UA5
NTS DCT 4611N00412W DCT STG UA5 FTM FATIM1A
-M082F310 BCN1G BCN UG1 52N015W 52N020W 52N030W 50N040W 49N050W DCT
YQX
-N0420F310 R10 UB19 CGC UA25 DIN/N0420F330 UR14 IBY UR1 MID

15. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus, vagy jel</i>
13	ALR	15
13	FPL	16
14	CPL	16

16. Rovat típus – Rendeltetési repülőtér és a teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)

* **

Formátum: -

		a				b		
--	--	---	--	--	--	---	--	--

 (szk)

		c		
--	--	---	--	--

Lásd a (c) elemre vonatkozó Megjegyzést.

KÖTŐJEL

(a) Rendeltetési Repülőtér,

4 BETŰ, amely a rendeltetési repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helység jelölés,
vagy
ZZZZ, amennyiben a rendeltetési repülőtér számára ICAO helység jelölést nem határoztak meg.

Megjegyzés: Amennyiben ZZZZ-t használnak, a rendeltetési repülőtér nevét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” (18. sz.) rovatban.

* Ezt a rovatot itt be kell fejezni valamennyi közleménytípusnál, az ALR, FPL és SPL közleménytípusok kivételével.

(b) Teljes Számított Repülési Idő

4 SZÁMJEGY, amely a teljes számított repülési időt adja meg.

** Ezt a rovatot itt be lehet fejezni FPL típusú közlemények esetében, amennyiben az érintett ATS egységek így állapodtak meg, vagy a körzeti egyezmények alapján így van előírva.

SZÓKÖZ

(c) Kitérő Repülőtér/ek

4 BETŰ, amely a kitérő repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helység jelölés,
vagy
ZZZZ, amennyiben a kitérő repülőtér számára ICAO helység jelölést nem határoztak meg.

Megjegyzés: Amennyiben ZZZZ-t használnak, a kitérő repülőtér nevét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” (18. sz.) rovatban.

Megjegyzés: Egy további (c) elemmel kiegészíthető, ha szükséges, melyet egy szóközzel kell elválasztani.

Példák: -EINN0630
 -EHAM0645 EBBR
 -EHAM0645 EBBR EDDL

16. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus, vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus, vagy jel</i>
15	ALR	18
15	FPL	18
13	CHG	22
13	CNL	)
13	DLA	)
13	DEP	)
13	ARR***	17
15	CPL	18
14	EST	)
13	CDN	22
13	ACP	)
13	RQS	)
13	SPL	18

*** Csak a rendeltetési repülőtélről eltérő repülőtérre történő leszállás esetén.

17. *Rovat típus – Leszállási repülőtér és idő*

*

Formátum: -

--	--	--	--

--	--	--	--

 (szk)

--	--	--	--

KÖTŐJEL

(a) *Leszállási repülőtér*

4 BETŰ, amely a leszállási repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helység jelölés,
vagy
ZZZZ, amennyiben a leszállási repülőtér számára ICAO helység jelölést nem határoztak meg.

(b) *Leszállási Idő*

4 SZÁMJEGY, amely a leszállás tényleges idejét adja meg.

* Ezt a rovatot itt be kell fejezni, amennyiben a leszállási repülőtér számára ICAO helység jelölést meghatároztak.

SZÓKÖZ

(c) *Leszállási repülőtér*

A leszállási repülőtér neve, ha az (a) elembe ZZZZ-t írtak.

Példák: -EHAM1433
-ZZZZ1620 DEN HELDER

17. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus, vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közlemény-fajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típusvagy jel</i>
15 16**	ARR	)

** Csak a rendeltetési repülőtértől eltérő repülőtéren történő leszállás esetén.

18. Rovat típus – Egyéb tájékoztatások

Formátum: -

a

vagy

-

--

 (szk)

--

 (szk)* (szk)

--

--

(*szükség szerint további elemekkel bővíthető)

KÖTŐJEL

(a) 0 (nulla), ha semmilyen tájékoztatás nem továbbítandó ebben a rovatban.

VAGY

Bármely egyéb szükséges tájékoztatás az alább javasolt elsőbbségi sorrendben, oly módon, hogy a megfelelő rövidítést törvonal és a tájékoztatás leírása követi.

RFP/Qn	<i>Alternatív repülési terv jelzése, ahol „n” helyére az alternatív FPL sorszámát kell írni.</i> Például: RPF/Q1
EET/	Fontos pontok, vagy FIR határ jelölések és az ezekre a pontokra, vagy határookra számolt összes repült idő, amennyiben a körzeti repülési egyezmények vagy az illetékes légiközlekedési hatóság így határozta meg. Példák: EET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINN0204
RIF/	A megváltozott rendeltetési repülőtérre vezető útvonal adatok, melyet a repülőtér ICAO négybetűs helység jelölése követ. A megváltozott útvonal repülés közben kapott útvonalengedély függvénye. Példák: RIF/DTA HEC KLAX RIF/EFP G94 CLA APPH RIF/LEMD
REG/	A légi jármű lajstromjele, csak ha szükséges, és ha az eltér a 7. rovatban feltüntetett légi jármű azonosító jeltől.
SEL/	SELCAL kód, ha az illetékes légiközlekedési hatóság előírja.
OPR/	A légi jármű üzemben tartó neve, ha az nem nyilvánvaló, a 7. rovatban szereplő légi jármű azonosító jelből.
STS/	Az ATS részéről kért speciális kezelés oka pl. mentőrepülőgép, egy hajtómű nem működik, (pl.: STS/HOSP, STS/ONE ENG INOP).
TYP/	A légi jármű(vek) típusa(i), amelyet szükség esetén a légi járművek száma előz meg, ha a 9. rovatban ZZZZ-t használtak.
PER/	A légi jármű teljesítmény adatai, ha az illetékes légiközlekedési hatóság megkívánja.

COM/	Az összeköttetési berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha az illetékes légiközlekedési hatóság megkívánja (pl. csak COM/UHF).
DAT/	Az adatkapcsolat képességekre vonatkozó lényeges adatok, egy, vagy több betű használatával az alábbiak közül: S, H, V és M, pl. DAT/S a műholdas adatkapcsolat, DAT/H a HF adatkapcsolat, DAT/V a VHF adatkapcsolat, DAT/M az S Módú SSR kapcsolat jelzésére.
NAV/	A navigációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha az illetékes légiközlekedési hatóság előírja.
DEP/	Az indulási repülőtér neve, ha a 13. rovatba ZZZZ-t írtak, vagy azon ATS egység helyének ICAO 4 betűs helység jelölése, ahonnan a kiegészítő repülési terv adatok beszerezhetők, amennyiben AFIL-t írtak a 13. rovatba.
DEST/	A rendeltetési repülőtér neve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak.
ALTN/	A rendeltetési kitérő repülőtér/ek neve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak.
RALT/	Az útvonali kitérő repülőtér neve.
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.
DOF/	A közlekedés dátuma, hat számjeggyű (év-hó-nap) jelöléssel, pl. DOF/941223 A közlekedés dátumának az EOBT dátuma minősül.
RVR/	Minimálisan szükséges futópálya menti látástávolság a leszálláshoz.
RMK/	Egyéb nyílt szövegű megjegyzés, ha ilyet az illetékes légiközlekedési hatóság megkíván, vagy a légijármű parancsnoka a légiforgalmi szolgálatok ellátásához szükségesnek tart.

Példák: -0

-EET/15W0315 20W0337 30W0420 40W0502

-STS/ONE ENG INOP

-DAT/S

18. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus, vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus, vagy jel</i>
16	ALR	19
16	FPL	)
16	CPL	)
16	SPL	19

19. Rovat típus – Kiegészítő tájékoztatások

Formátum -

--	--

 (szk)

--	--

 (szk)* (szk)

--	--

 (*szükség szerint további elemekkel bővíthető)

Ezen rovat a rendelkezésre álló kiegészítő tájékoztatásokból áll, egymástól szóközzel elválasztott elemcsoportokba osztva.

A megengedhető elemek a helyes sorrendben:

KÖTŐJEL

(a)	E/	melyet 4 SZÁMJEGY követ, ez az üzemanyag mennyiséget adja meg órákban és percekben kifejezve.
(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.
(c)	R/	a következő betűk egyike, vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport: U ha a 243,0 MHz /UHF/ frekvencia rendelkezésre áll; V ha a 121,5 MHz VHF/ frekvencia rendelkezésre áll; E ha kényszerhelyzeti helyjeladó /ELT/ rendelkezésre áll.
(d)	S/	melyet az alábbi betűk egyike, vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport követ: P ha sarki mentőfelszerelés van a légijárművön, D ha sivatagi mentőfelszerelés van a légijárművön, M ha tengeri mentőfelszerelés van a légijárművön, J ha őserdei mentőfelszerelés van a légijárművön.
(e)	J/	melyet az alábbi betűk egyike, vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport követ: L ha a mentőmellények világítással vannak ellátva, F ha fluoreszkáló anyaggal vannak ellátva, majd szóköz után: U ha a mentőmellények valamelyike 243,0 MHz-en működő rádióval van ellátva, V ha a mentőmellények valamelyike 121,5 MHz-en működő rádióval van ellátva.
(f)	D/	melyet az alant felsoroltak egyike, vagy szóközzel elválasztott karaktercsoportja követ: 2 SZÁMJEGY, amely megadja a fedélzeten lévő mentőcsónakok számát, 3 SZÁMJEGY, amely megadja a fedélzeten lévő mentőcsónakok össz. személy befogadóképességét, C ha a mentőcsónakok zártak, A mentőcsónakok színe (pl. RED/vörös)
(g)	A/	melyet az alant felsorolt információk egyike, vagy szóközzel elválasztott több tájékoztatás követ: A légijármű színe. Különös ismertetőjelek (ez magába foglalhatja a légijármű lajstromjelét).
(h)	N/	mely után nyílt nyelvű szöveg következik, amely megadja a fedélzeten lévő bármely más mentőfelszerelést és egyéb hasznos megjegyzést.
(i)	C/	melyet a légijármű parancsnokának neve követ.

Példa: -E/0745 P/6 R/VE S/M J/L D/2 8 C YELLOW A/YELLOW RED TAIL N145E C/SMITH

19. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus, vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus, vagy jel</i>
18	ALR	20
18	SPL	)

20. Rovat típus – Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások

Formátum -

--	--

 (szk)

--	--

 (szk)* (szk)

--	--

 (*Összesen nyolc elem)

Ezen rovat az egymástól szóközökkel elválasztott elemek sorozatából áll az alábbi sorrend szerint. Bármely rendelkezésre nem álló tájékoztatást „NIL” vagy „NOT KNOWN” (nem ismert)-ként kell feltüntetni és nem szabad egyszerűen kihagyni.

KÖTŐJEL

(a)	<i>A légi jármű üzemben tartó megjelölése</i> A légi járművet üzemeltető ügynökség hárombetűs ICAO jele, vagy ha ilyet nem állapítottak meg, az üzemben tartó neve.
(b)	<i>Az egység, amely utoljára rádió-összeköttetésben volt a légi járművel</i> 8 BETŰ, 4 betűs ICAO helység jelölés és 4 betűs jelzés, melyek együttesen azonosítják azt az ATS egységet, amellyel a légi jármű utoljára rádió-összeköttetésben volt, vagy ha ilyen jelzés nincs, akkor az egység valamilyen másfajta jelölése.
(c)	<i>Az utolsó kétoldali rádió-összeköttetés időpontja</i> 4 SZÁMJEGY, mely az utolsó kétoldali rádió-összeköttetés időpontját jelzi.
(d)	<i>Az utolsó rádió-összeköttetés frekvenciája</i> SZÁMJEGYEK, melyek az utolsó rádió-összeköttetés adás/vételi frekvenciáját adják meg.
(e)	<i>Utolsó jelentett helyzet</i> Az utolsó jelentett helyzet a jelen függelék 1.6 pontjában szereplő adatszabályok egyikével kifejezve, melyet az adott pont feletti átrepülés ideje követ.
(f)	<i>Az utolsó ismert helyzet meghatározásának módszere</i> Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.
(g)	<i>A jelentő egység által fogantatosított intézkedés</i> Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.
(h)	<i>Egyéb, ide tartozó tájékoztatások</i> Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.

Példa: -USAF LGGGZAXX 1022 126.7 GN 1022 PILOT REPORT OVER NDB ATS UNITS ATHENS FIR
 ALERTED NIL

20. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus, vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus, vagy jel</i>
19	ALR	)

21. Rovat típus – Rádióhibáról szóló tájékoztatás

Formátum - (szk) (szk)* (szk)

(*Összesen hat elem)

Ezen rovat kötőjellel kezdődik, és egymástól szóközzel elválasztott elemek sorozatából áll, az alábbi sorrend szerint. Bármely rendelkezésre nem álló tájékoztatást „NIL” (nincs, vagy nem áll rendelkezésre), illetve „NOT KNOWN” (nem ismert)-ként kell feltüntetni és nem szabad egyszerűen kihagyni.

KÖTŐJEL

(a)	<i>Utolsó kétoldalu rádió-összeköttetés ideje</i>
	4 SZÁMJEGY, mely a légi járművel az utolsó kétoldalu rádió-összeköttetés időpontját jelzi.
(b)	<i>Utolsó rádió-összeköttetés frekvenciája</i>
	SZÁMJEGYEK, melyek az utolsó kétoldalu rádió-összeköttetés adás/vétel frekvenciáját adják meg.
(c)	<i>Utolsó jelentett helyzet</i>
	Az utolsó jelentett helyzet, jelen függelék 1.6 pontjának adatszabályainak egyikével kifejezve.
(d)	<i>Utolsó jelentett helyzet időpontja</i>
	4 SZÁMJEGY, amely megadja az utolsó jelentett helyzet idejét.
(e)	<i>Maradék COM lehetőség</i>
	BETŰK, amelyek a légi jármű maradék COM lehetőségét jelzik, ha az ismert, a 10. rovat típus adatszabályának segítségével, vagy nyílt nyelven.
(f)	<i>Bármely szükséges megjegyzés</i>
	Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.

Példa: -1232 121.3 CLA 1229 TRANSMITTING ONLY 126.7 LAST POSITION CONFIRMED BY RADAR

21. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus, vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus, vagy jel</i>
7	RCF	)

22. Rovat típus – Javítás

Formátum -

--

 a /

--

 b

KÖTŐJEL

(a)	<i>Rovat jelzés</i> EGY VAGY KÉT SZÁMJEGY, amely megadja a módosítandó rovat típus számát.
-----	---

TÖRTJEL

(b)	<i>Módosított adatok</i> Az (a) elemben jelzett rovat teljes és módosított adatai, az adott rovatra előírtak szerint összeállítva.
-----	---

Példa a 8. Rovat Típus (Repülési Szabályok és a Repülés Típusa) IN-re való módosítására:
-8/IN

Példa a 14. Rovat Típus (Határ számítás) módosítására:
-14/ENO/0145F290A090A

Példa a 8. (Repülési szabályok és a repülés típusa) és a 14. Rovat Típus (Határ számítás)
együttes módosítására:
– 8/I-14/ENO/0148F290A110A

22. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus, vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus, vagy jel</i>
16	CHG	*22vagy)
16	CDN	*22vagy)

* Azt jelzi, hogy további ilyen típusú rovatok vehetők fel.

2. Példák az ATS közleményekre

2.1. Tartalom táblázat

<i>Közlemény kategória</i>	<i>Közlemény típus</i>	<i>Közl. típus jelölés</i>	<i>Vonatkozó pont</i>
Kényszerhelyzeti közlemények	Riasztási közlemény	ALR	2.2.1
	Rádió-összeköttetés megszakadásáról szóló közlemény	RCF	2.2.2
Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei	Egyedi repülési terv	FPL	2.3.1
	Módosító közlemény	CHG	2.3.2
	Repülési terv törlő közlemény	CNL	2.3.3
	Késési közlemény	DLA	2.3.4
	Indulási közlemény	DEP	2.3.5
	Érkezési közlemény	ARR	2.3.6
Koordinációs közlemények	Érvényes repülési terv közlemény	CPL	2.4.1
	Határszámítási közlemény	EST	2.4.2
	Koordinálási közlemény	CDN	2.4.3
	Irányítás elfogadási közlemény	ACP	2.4.4
	Logikai nyugtázási közlemény	LAM	2.4.5
Kiegészítő közlemények	Repülési terv kérő közlemény	RQP	2.5.1
	Kiegészítő repülési terv kérő közlemény	RQS	2.5.2
	Kiegészítő repülési terv közlemény	SPL	2.5.3

1. Megjegyzés: Az AFTN közleményekben csak az ATS információkat, azaz csak az AFTN szövegrészt tüntetjük fel.

2. Megjegyzés: Az összeállítási útmutató ábrákon lévő számok megfelelnek a jelen Függelék 1. részében használt rovat típus számozásnak.

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
	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

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

-EET/LYBE0020 EDM10133 REG/A43213 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)

2.2.1.2.1 Jelentése

Riasztási közlemény – Athén által kiadott bizonytalansági fázisra annak következtében, hogy a helyzetjelentés nem állt rendelkezésre és a rádió-összeköttetés felszállás után 2 perccel megszakadt – a légi jármű azonosító jele FOX236 – IFR, katonai repülés – a légi jármű típusa Starlifter, nehéz turbulencia kategóriájú, szabvány összeköttetési, navigációs, és műszer szerinti megközelítési eszközökkel van felszerelve az útvonalrepüléshez, A (4096 kód beállítási lehetőségű) és C módú transzpondere van – ADS képessége 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 – 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 repülőtérrig, a teljes számított repülési idő 2 óra 27 perc – kitérő repülőtér Frankfurt – 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 Egyesült Államok Légierője üzemelteti – felszállás utáni 2 percen túl 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 fluoresszkáló 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 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 légi jármű vezetője 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 Rádió-összeköttetés 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 Rádió-összeköttetés megszakadására vonatkozó tájékoztatás (szükség esetén több sort felhasználva)	)

2.2.2.2 Példa

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 transzponderrel felszerelve.

(RCF-GAGAB

-1231 121.3 CLA 1229 TRANSMITTING ONLY 126.7 MHZ LAST POSITION CONFIRMED BY RADAR)

2.2.2.2.1 Jelentése

Közlemény rádió-összeköttetés 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		
–	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)			)	

2.3.1.2 Példa

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-TPR101-IS
-B703H-CHOPV/CD
-EGLL1400
-N0450F310 G1 UG1 STU285036/M082F310 UG1 52N015W 52N020W 52N030W 50N040W 49N050W
-CYQX0455 CYYR
-EET/EINN0026 EGGX0111 20W0136 CYQX0228 40W0330 50W0415 SEL/FJEL)

2.3.1.2.1 Jelentése

Egyedi repülési terv közlemény – a légi jármű azonosító jele TPR101 – IFR, menetrend szerinti járat – légi jármű típus Boeing 707-300, nehéz turbulencia kategóriájú, Loran C-vel, rövidhullámú rádió távbeszélővel, VOR-ral, Dopplerrel, VHF rádióberendezéssel, A (4096 kódos) és C módú transzponderrel van felszerelve – ADS képessége van – indulási repülőtér London, tervezett fékoldási idő 1400 UTC – utazósebesség és a kért utazómagasság az útvonal kezdeti szakaszán 450 csomó, illetve FL310 – a légi jármű a G-1 és UG-1 légi útvonalakon fog repülni egy, a Strumble VOR-tól 285 fokra és 36 tengeri mérföldre lévő pontig. Ettől a ponttól kezdve a légi jármű 0,82 Mach sebességet tartva fog repülni az UG-1 légi útvonalon az 52N15W 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 – kitérő repülőtér Goose Bay – a légi jármű 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 légi jármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)	–	13 Indulási repülőtér és idő
–	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)				
–	22 Javítás	–	22 Javítás	stb. (szükség esetén több sort felhasználva)	
)					

2.3.2.2 Példa

A következőkben egy módosító közleményre mutatunk példát, melyet az amszterdami irányító központ küldött a frankfurti irányító központ részére és mely a Frankfurtba előzőleg elküldött, egyedi repülési tervben szereplő tájékoztatás módosítását tartalmazza. Feltételezzük, hogy mindkét központ számítógéppel van felszerelve.

(CHGA/F016A/F014-GABWE/A2173-EHAM-EDDF-8/I-16/EDDN)

2.3.2.2.1 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 légi jármű azonosító jele GABWE, SSR transzponder „A” módban üzemel, kódja 2173, útvonala Amszterdam – Frankfurt – 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 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, kitérő repülőtér(ek)						
)							

2.3.3.2 Példa 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-EDBB-LFPO)

2.3.3.2.1 Jelentése

Repülési terv törlő közlemény – a DLH522 azonosító jelű légi jármű repülési tervének törlése – a repülést Berlin-Párizs útvonalon tervezték.

2.3.3.3 Példa 2

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.

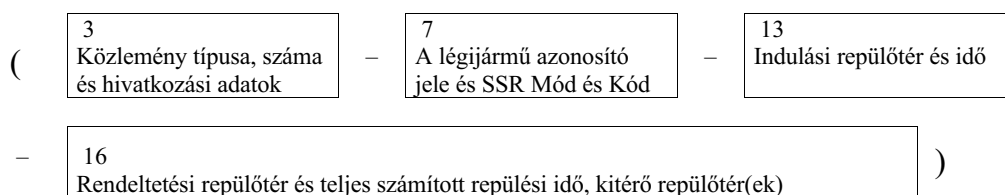
(CNLF/B127F/B055-BAW580-EDDF-EDDW)

2.3.3.3.1 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-Bremen útvonalon tervezték.

2.3.4 Késési (DLA) közlemény

2.3.4.1 Összeállítás



2.3.4.2 Példa

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.

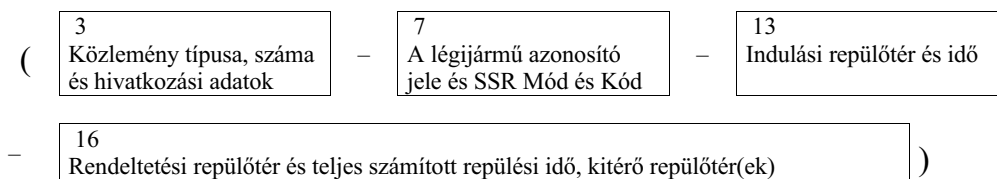
(DLA-KLM671-LIRF0900-LDDU)

2.3.4.2.1 Jelentése

Késési közlemény – a légi jármű azonosító jele KLM671 – tervezett új főkoldási idő Fiumicino-n 0900 UTC – rendeltetési repülőtér Dubrovnik.

2.3.5 Indulási (DEP) közlemény

2.3.5.1 Összeállítás



2.3.5.2 Példa

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.

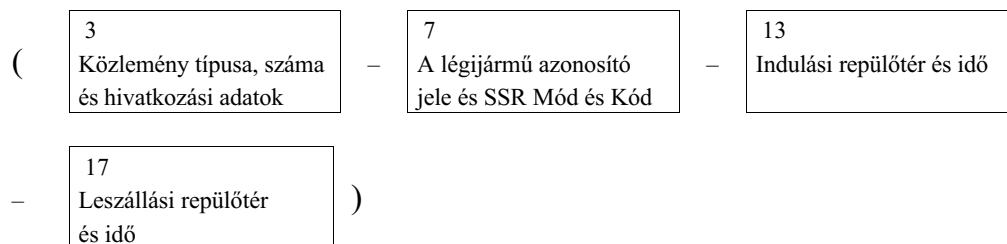
(DEP-CSA4311-EGPD1923-ENZV)

2.3.5.2.1 Jelentése

Indulási közlemény – a légijármű azonosító jele CSA4311 – Aberdeen-ből indult 1923 UTC-kor – rendeltetési repülőtér Stavanger.

2.3.6 Érkezési (ARR) közlemény

2.3.6.1 Összeállítás



2.3.6.2 Példa 1

A következőkben egy leszállási közleményre mutatunk példát, melyet a leszállási repülőtér (= rendeltetési repülőtér) küldött az indulási repülőtér számára.

(ARR-CSA406-LHBP-LKPR0913)

2.3.6.2.1 Jelentése

Érkezési közlemény – a légijármű azonosító jele CSA406 – indult Budapest/Ferihegyről – leszállt Prága/Ruzyně repülőtéren 0913 UTC-kor.

2.3.6.3 Példa 2

A következőkben egy olyan érkezési közleményre mutatunk példát, ahol a légijármű egy olyan repülőtéren szállt le, amely számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg. Az SSR kód közlésének nem lenne jelentősége.

(ARR-HELI13-EHAM-ZZZZ1030 DEN HELDER)

2.3.6.3.1 Jelentése

Érkezési közlemény – a légijármű azonosító jele HELI13 – indult Amsterdam-ból – 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 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	–	7 A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	–	8 Repülési szabályok és a repülés típusa
–	9 A légi jármű típusa és turbulencia kategóriája	–	10 A légi jármű berendezései		
–	13 Indulási repülőtér és idő	–	14 Határszámítási adatok		
–	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)				)

2.4.1.2 Példa 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
-DC9/M-S/CD
-KBOS-HFD/1341A220A200A
-N0420A220 V3 AGL V445
-KLGA
-0)

2.4.1.3 Példa 2

A következőkben ugyanarra az érvényes repülési terv közleményre mutatunk példát, de ez esetben a közleményváltás ATC számítógépek között történik.

(CPLBOS/LGA052-UAL621/A5120-IS
-DC9/M-S/CD
-KBOS-HFD/1341A220A200A
-N0420A220 V3 AGL V445
-KLGA
-0)

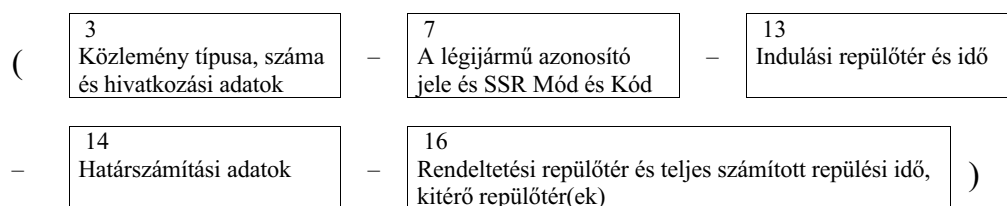
Megjegyzés: Az 1. és a 2. példában szereplő közlemények egymással megegyeznek, azzal a különbséggel, hogy a 2. példában szereplő Közlemény Számot az 1. példa nem tartalmazza.

2.4.1.4 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 DC9, közepes turbulencia kategóriájú, a lerepülendő útvonalhoz szabvány összeköttetési, navigációs és megközelítési eszközökkel, valamint SSR A (4096 kódbeállítási lehetőséggel) és C módú transzponderrel van felszerelve – ADS képességgel rendelkezik – 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 tényleges sebessége (TAS) 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.

2.4.2 Határszámítási EST közlemény

2.4.2.1 Összeállítás



2.4.2.2 Példa

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.

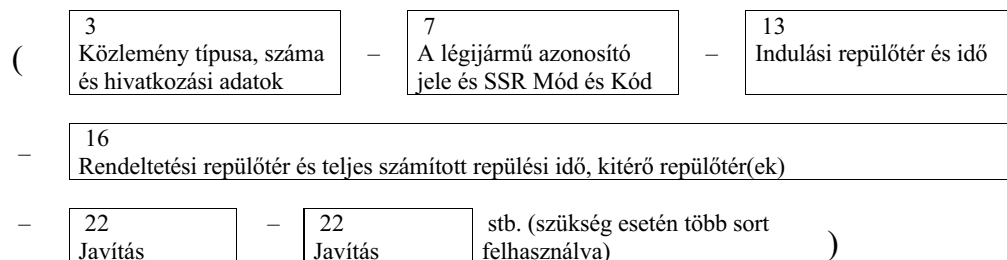
(ESTP/L027-BAW671/A5631-LFPG-ABB/1548F140F110A-EGLL)

2.4.2.2.1 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



2.4.3.2 *Példa*

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)

2.4.3.2.1 *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 Dublin-ból küldött érvényes repülési terv közlemény azonosító adatai következnek, melyre a közlemény vonatkozik (D/P036) – a légijármű azonosító jele BAW617/SSR kód A5136 – Dublinból Prestwickbe tart – a javaslat a 14. Rovat Típusra vonatkozik, azaz Prestwick a repülést GRN határpontonál 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 légijármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	Indulási repülőtér és idő

–

16
Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)

)

2.4.4.2 *Példa*

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)

2.4.4.2.1 *Jelentése*

Irányítás elfogadási közlemény – a londoni és párizsi számítógép egysége 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 légijármű azonosító jele 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

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)

2.4.5.2.1 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 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, kitérő repülőtér(ek)				
)					

2.5.1.2 Példa

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)

2.5.1.2.1 Jelentése

Repülési terv kérő közlemény – a légi jármű azonosító jele PHOEN, indult Rotterdamból – rendeltetési repülőtér Düsseldorf.

2.5.2 Kiegészítő repülési terv kérő (RQS) közlemény

2.5.2.1 Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	–	7 A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	–	13 Indulási repülőtér és idő
	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)				
)					

2.5.2.2 Példa

A következőkben egy kiegészítő repülési terv kérő közleményre mutatunk példát, amelyet egy ATS egység küldött az indulási repülőtérrel 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)

2.5.2.2.1. Jelentése

Kiegészítő repülési terv kérő közlemény légi jármű azonosító jele KLM405, SSR kódja A4046 – indulási repülőtér Amszterdam – rendeltetési repülőtér Mirabel.

2.5.3 Kiegészítő repülési terv (SPL) közlemény

2.5.3.1 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, kitérő repülőtér(ek)				
	– 18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)				
	– 19 Kiegészítő tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)				
)					

2.5.3.2 Példa

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 J/L A/BLUE C/DENKE)

2.5.3.2.1 Jelentése

Kiegészítő repülési terv közlemény – a légi jármű azonosító jele SAW502A, transzpondere 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.

3. Függelék

National Reference Number:
Nemzeti Hivatkozási Szám :

ATS OCCURRENCE REPORTING FORM

ATS ESEMÉNY JELENTÉS ŰRLAP

for ATS personnel to report an occurrence caused by an aircraft or a vehicle, by your own or another ATS Unit, an alleged violation of ATS provisions or clearances, equipment/ATC Procedures shortcomings, etc.

- egy légijármű, vagy egy jármű által okozott esemény, továbbá
- a saját, vagy egy másik ATS egység által okozott esemény, illetve
- az ATS eljárások, engedélyek, berendezések /ATC eljárások hiányosságából, stb. adódó feltételezett szabálysértés, az ATS személyzet által történő jelentésre.

Fill in as many Boxes (1 to 19) as possible and relevant, mark 0 as appropriate; Refer to Guidelines

A kitöltési útmutató szerint, töltsön ki az (1-19) rovatok közül annyit, amennyit csak tud, illetve a 4-es rovaton belül a megfelelőket.

1. Date/Time of occurrence (in UTC): Az esemény dátuma és időpontja (UTC-ben)					2. Day or Night Nappal, vagy Éjszaka		3. Geographical location of occurrence: Az esemény földrajzi helye			
YY Év	MM Hónap	DD Nap	Hh Óra	Mm Perc		Day Nappal		Night Éjszaka		
4. 226. Aircraft involved: Az érintett légijármű(vek)										
Operator Üzemben tartó	Call sign and/or registration Hívójel és/vagy azonosítójel	Type Típus	ADEP Indulási repülőtér	ADES Rendeltetési repülőtér	FL, altitude or height Repülési szint, tengerszint feletti, vagy földfelszín feletti magasság		SSR Code SSR kód	Mode C C Mód	Relevant route segment Érintett útvonal szakasz	Flight Rules Repülési szabályok
					actual tényleges	cleared engedélyezett				
								yes igen	no nem	IFR VFR Spec.
								yes igen	no nem	IFR VFR Spec.
5. RTF frequency/communication equipment and surveillance equipment used: A használt rádiótávbeszélő frekvencia/összeköttetési és felderítő eszközök					6. Class of ATS airspace: ATS légtér osztály		7. Type of Air Traffic Service: A légiforgalmi szolgálat típusa			
					A	B	C	D		
					E	F	G			

8. Estimated vertical distance (ft/metres): Becsült függőleges távolság (láb/meter) <i>Estimated horizontal distance (NM/km/minutes):</i> Becsült vízszintes távolság (tengeri mérföld/km/perc)		9. Automated Warning Systems: Automatikus riasztó rendszer <table border="1"> <tr> <td rowspan="2">Ground-based Földi</td> <td rowspan="2"></td> <td>Airborne</td> </tr> <tr> <td>Fedélzeti</td> </tr> </table>		Ground-based Földi		Airborne	Fedélzeti		
Ground-based Földi		Airborne							
		Fedélzeti							
10. Traffic information given Adott-e forgalmi tájékoztatást	Yes Igen	No Nem	11. Have you reviewed relevant RTF and/or surveillance recordings? Áttekintette-e az adott rádiótávbeszélő – és/vagy felderítő berendezés felvételeit? <table border="1"> <tr> <td>Yes Igen</td> <td>No Nem</td> </tr> </table>	Yes Igen	No Nem				
Yes Igen	No Nem								
12. Was Weather considered relevant? (if YES, include details in Box 13) Figyelembe vették-e a tényleges időjárást? (ha igen, a részleteket írja be a 13. rovatba)		Yes Igen	No Nem						
13. Description of occurrence with diagram, if necessary; Causes and factors believed relevant to the occurrence; Suggested changes and improvements, if appropriate: Az esemény rajzos ábrázolása, ha szükséges; Az esemény szempontjából fontosnak vélt okok és tényezők; Javasolt változtatások és javítások, ha az alkalmazható: Use additional forms as necessary Használjon további lapokat, ha szükséges									
14. Assessment of workload: Becsült munkaterhelés <table border="1"> <tr> <td>(very) (nagyon)</td> <td>Heavy Erős</td> <td>Medium Közepes</td> <td>Light Gyenge</td> </tr> </table>	(very) (nagyon)	Heavy Erős	Medium Közepes	Light Gyenge	15. Time since last break: Az utolsó pihenőideje óta eltelt idő	16. Start time of shift: A műszak kezdési időpontja <table border="1"> <tr> <td>in UTC: UTC-ben</td> <td>local time helyi idő</td> </tr> </table>	in UTC: UTC-ben	local time helyi idő	17. Name of your ATS Unit and Sector: ATS egysége és sektora neve
(very) (nagyon)	Heavy Erős	Medium Közepes	Light Gyenge						
in UTC: UTC-ben	local time helyi idő								
18. On duty as: Az ellátott munkahely		For Office Use Only Hivatalos feljegyzések							
19. Your Name, Signature and local Date: A kitöltő neve, aláírása és a helyi dátum									

Guidelines for Completion of ATS Occurrence Reporting Form:**Kitöltési útmutató az ATS eseményjelentés űrlaphoz:**

Use this Form to report an occurrence involving an aircraft or vehicle, your own or another ATS Unit, an alleged violation of ATS provisions or clearances, equipment and ATC Procedures shortcomings.

Ezt az űrlapot használja, egy légi jármű, vagy egy jármű, továbbá a saját, vagy egy másik ATS egységet érintő esemény, az ATS eljárások, vagy engedélyek, berendezések és ATC eljárások hiányosságából adódó feltételezett szabálysértés jelentésére.

Fill in this form as soon as practicable after the occurrence

Töltse ki az űrlapot az eseményt követően amilyen hamar csak lehetséges.

Fill in as many Boxes (1 to 19) as possible. Fill in relevant information. If NOT RELEVANT, use N/R; or if NOT KNOWN, use N/K.

Töltsön ki az 1-19 rovatok közül annyit, amennyit csak tud. Írja be a lényeges információkat. Ha egy információ NEM LÉNYEGES, használja az N/R, illetve ha NEM ISMERT, használja az N/K jelölést.

Box 1: Year (YY), Month (MM), Date (DD), hour (hh), minute (mm) of occurrence

1. rovat: Az esemény évszáma (utolsó két számjeggyel), hónapja (két számjeggyel), napja (két számjeggyel), órája (24 órás UTC – két számjeggyel), perce (két számjeggyel).

Box 2: Night: as defined nationally.

2. rovat: Éjszaka: A magyar AIP Napkelte-Napnyugta táblázatában meghatározottak szerint.

Box 3: State location using latitude/longitude, a place name, aerodrome, bearing/distance from a NAVAID or significant point, etc.

3. rovat: Az ország neve, szélességi/hosszúsági fokok, a helység neve, repülőtér, fontos ponttól, vagy navigációs berendezéstől mért irány/távolság, stb.

Box 4: Use this Box only if aircraft affected or involved. Provides for details regarding up to two aircraft involved. Use Box 13 for additional aircraft.
Type: use ICAO aircraft designators; **ADEP/ADES:** use ICAO location indicators or plain language;
FL, altitude or height: specify Flight Level (FL), altitude (A), height (H) in feet. If metric, add m. Insert altimeter setting if applicable; **Mode C:** if level information from the aircraft is available from other sources (e.g. Mode S, ADS, etc.) specify in Box 13; **Relevant route segment:** e.g. SID/STAR/ATS route (specify) / aerodrome traffic circuit (specify, e.g. downwind) / landing / taking-off / taxiing / initial climb / etc.; mark flight rules.

4. rovat: Ezt a rovatot csak légi jármű(vek) érintettsége esetén használja. A rovatban két érintett légi jármű adatai részletezhetők, további légi jármű(vek)re vonatkozóan használja a 13. rovatot.

Típus: használja az ICAO légi jármű típus azonosítót; **Indulási/rendeltetési repülőtér:** használja az ICAO helység jelölést, vagy nyílt szöveget; **Repülési szint, tengerszint feletti, vagy földfelszín feletti magasság:** pontosan írja be a repülési szintet (FL) FL-ben, a tengerszint feletti magasságot (A), földfelszín feletti magasságot (H) lábban. Amennyiben metrikus a mértékegység, egészítse ki m betűvel. Írja be a magasságmérő beállítását, ha rendelkezésre áll; **C Mód:** ha a légi járműtől származó magasság információ más forrásból (pl.: S Mód, ADS, stb.) rendelkezésre áll, részletezze azt a 13. rovatban; **Érintett útvonal szakasz:** pl.: SID / STAR / ATS útvonal (részletesen) / repülőtér forgalmi köre (részletesen, pl.: hátszélfal) / leszálló / felszálló / guruló / kezdeti magasságra emelkedő / stb.; **Repülési szabályok:** jelölje be a megfelelőt.

Box 5: To assist in retention of relevant RTF and surveillance recordings

5. rovat: Az alkalmazott rádiótávbeszélő és felderítő eszközök felvételeinek megőrzéséhez való segítség céljából kell kitölteni.

Box 6: Mark the Class of ATS Airspace (A, B, C, D, E, F, G) within which the occurrence took place

6. rovat: Jelölje be azt az ATS légtér osztályt (A, B, C, D, E, F, G), amelyben az esemény történt.

Box 7: Indicate the type of service provided, e.g. Area/Approach/Aerodrome – Control/Advisory/Information – Procedural /Radar – etc. Use a combination of these for full description of service provided

7. rovat: Írja be a nyújtott szolgálat típusát, pl.: Körzeti/Bevezető/Repülőtéri – Irányítás/Tanácsadás/Tájékoztatás – Eljárás /Radar – stb. Használja ezek kombinációját, a nyújtott szolgáltatás teljes körű leírására.

Box 8: Use this Box only if aircraft affected or involved, or if near-Controlled Flight Into Terrain (CFIT) event, to indicate distance aircraft/aircraft or aircraft/terrain

8. rovat: Ezt a rovatot csak akkor használja, ha van érintett légi jármű, illetve kormányzott légi jármű majdnem földnek ütközése (near CFIT) esetén, és írja be a légi jármű/légi jármű, vagy légi jármű/terep közti távolságot.

Box 9: Specify if automated warning system(s) was/were involved (e.g. conflict alert, ACAS). If applicable, specify type and contents of warning and/or alert.

9. rovat: Írja be, volt-e automatikus riasztás (pl.: konfliktus riasztás, összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszer – ACAS). Ahol alkalmazható, részletezze a figyelmeztetés és/vagy riasztás típusát és tartalmát.

Box 10: Mark YES or NO if relevant

10. rovat: Jelölje be a megfelelőt.

Box 11: Self-explanatory

11. rovat: Jelölje be értelem szerint.

Box 12: Mark YES or NO, if weather was considered relevant to the occurrence, include details in Box 13.

12. rovat: Jelölje be a megfelelőt, ha véleménye szerint az időjárási körülmény az esemény szempontjából fontos volt. Részletezze a 13. rovatban.

Box 13: Use free text to describe the occurrence, include diagram if necessary; Causes and factors believed to be relevant to the occurrence; Suggest changes and improvements, if appropriate; *You may wish to indicate that the Report reflects your subjective recollection of the facts*; Include relevant weather information. If necessary, use Box 13 of additional Forms, indicate sequential number of pages and total number of pages.

13. rovat: Az esemény leírásához használjon nyílt szöveget, szükség szerint készítsen ábrát; Az esemény szempontjából fontosnak ítélt okok és tényezők; Javasolt változtatások és javítások, ha alkalmazható; *Ha akarja, jelezheti, hogy a Jelentés, a tényekkel kapcsolatos saját egyéni emlékeit tükrözi*; Írja be a tárgyhoz tartozó időjárásra vonatkozó információkat; Szükség szerint használjon a 13. rovatához kiegészítő lapot, az oldalakat sorrendben számozza be és jelölje az összes oldalak számát is.

Box 14: Give your assessment of workload, taking into account complexity and other factors.

14. rovat: Figyelembe véve a bonyolultságot és egyéb tényezőket, jelölje be a saját véleménye szerinti munkaterhelést.

Box 15: Indicate the time period since your last rest break

15. rovat: Írja be az utolsó pihenője óta eltelt időszakot.

Box 16: Self-explanatory

16. rovat: Írja be értelem szerint /a szolgálatba lépés (nem a munkahelyi beültetés) időpontját/.

Box 17: Self-explanatory

17. rovat: Írja be értelem szerint.

Box 18: Specify your duty position and/or at the time of the occurrence

18. rovat: Pontosán írja be mely munkahelyet látott el és/vagy milyen felelősséggel járó feladatot végzett az esemény időpontjában.

Box 19: Self-explanatory

19. rovat: Töltse ki értelem szerint.

4. Függelék

SSR KÓDKIOSZTÁSI ELJÁRÁSOK BUDAPEST FIR-BEN

Megjegyzés: A légi jármű vezetők által önállóan beállítható SSR kódokat, valamint a személyzet nélküli szabad ballonok által sugározható kódot a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KőViM rendelet „H” és „D” Függelékei tartalmazzák.

1. 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 PA (Participating Area) 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:

- a kódszéria megfelel az 1. pontban felsoroltak valamelyikének,
- a kód az ICAO Doc. 7754 (Air Navigation Plan – European Region) szerint „tranzit” kódként megtartható Budapest FIR-ben,
- a szomszédos állammal történt megállapodás szerint az általa kiosztott belföldi kód meghatározott repülésekre megtartható Budapest FIR-ben,
- a belépő és kilépő FIR-ek ugyanabba a PA-ba tartoznak, vagy
- 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 a:

- 4201-4277 és a
 - 2601-2637
- sorozatokból oszthatók ki egyedi kódok.

3. Belföldi repülések

3.1. Belföldi polgári repülések számára Budapest ATS Központ az alábbi sorozatokból oszthat ki egyedi kódot:

- 0020-0027,
- 0030-0037,
- 6310-6377 és
- 7004-7077

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 az alábbiak szerint:

Repülőtér	Kódok
Kecskemét, Pápa, Szolnok, Veszprém	külön katonai előírás szerint a 0701-0777 és a 3101-3177 sorozatokból kerülnek kiosztásra

3.3.1. Budapest FIR-ben végrehajtott belföldi „Nyitott Égbolt” (Open Sky) repülés számára a 3176 (tartalék: 3177 kódot kell kijelölni).

4. Egyedi kódok védeltsége és ismételt kiosztása

4.1. Az egyes kiosztott egyedi kódok számára bizonyos „védeltségi 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 ismételt 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 ismételt.

4.4. Ha egy légi jármű a számára kiosztott egyedi kódot nem használja (pl. a hajtóműindítást törlik), az érintett kód azonnal ismételt kiosztható, védeltségi 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 ismételt az első kódot.

4.6. Amennyiben megfelelően védett egyedi kód nem áll rendelkezésre (pl. nagy forgalomsűrűség miatt) és számítógépes eszközökkel biztosítható, a védeltségi idő csökkenthető. Végső esetben a legkorábban kiosztott kód is ismételt kiosztható.

5. Függelék**IRÁNYÍTÓ – LÉGIJÁRMŰVEZETŐ KÖZÖTTI ADATKAPCSOLAT
ÖSSZEKÖTTETÉS (CPDLC) KÖZLEMÉNY KÉSZLET**

1. ATC egység által kezdeményezett üzenetek
2. Légi jármű fedélzetről kezdeményezett üzenetek

1. ATC egység által kezdeményezett üzenetek

5F-1 Táblázat Válasz / nyugtázó üzenetek
(ATC egység által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
0	Annak jelzésére, hogy az ATC nem tudja teljesíteni a kérést.	UNABLE KÉPTELEN VAGYOK	N Normál üzemi állapot	M Sürgős riasztás	N Nem
1	Annak jelzésére, hogy az ATC vette az üzenetet és arra válaszolni fog.	STANDBY MARADJON FIGYELÉSEN	N	L Riasztás	N
2	Annak jelzésére, hogy az ATC vette az üzenetet, de a választ későbbre halasztja.	REQUEST DEFERRED KÉRÉSÉRE A VÁLASZ KÉSŐBB	N	L	N
3	Annak jelzésére, hogy az ATC vette és megértette az üzenetet.	ROGER NYUGTÁZOM	N	L	N
4	Igen	AFFIRM IGEN	N	L	N
5	Nem	NEGATIVE NEM	N	L	N
235	A jogellenes beavatkozás üzenet vételének jelzésére	ROGER 7500 NYUGTÁZOM A 7500-t	U Sürgősségi helyzet	H Azonnali riasztás	N
211	Annak jelzésére, hogy az ATC vette a kérést és továbbította azt a szomszédos irányítás felé	REQUEST FORWARDED KÉRÉS TOVÁBBÍTVÁ	N	L	N
218	A légijárművezetőnek történő jelzés, hogy kérését már vették a földön.	REQUEST ALREADY RECEIVED KÉRÉSÉT MÁR VETTEM	L	N	N
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

5F-2 Táblázat **Magassági engedély üzenetek**
(ATC egység által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
6	Jelzés, hogy magasság váltásra szóló utasítás várható.	EXPECT (<i>level</i>) VÁRHATÓ (<i>magasság</i>)	L Nem sürgős	L	R Igen
7	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott időben megkezdendő emelkedési utasításra számítson.	EXPECT CLIMB AT (<i>time</i>) VÁRHATÓ EMELKEDÉS (<i>idő-kor</i>)	L	L	R
8	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott helyen megkezdendő emelkedési utasításra számítson.	EXPECT CLIMB AT (<i>position</i>) VÁRHATÓ EMELKEDÉS (<i>hely-nél</i>)	L	L	R
9	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott időben megkezdendő süllyedési utasításra számítson.	EXPECT DESCENT AT (<i>time</i>) VÁRHATÓ SÜLLYEDÉS (<i>idő-kor</i>)	L	L	R
10	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott helyen megkezdendő süllyedési utasításra számítson.	EXPECT DESCENT AT (<i>position</i>) VÁRHATÓ SÜLLYEDÉS (<i>hely-nél</i>)	L	L	R
11	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott időben megkezdendő utazóemelkedésre szóló utasításra számítson.	EXPECT CRUISE CLIMB AT (<i>time</i>) VÁRHATÓ UTAZÓEMELKEDÉS (<i>idő-kor</i>)	L	L	R
12	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott helyen megkezdendő utazóemelkedésre szóló utasításra számítson.	EXPECT CRUISE CLIMB AT (<i>position</i>) VÁRHATÓ UTAZÓEMELKEDÉS (<i>hely-nél</i>)	L	L	R
13	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott időben megkezdendő és meghatározott magasságra szóló emelkedési utasításra számítson.	AT (<i>time</i>) EXPECT CLIMB TO (<i>level</i>) (<i>idő-kor</i>) VÁRHATÓ EMELKEDÉS (<i>magasság-ra</i>)	L	L	R
14	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott helyen megkezdendő és meghatározott magasságra szóló emelkedési utasításra számítson.	AT (<i>position</i>) EXPECT CLIMB TO (<i>level</i>) (<i>hely-nél</i>) VÁRHATÓ EMELKEDÉS (<i>magasság-ra</i>)	L	L	R
15	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott időben megkezdendő és meghatározott magasságra szóló süllyedési utasításra számítson.	AT (<i>time</i>) EXPECT DESCENT TO (<i>level</i>) (<i>idő-kor</i>) VÁRHATÓ SÜLLYEDÉS (<i>magasság-ra</i>)	L	L	R
16	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott helyen megkezdendő és meghatározott magasságra szóló süllyedési utasításra számítson.	AT (<i>position</i>) EXPECT DESCENT TO (<i>level</i>) (<i>hely-nél</i>) VÁRHATÓ SÜLLYEDÉS (<i>magasság-ra</i>)	L	L	R

17	Jelzés, hogy a légijármű, meghatározott időben megkezdendő és meghatározott magasságra szóló utazóemelkedési utasításra számítsen.	AT (<i>time</i>) EXPECT CRUISE CLIMB TO (<i>level</i>) (<i>idő-kor</i>) VÁRHATÓ UTAZÓEMELKEDÉS (<i>magasság-ra</i>)	L	L	R
18	Jelzés, hogy a légijármű, meghatározott helyen megkezdendő és meghatározott magasságra szóló utazóemelkedési utasításra számítsen.	AT (<i>position</i>) EXPECT CRUISE CLIMB TO (<i>level</i>) (<i>hely-nél</i>) VÁRHATÓ UTAZÓEMELKEDÉS (<i>magasság-ra</i>)	L	L	R
19	Utasítás, meghatározott magasság tartására	MAINTAIN (<i>level</i>) TARTSON (<i>magasság-ot</i>)	N	M	W/U Igen
20	Utasítás, meghatározott magasságra történő emelkedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	CLIMB TO (<i>level</i>) EMELKEEDJEN (<i>magasság-ra</i>)	N	M	W/U Igen
21	Utasítás, meghatározott időben, meghatározott magasságra történő emelkedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	AT (<i>time</i>) CLIMB TO (<i>level</i>) (<i>idő-kor</i>) EMELKEDJEN (<i>magasság-ra</i>)	N	M	W/U Igen
22	Utasítás, meghatározott helyen, meghatározott magasságra történő emelkedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	AT (<i>position</i>) CLIMB TO (<i>level</i>) (<i>hely-nél</i>) EMELKEDJEN (<i>magasság-ra</i>)	N	M	W/U Igen
185	Utasítás, meghatározott hely elhagyását követően, meghatározott magasságra történő emelkedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	AFTER PASSING (<i>position</i>) CLIMB TO (<i>level</i>) (<i>hely</i>) ELHAGYÁSA UTÁN EMELKEDJEN (<i>magasság-ra</i>)	N	M	W/U Igen
23	Utasítás, meghatározott magasságra történő süllyedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	DESCEND TO (<i>level</i>) SÜLLYEDJEN (<i>magasság-ra</i>)	N	M	W/U Igen
24	Utasítás, meghatározott időben, meghatározott magasságra történő süllyedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	AT (<i>time</i>) DESCEND TO (<i>level</i>) (<i>idő-kor</i>) SÜLLYEDJEN (<i>magasság-ra</i>)	N	M	W/U Igen
25	Utasítás, meghatározott helyen, meghatározott magasságra történő süllyedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	AT (<i>position</i>) DESCEND TO (<i>level</i>) (<i>hely-nél</i>) SÜLLYEDJEN (<i>magasság-ra</i>)	N	M	W/U Igen
186	Utasítás, meghatározott hely elhagyását követően, meghatározott magasságra történő süllyedés megkezdésére	AFTER PASSING (<i>position</i>) DESCEND TO (<i>level</i>) (<i>hely</i>) ELHAGYÁSA UTÁN	N	M	W/U Igen

	és annak elérése utáni tartására.	SÜLLYEDJEN (<i>magasság-ra</i>)			
26	Utasítás, olyan emelkedési mértékkel történő emelkedés megkezdésére, hogy a kijelölt magasságot meghatározott időben, vagy az előtt érje el.	CLIMB TO REACH (<i>level</i>) BY (<i>time</i>) EMELKEDJEN ÉS ÉRJE EL (<i>magasság-ot</i>) (<i>idő-re</i>)	N	M	W/U Igen
27	Utasítás, olyan emelkedési mértékkel történő emelkedés megkezdésére, hogy a kijelölt magasságot meghatározott helyen, vagy az előtt érje el.	CLIMB TO REACH (<i>level</i>) BY (<i>position</i>) EMELKEDJEN ÉS ÉRJE EL (<i>magasság-ot</i>) (<i>hely-ig</i>)	N	M	W/U Igen
28	Utasítás, olyan süllyedési mértékkel történő süllyedés megkezdésére, hogy a kijelölt magasságot meghatározott időben, vagy az előtt érje el.	DESCEND TO REACH (<i>level</i>) BY (<i>time</i>) SÜLLYEDJEN ÉS ÉRJE EL (<i>magasság-ot</i>) (<i>idő-re</i>)	N	M	W/U Igen
29	Utasítás, olyan emelkedési mértékkel történő süllyedés megkezdésére, hogy a kijelölt magasságot meghatározott helyen, vagy az előtt érje el.	DESCEND TO REACH (<i>level</i>) BY (<i>position</i>) SÜLLYEDJEN ÉS ÉRJE EL (<i>magasság-ot</i>) (<i>hely-ig</i>)	N	M	W/U Igen
192	Utasítás, a magasság váltás folytatására, de olyan függőleges sebességgel, hogy a kijelölt magasságot egy meghatározott időre vagy az előtt érje el.	REACH (<i>level</i>) BY (<i>time</i>) ÉRJE EL A (<i>magasság-ot</i>) (<i>idő-re</i>)	N	M	W/U Igen
209	Utasítás, a magasság váltás folytatására, de olyan függőleges sebességgel, hogy a kijelölt magasságot egy meghatározott helyen vagy az előtt érje el.	REACH (<i>level</i>) BY (<i>position</i>) ÉRJE EL A (<i>magasság-ot</i>) (<i>hely-ig</i>)	N	M	W/U Igen
30	Utasítás, a kijelölt magassági tartomány tartására.	MAINTAIN BLOCK (<i>level</i>) TO (<i>level</i>) TARTSA A (<i>magasság</i>) ÉS (<i>magasság</i>) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT	N	M	W/U Igen
31	Utasítás, hogy kezdjen emelkedni és maradjon a kijelölt magassági tartományon belül.	CLIMB TO AND MAINTAIN BLOCK (<i>level</i>) TO (<i>level</i>) EMELKEDJEN ÉS TARTSAA (<i>magasság</i>) ÉS (<i>magasság</i>) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT	N	M	W/U Igen
32	Utasítás, hogy kezdjen süllyedni és maradjon a kijelölt magassági tartományon belül.	DESCEND TO AND MAINTAIN BLOCK (<i>level</i>) TO (<i>level</i>) SÜLLYEDJEN ÉS TARTSA A (<i>magasság</i>) ÉS (<i>magasság</i>) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT	N	M	W/U Igen
34	Utasítás, az utazóemelkedés megkezdésére és a kijelölt szint	CRUISE CLIMB TO (<i>level</i>) UTAZÓEMELKEDÉS	N	M	W/U Igen

	eléréséig történő folytatására.	(magasság-ra)			
35	Utasítás, valamely kijelölt magasság feletti utazóemelkedés megkezdésére.	CRUISE CLIMB ABOVE (level) UTAZÓEMELKEDÉS (magasság) FELETT	N	M	W/U Igen
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
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
36	Utasítás, hogy az emelkedésre kijelölt magasságot az adott légijármű a legjobb emelkedési mértékével hajtsa végre.	EXPEDITE CLIMB TO (level) GYORS EMELKEDÉS (magasság-ra)	U	M	W/U Igen
37	Utasítás, hogy a süllyedésre kijelölt magasságot az adott légijármű a legjobb süllyedési mértékével hajtsa végre.	EXPEDITE DESCENT TO (level) GYORS SÜLLYEDÉS (magasság-ra)	U	M	W/U Igen
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
39	Sürgős utasítás egy kijelölt magasságra történő azonnali süllyedésre.	IMMEDIATELY DESCEND TO (level) AZONNAL SÜLLYEDJEN (magasság-ra)	D	H	W/U Igen
40	(fenntartva)		L	L	Y
41	(fenntartva)		L	L	Y
171	Utasítás, hogy az emelkedést meghatározott, vagy attól nagyobb emelkedési mértékkel hajtsa végre.	CLIMB AT (vertical rate) MINIMUM EMELKEDJEN (emelkedési mérték- <i>kel</i>) VAGY TÖBBEL	N	M	W/U Igen
172	Utasítás, hogy az emelkedést meghatározott, vagy attól kisebb emelkedési mértékkel hajtsa végre.	CLIMB AT (vertical rate) MAXIMUM EMELKEDJEN (emelkedési mérték- <i>kel</i>) VAGY KEVESEBBEL	N	M	W/U Igen
173	Utasítás, hogy a süllyedést meghatározott, vagy attól nagyobb süllyedési mértékkel hajtsa végre.	DESCEND AT (vertical rate) MINIMUM SÜLLYEDJEN (süllyedési mérték- <i>kel</i>) VAGY TÖBBEL	N	M	W/U Igen
174	Utasítás, hogy a süllyedést meghatározott, vagy attól kisebb süllyedési mértékkel hajtsa végre.	DESCEND AT (vertical rate) MAXIMUM SÜLLYEDJEN (süllyedési mérték- <i>kel</i>) VAGY	N	M	W/U Igen

		KEVESEBBEL			
33	(fenntartva)		L	L	Y

5F-3 Táblázat

Magasságkeresztezésre vonatkozó megkötések
(ATC egység által kezdeményezett)

42	Jelzés, hogy olyan magasságváltásra vonatkozó utasítást várhat, amelyben egy meghatározott hely, meghatározott magasságon történő keresztezését írják elő.	EXPECT TO CROSS (<i>position</i>) AT (<i>level</i>) VÁRHATÓ, HOGY (<i>hely-et</i>) (<i>magasság-on</i>) KERESZTEZI	L	L	R
43	Jelzés, hogy olyan magasságváltásra vonatkozó utasítást várhat, amelyben egy meghatározott hely, meghatározott magasságon, vagy ezen magasság felett történő keresztezését írják elő.	EXPECT TO CROSS (<i>position</i>) AT OR ABOVE (<i>level</i>) VÁRHATÓ, HOGY (<i>hely-et</i>) (<i>magasság-on</i>) VAGY FELETTE KERESZTEZI	L	L	R
44	Jelzés, hogy olyan magasságváltásra vonatkozó utasítást várhat, amelyben egy meghatározott hely, meghatározott magasságon vagy ezen magasság alatt történő keresztezését írják elő.	EXPECT TO CROSS (<i>position</i>) AT OR BELOW (<i>level</i>) VÁRHATÓ, HOGY (<i>hely-et</i>) (<i>magasság-on</i>) VAGY ALATTA KERESZTEZI	L	L	R
45	Jelzés, hogy olyan magasságváltásra vonatkozó utasítást várhat, amelyben egy meghatározott hely, meghatározott magasságon történő keresztezését, majd a továbbiakban ezen magasság tartását írják elő.	EXPECT TO CROSS (<i>position</i>) AT AND MAINTAIN (<i>level</i>) VÁRHATÓ, HOGY (<i>hely-et</i>) (<i>magasság-on</i>) KERESZTEZI, AZT KÖVETŐEN TARTJA A MAGASSÁGOT	L	L	R
46	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott magasságon keresztezzon. Az utasítás szükségessé teheti a légijármű emelkedési, vagy süllyedési profiljának megváltoztatását.	CROSS (<i>position</i>) AT (<i>level</i>) KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>magasság-on</i>)	N	M	W/U
47	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott magasságon, vagy felette keresztezzon.	CROSS (<i>position</i>) AT OR ABOVE (<i>level</i>) KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>magasság-on</i>) VAGY FELETTE	N	M	W/U
48	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott magasságon, vagy alatta keresztezzon.	CROSS (<i>position</i>) AT OR BELOW (<i>level</i>) KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>magasság-on</i>) VAGY ALATTA	N	M	W/U
49	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott	CROSS (<i>position</i>) AT AND MAINTAIN (<i>level</i>)	N	M	W/U

	magasságon keresztezzen, majd ezt követően tartsa ezt a magasságot.	KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>magasság-on</i>) ÉS TARTSA A MAGASSÁGOT			
50	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott magassági tartományon belül keresztezzen.	CROSS (<i>position</i>) BETWEEN (<i>level</i>) AND (<i>level</i>) KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>magasság</i>) ÉS (<i>magasság</i>) KÖZÖTT	N	M	W/U
51	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott időben keresztezzen.	CROSS (<i>position</i>) AT (<i>time</i>) KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>idő-kor</i>)	N	M	W/U
52	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott időben, vagy az előtt keresztezzen.	CROSS (<i>position</i>) AT OR BEFORE (<i>time</i>) KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>idő-kor</i>) VAGY KORÁBBAN	N	M	W/U
53	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott időben, vagy az után keresztezzen.	CROSS (<i>position</i>) AT OR AFTER (<i>time</i>) KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>idő-kor</i>) VAGY KÉSŐBB	N	M	W/U
54	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott időperióduson belül keresztezzen.	CROSS (<i>position</i>) BETWEEN (<i>time</i>) AND (<i>time</i>). KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>idő</i>) ÉS (<i>idő</i>) KÖZÖTT	N	M	W/U
55	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott sebességgel keresztezzen, majd ezt követően tartsa ezt a sebességet további utasításig.	CROSS (<i>position</i>) AT (<i>speed</i>) KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>sebesség-gel</i>) ÉS TARTSA A SEBESSÉGET	N	M	W/U
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 (<i>position</i>) AT OR LESS THAN (<i>speed</i>) KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>sebesség-gel</i>) VAGY ANNÁL KESEBBEL ÉS TARTSA A SEBESSÉGET VAGY ANNÁL KEVESEBBET	N	M	W/U
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 (<i>position</i>) AT OR GREATER THAN (<i>speed</i>) KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>sebesség-gel</i>) VAGY ANNÁL NAGYOBBAL ÉS TARTSA A SEBESSÉGET VAGY ANNÁL NAGYOBBAT	N	M	W/U
58	Utasítás, hogy keresztezzen meghatározott helyet, meghatározott időben és meghatározott magasságon.	CROSS (<i>position</i>) AT (<i>time</i>) AT (<i>level</i>) KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>idő-kor</i>) és (<i>magasság-on</i>)	N	M	W/U
59	Utasítás, hogy keresztezzen meghatározott helyet, a	CROSS (<i>position</i>) AT OR	N	M	W/U

	meghatározott, vagy annál korábbi időben és meghatározott magasságon.	BEFORE (<i>time</i>) AT (<i>level</i>) KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>idő-kor</i>) VAGY KORÁBBAN (<i>magasság-on</i>)			
60	Utasítás, hogy keresztezzon meghatározott helyet, a meghatározott, vagy annál későbbi időben és meghatározott magasságon.	CROSS (<i>position</i>) AT OR AFTER (<i>time</i>) AT (<i>level</i>) KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>idő-kor</i>) VAGY KÉSŐBB (<i>magasság-on</i>)	N	M	W/U
61	Utasítás, hogy keresztezzon meghatározott helyet, meghatározott magasságon, és meghatározott sebességgel, majd ezt követően tartsa ezt a magasságot és ezt a sebességet további utasításig.	CROSS (<i>position</i>) AT AND MAINTAIN (<i>level</i>) AT (<i>speed</i>) KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>magasság-on</i>) ÉS (<i>sebesség-gel</i>) ÉS TARTSA EZT A MAGASSÁGOT ÉS SEBESSÉGET	N	M	W/U
62	Utasítás, hogy keresztezzon meghatározott időben meghatározott helyet meghatározott magasságon, majd ezt követően tartsa ezt a magasságot.	AT (<i>time</i>) CROSS (<i>position</i>) AT AND MAINTAIN (<i>level</i>) (<i>idő-kor</i>) KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>magasság-on</i>) ÉS TARTSA EZT A MAGASSÁGOT	N	M	W/U
63	Utasítás, hogy keresztezzon meghatározott időben meghatározott helyet meghatározott magasságon, és meghatározott sebességgel, majd ezt követően tartsa ezt a magasságot és sebességet.	AT (<i>time</i>) CROSS (<i>position</i>) AT AND MAINTAIN (<i>level</i>) AT (<i>speed</i>) (<i>idő-kor</i>) KERESZTEZZE (<i>hely-et</i>) (<i>magasság-on</i>) ÉS (<i>sebesség-gel</i>) ÉS TARTSA EZT A MAGASSÁGOT ÉS SEBESSÉGET	N	M	W/U

Megjegyzés: Bármikor, ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot, vagy akár egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

5F-4. Táblázat Oldalirányú eltolt útvonalengedélyek (föld-levegő)

	<i>Az üzenet célja /használat</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
64	Utasítás, hogy repüljön az engedélyezett útvonalával párhuzamosan eltolt útirányon az útvonalától meghatározott távolságra, a meghatározott irányba.	OFFSET (<i>specified distance</i>) (<i>direction</i>) OF ROUTE REPÜLJÖN AZ ÚTVONALÁTÓL (<i>távolságra</i>) ELTOLVA (<i>irányba</i>)	N	M	W/U
65	Utasítás, hogy meghatározott helytől kezdve, repüljön az engedélyezett útvonalával párhuzamosan eltolt útirányon az útvonalától meghatározott távolságra, a meghatározott irányba.	AT (<i>position</i>) OFFSET (<i>specified distance</i>) (<i>direction</i>) OF ROUTE (<i>hely-től</i>) REPÜLJÖN AZ ÚTVONALÁTÓL (<i>távolságra</i>) ELTOLVA (<i>irányba</i>)	N	M	W/U
66	Utasítás, hogy meghatározott időtől kezdődően repüljön az engedélyezett útvonalával párhuzamosan eltolt útirányon az útvonalától meghatározott távolságra, a meghatározott irányba.	AT (<i>time</i>) OFFSET (<i>specified distance</i>) (<i>direction</i>) OF ROUTE (<i>idő-kor</i>) REPÜLJÖN AZ ÚTVONALÁTÓL (<i>távolságra</i>) ELTOLVA (<i>irányba</i>)	N	M	W/U
67	Utasítás, hogy térjen vissza az engedélyezett repülési útvonalra.	PROCEED BACK ON ROUTE TÉRJEN VISSZA AZ ÚTVONALÁRA	N	M	W/U
68	Utasítás, hogy meghatározott helyen, vagy annak elérése előtt térjen vissza az engedélyezett repülési útvonalra.	REJOIN ROUTE BY (<i>position</i>) TÉRJEN VISSZA AZ ÚTVONALÁRA (<i>hely</i>) ELÉRÉSÉIG	N	M	W/U
69	Utasítás, hogy meghatározott, vagy annál korábbi időben térjen vissza az engedélyezett repülési útvonalra.	REJOIN ROUTE BY (<i>time</i>) TÉRJEN VISSZA AZ ÚTVONALÁRA (<i>idő-kor</i>) VAGY KORÁBBAN	N	M	W/U
70	Értesítés a légijármű részére, hogy az engedélyezett útvonalra való visszatérésre szóló engedély kiadására számítsa a meghatározott helyen, vagy annak elérése előtt.	EXPECT BACK ON ROUTE BY (<i>position</i>) AZ ÚTVONALÁRA VALÓ VISSZATÉRÉSRE (<i>hely</i>) ELÉRÉSÉIG SZÁMÍTHAT	L	L	R
71	Értesítés a légijármű részére, hogy az engedélyezett útvonalra való visszatérésre szóló engedély kiadására számítsa a meghatározott, vagy annál korábbi időben.	EXPECT BACK ON ROUTE BY (<i>time</i>) AZ ÚTVONALÁRA VALÓ VISSZATÉRÉSRE (<i>idő-kor</i>) SZÁMÍTHAT	L	L	R
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

5F-5. Táblázat **Útvonal módosítások**
(ATC egység által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
73	Értesítés a légijármű részére azon utasításokról, amelyeket az indulástól valamely meghatározott engedélyhatárig követnie kell.	<i>(departure clearance)</i> <i>(indulási engedély)</i>	N	M	W/U
74	Utasítás, hogy jelenlegi helyzetéből haladjon közvetlenül egy meghatározott helyre.	PROCEED DIRECT TO <i>(position)</i> TARTSON KÖZVETLENÜL <i>(hely-re)</i>	N	M	W/U
75	Utasítás, hogy amikor képes, tartson közvetlenül egy meghatározott helyre.	WHEN ABLE PROCEED DIRECT TO <i>(position)</i> AMIKOR KÉPES TARTSON KÖZVETLENÜL <i>(hely-re)</i>	N	M	W/U
76	Utasítás, hogy meghatározott időben, tartson közvetlenül egy meghatározott helyre.	AT <i>(time)</i> PROCEED DIRECT TO <i>(position)</i> <i>(idő-kor)</i> TARTSON KÖZVETLENÜL <i>(hely-re)</i>	N	M	W/U
77	Utasítás, hogy meghatározott helyről tartson közvetlenül a következő meghatározott helyre.	AT <i>(position)</i> PROCEED DIRECT TO <i>(position)</i> TARTSON <i>(hely-ről)</i> KÖZVETLENÜL <i>(hely-re)</i>	N	M	W/U
78	Utasítás, hogy meghatározott repülési magasság elérését követően tartson közvetlenül egy meghatározott helyre.	AT <i>(level)</i> PROCEED DIRECT TO <i>(position)</i> <i>(magasság-on)</i> TARTSON KÖZVETLENÜL <i>(hely-re)</i>	N	M	W/U
79	Utasítás, hogy tartson meghatározott helyre meghatározott útvonalon keresztül.	CLEARED TO <i>(position)</i> VIA <i>(route clearance)</i> ENGEDÉLYEZVE <i>(hely-re)</i> <i>(útvonal engedély)</i> SZERINT	N	M	W/U
80	Utasítás, hogy haladjon a meghatározott útvonalon.	CLEARED <i>(route clearance)</i> ENGEDÉLYEZVE <i>(útvonal engedély)</i> SZERINT	N	M	W/U
81	Utasítás, hogy haladjon a meghatározott eljárás szerint.	CLEARED <i>(procedure name)</i> ENGEDÉLYEZVE <i>(eljárás neve)</i>	N	M	W/U
236	Utasítás, hogy hagyja el az ellenőrzött légteret.	LEAVE CONTROLLED AIRSPACE HAGYJA EL AZ ELLENŐRZÖTT LÉGTERET	N	M	W/U
82	Hozzájárulás, hogy meghatározott távolságra és irányba eltérjen az engedélyezett útvonaltól.	CLEARED TO DEVIATE UP TO <i>(specified distance)</i> <i>(direction)</i> OF ROUTE ENGEDÉLYEZVE AZ ELTÉRÉS AZ ÚTVONALÁTÓL <i>(meghatározott távolságra)</i> <i>(irányba)</i>	N	M	W/U

83	Utasítás, hogy haladjon meghatározott helyről a meghatározott útvonalon keresztül.	AT (<i>position</i>) CLEARED (<i>route clearance</i>) ENGEDÉLYEZVE (<i>hely-ről</i>) (<i>útvonalon</i>)	N	M	W/U
84	Utasítás, hogy haladjon meghatározott helyről a meghatározott eljárás szerint.	AT (<i>position</i>) CLEARED (<i>procedure name</i>) (<i>hely-ről</i>) ENGEDÉLYEZVE (<i>eljárás</i>)	N	M	W/U
85	Értesítés, hogy számítson meghatározott útvonalon való repülésre vonatkozó engedély kiadására.	EXPECT (<i>route clearance</i>) SZÁMÍTSON (<i>útvonal engedély-re</i>)	L	L	R
86	Értesítés, hogy számítson meghatározott helyről, meghatározott útvonalon való repülésre vonatkozó engedély kiadására.	AT (<i>position</i>) EXPECT (<i>route clearance</i>) SZÁMÍTSON (<i>hely-en</i>) (<i>útvonal engedély-re</i>)	L	L	R
87	Értesítés, hogy számítson meghatározott helyre való közvetlen repülésre vonatkozó engedély kiadására.	EXPECT DIRECT TO (<i>position</i>) SZÁMÍTSON KÖZVETLEN ENGEDÉLYRE (<i>hely-re</i>)	L	L	R
88	Értesítés, hogy számítson az első meghatározott helyről a következő meghatározott helyre történő közvetlen repülésre vonatkozó engedély kiadására.	AT (<i>position</i>) EXPECT DIRECT TO (<i>position</i>) SZÁMÍTSON (<i>hely-en</i>) KÖZVETLEN ENGEDÉLYRE (<i>hely-re</i>)	L	L	R
89	Értesítés, hogy számítson meghatározott időben meghatározott helyre való közvetlen repülés megkezdésére vonatkozó engedély kiadására.	AT (<i>time</i>) EXPECT DIRECT TO (<i>position</i>) SZÁMÍTSON (<i>idő-kor</i>) KÖZVETLEN ENGEDÉLYRE (<i>hely-re</i>)	L	L	R
90	Értesítés, hogy számítson meghatározott magasság elérésekor meghatározott helyre való repülés megkezdésére vonatkozó engedély kiadására.	AT (<i>level</i>) EXPECT DIRECT TO (<i>position</i>) (<i>magasság-on</i>) SZÁMÍTSON KÖZVETLEN ENGEDÉLYRE (<i>hely-re</i>)	L	L	R
91	Utasítás, hogy a meghatározott jellemzőkkel, meghatározott helyen és magasságon, lépjen be a várakozási légterbe.	HOLD AT (<i>position</i>) MAINTAIN (<i>level</i>) INBOUND TRACK (<i>degrees</i>) (<i>direction</i>) TURNS (<i>leg type</i>) VÁRAKOZZON (<i>hely-en</i>) TARTSON (<i>magasság-ot</i>) RÁREPÜLÉSI ÚTIRÁNY (<i>fok</i>) (<i>irány</i>). A FORDULÓKAT (<i>irány-ba</i>) HAJTSA VÉGRE (<i>a kirepülési szakasz meghatározása</i>)	N	M	W/U
92	Utasítás, hogy a közzétett jellemzőkkel, a meghatározott helyen és magasságon, lépjen be a várakozási légterbe.	HOLD AT (<i>position</i>) AS PUBLISHED MAINTAIN (<i>level</i>) VÁRAKOZZON (<i>hely-en</i>) A KÖZZÉTETTEK SZERINT ÉS TARTSON (<i>magasság-ot</i>)	N	M	W/U

93	Értesítés, hogy meghatározott időben számítson további engedély kiadására .	EXPECT FURTHER CLEARANCE AT (time) SZÁMÍTSON TOVÁBBI ENGEDÉLYRE (idő-kor)	L	L	R
94	Utasítás, hogy a meghatározot szerint forduljon balra vagy jobbra, egy meghatározott géptengely irányra.	TURN (direction) HEADING (degrees) FORDULJON (irány-ba) (fok-os) GÉPTENGELYIRÁNYRA	N	M	W/U
95	Utasítás, hogy a meghatározot szerint forduljon balra vagy jobbra egy meghatározott útirányra.	TURN (direction) GROUND TRACK (degrees) FORDULJON (irány-ba) (fok-os) ÚTIRÁNYRA	N	M	W/U
215	Utasítás, hogy forduljon meghatározott fokot balra vagy jobbra.	TURN (direction) (degrees) FORDULJON (irány-ba) (fok-ot)	N	M	W/U
190	Utasítás, hogy repüljön meghatározott géptengely irányon.	FLY HEADING (degrees) REPÜLJÖN (fok-os) GÉPTENGELYIRÁNYON	N	M	W/U
96	Utasítás, hogy folytassa a repülést a jelenlegi géptengely irányon.	CONTINUE PRESENT HEADING FOLYTASSA (fok-os) GÉPTENGELYIRÁNYON	N	M	W/U
97	Utasítás, hogy meghatározott helyről repüljön egy meghatározott géptengely irányon.	AT (position) FLY HEADING (degrees) (hely-től) REPÜLJÖN (fok-os) GÉPTENGELYIRÁNYON	N	M	W/U
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) GÉPTENGELYIRÁNYON	U	M	W/U
98	Utasítás, hogy azonnal forduljon a meghatározot szerint balra vagy jobbra, egy meghatározott géptengely irányra.	IMMEDIATELY TURN (direction) HEADING (degrees) AZONNAL FORDULJON (irány-ba) (fok-os) GÉPTENGELYIRÁNYRA	D	H	W/U
99	Értesítés a légijármű részére, hogy egy meghatározott eljárás szerinti repülésre vonatkozó engedély kiadására számítson.	EXPECT (procedure name) SZÁMÍTSON (eljárás -ra)	L	L	R

Megjegyzés: Bármikor, ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy akár egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

5F-6. Táblázat Sebesség változtatások
(ATC egység által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
100	Értesítés, hogy meghatározott időben érvényessé váló, sebességre vonatkozó utasítás kiadására számítsen.	AT (time) EXPECT (speed) (idő-kor) SZÁMÍTSON (sebesség-re)	L	L	R
101	Értesítés, hogy meghatározott helyen érvényessé váló, sebességre vonatkozó utasítás kiadására számítsen.	AT (position) EXPECT (speed) (hely-en) SZÁMÍTSON (sebesség-re)	L	L	R
102	Értesítés, hogy meghatározott magasságon érvényessé váló, sebességre vonatkozó utasítás kiadására számítsen.	AT (level) EXPECT (speed) (magasságon) SZÁMÍTSON (sebesség-re)	L	L	R
103	Értesítés, hogy meghatározott időben érvényessé váló, sebességtartományra vonatkozó utasítás kiadására számítsen.	AT (time) EXPECT (speed) TO (speed) (idő-kor) SZÁMÍTSON (sebesség-től)(sebesség-ig)	L	L	R
104	Értesítés, hogy meghatározott helyen érvényessé váló, sebességtartományra vonatkozó utasítás kiadására számítsen.	AT (position) EXPECT (speed) TO (speed) (hely-en) SZÁMÍTSON (sebesség-től)(sebesség-ig)	L	L	R
105	Értesítés, hogy meghatározott magasságon érvényessé váló, sebességtartományra vonatkozó utasítás kiadására számítsen.	AT (level) EXPECT (speed) TO (speed) (magaság-on) SZÁMÍTSON (sebesség-től)(sebesség-ig)	L	L	R
106	Utasítás, hogy tartson meghatározott sebességet.	MAINTAIN (speed) TARTSON (sebesség-et)	N	M	W/U
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
107	Utasítás, hogy tartsa jelenlegi sebességet.	MAINTAIN PRESENT SPEED TARTSA JELENLEGI SEBESSÉGÉT	N	M	W/U
108	Utasítás, hogy tartsa a meghatározott, vagy annál nagyobb sebességet.	MAINTAIN (speed) OR GREATER TARTSON (sebesség-et) VAGY NAGYOBBAT	N	M	W/U
109	Utasítás, hogy tartsa a meghatározott, vagy annál kisebb sebességet.	MAINTAIN (speed) OR LESS TARTSON (sebesség-et) VAGY KISEBBET	N	M	W/U
110	Utasítás, hogy tartsa sebességét a meghatározott sebességtartományon belül.	MAINTAIN (speed) TO (speed) TARTSA SEBESSÉGÉT (sebesség-től)(sebesség-ig)	N	M	W/U
111	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét növelje meghatározott sebességre, és azt tartsa további utasításig.	INCREASE SPEED TO (speed) NÖVELJE SEBESSÉGÉT (sebesség-re)	N	M	W/U

112	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét növelje meghatározott vagy annál nagyobb sebességre, és azt vagy annál nagyobb sebességet tartson további utasításig.	INCREASE SPEED TO (<i>speed</i>) OR GREATER NÖVELJE SEBESSÉGÉT (<i>sebesség-re</i>) VAGY NAGYOBBRA	N	M	W/U
113	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét csökkentse meghatározott sebességre, és azt tartsa további utasításig.	REDUCE SPEED TO (<i>speed</i>) CSÖKKENTSE SEBESSÉGÉT (<i>sebesség-re</i>)	N	M	W/U
114	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét csökkentse meghatározott vagy annál kisebb sebességre, és azt vagy annál kisebb sebességet tartson további utasításig.	REDUCE SPEED TO (<i>speed</i>) OR LESS CSÖKKENTSE SEBESSÉGÉT (<i>sebesség-re</i>) VAGY KISEBBRE	N	M	W/U
115	Utasítás, hogy ne lépje túl a meghatározott sebességet	DO NOT EXCEED (<i>speed</i>) NE LÉPJE TÚL (<i>sebesség-et</i>)	N	M	W/U
116	Értesítés, hogy a továbbiakban nem kell betartani az előzőleg kiadott sebesség megkötést.	RESUME NORMAL SPEED TARTSON NORMÁLIS SEBESSÉGET	N	M	W/U
189	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét változtassa meghatározott sebességre.	ADJUST SPEED TO (<i>speed</i>) SZABÁLYOZZA SEBESSÉGÉT (<i>sebesség-re</i>)	N	M	W/U
222	Értesítés, hogy a légijármű megkötés nélkül tarthatja az általa előnybe részesített sebességet.	NO SPEED RESTRICTION NINCS SEBESSÉG MEGKÖTÉS	L	L	R
223	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét csökkentse a legkisebb biztonságos megközelítési sebességre.	REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED CSÖKKENTSEN A LEGKISEBB MEGKÖZELÍTÉSI SEBESSÉGRE	N	M	W/U

Megjegyzés: Bármikor, ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy akár egy magasságtartományt (*block of level*) is meghatározhat.

5F-7. Táblázat Összeköttetéssel/megfigyeléssel/felderítéssel kapcsolatos utasítások
(ATC egység által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
117	Utasítás, hogy térjen át meghatározott ATS egységhez az adott ATS egység megnevezésével, a meghatározott frekvenciára.	CONTACT (<i>unit name</i>) (<i>frequency</i>) TÉRJEN ÁT (<i>egység-hez</i>) (<i>frekvencia</i>)	N	M	W/U
118	Utasítás, hogy meghatározott helyen térjen át meghatározott ATS egységhez az adott ATS egység megnevezésével, a meghatározott frekvenciára.	AT (<i>position</i>) CONTACT (<i>unit name</i>) (<i>frequency</i>) (<i>hely-en</i>) TÉRJEN ÁT (<i>egység-hez</i>) (<i>frekvencia</i>)	N	M	W/U
119	Utasítás, hogy meghatározott időben térjen át meghatározott ATS egységhez az adott ATS egység megnevezésével, a meghatározott frekvenciára.	AT (<i>time</i>) CONTACT (<i>unit name</i>) (<i>frequency</i>) (<i>idő-kor</i>) TÉRJEN ÁT (<i>egység-hez</i>) (<i>frekvencia</i>)	N	M	W/U
120	Utasítás, hogy figyelje a meghatározott ATS egységet az adott ATS egység megnevezésével, a meghatározott frekvencián.	MONITOR (<i>unit name</i>) (<i>frequency</i>) HALLGASSA (<i>egység-et</i>) (<i>frekvencián</i>)	N	M	W/U
121	Utasítás, hogy meghatározott helyen figyelje a meghatározott ATS egységet az adott ATS egység megnevezésével, a meghatározott frekvencián.	AT (<i>position</i>) MONITOR (<i>unit name</i>) (<i>frequency</i>) (<i>hely-en</i>) HALLGASSA (<i>egység-et</i>) (<i>frekvencián</i>)	N	M	W/U
122	Utasítás, hogy meghatározott időben figyelje a meghatározott ATS egységet az adott ATS egység megnevezésével, a meghatározott frekvencián.	AT (<i>time</i>) MONITOR (<i>unit name</i>) (<i>frequency</i>) (<i>idő-kor</i>) HALLGASSA (<i>egység-et</i>) (<i>frekvencián</i>)	N	M	W/U
123	Utasítás, hogy állítson meghatározott (SSR) kódot	SQUAWK (<i>code</i>) ÁLLÍTSON (<i>kód-ot</i>)	N	M	W/U
124	Utasítás, hogy kapcsolja ki SSR válaszjeladóját.	STOP SQUAWK KAPCSOLJA KI VÁLASZJELADÓJÁT	N	M	W/U
125	Utasítás, hogy SSR válaszjeladója küldjön magasságinformációt is.	SQUAWK MODE CHARLIE KAPCSOLJON CHARLIE ÜZEMMÓDRA	N	M	W/U
126	Utasítás, hogy SSR válaszjeladója ne küldjön magasságinformációt.	STOP SQUAWK MODE CHARLIE KAPCSOLJA KI A CHARLIE ÜZEMMÓDOT	N	M	W/U
179	Utasítás, hogy működtesse az SSR válaszjeladó „azonosítás” funkcióját.	SQUAWK IDENT KAPCSOLJA AZ SPI AZONOSÍTÓ JELET	N	M	W/U

5F-8. Táblázat Jelentés/megerősítés kérések
(ATC egység által kezdeményezett)

127	Utasítás, hogy jelentse, ha a légi jármű visszatért az engedélyezett útvonalra.	REPORT BACK ON ROUTE JELENTSE, HA VISSZATÉRT ÚTVONALÁRA	N	L	W/U
128	Utasítás, hogy jelentse, ha a légi jármű elhagyta a meghatározott magasságot.	REPORT LEAVING (<i>level</i>) JELENTSE A (<i>magasság</i>) ELHAGYÁSÁT	N	L	W/U
129	Utasítás, hogy jelentse, ha a légi jármű szintet tart a meghatározott magasságon.	REPORT MAINTAINING (<i>level</i>) JELENTSE A (<i>magasság</i>) TARTÁSÁT	N	L	W/U
175	Utasítás, hogy jelentse, ha a légi jármű elérte a meghatározott magasságot.	REPORT REACHING (<i>level</i>) JELENTSE A (<i>magasság</i>) ELÉRÉSÉT	N	L	W/U
200	Magasság engedéllyel együtt használt utasítás, hogy jelentse, ha a légi jármű elérte a részére kijelölt magasságot.	REPORT REACHING JELENTSE ELÉRÉSÉT	N	L	W/U
180	Utasítás, hogy jelentse, ha a légi jármű meghatározott függőleges tartományon belül van.	REPORT REACHING BLOCK (<i>level</i>) TO (<i>level</i>) JELENTSE A (<i>magasság</i>) ÉS (<i>magasság</i>) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNY ELÉRÉSÉT	N	L	W/U
130	Utasítás, hogy jelentse, ha a légi jármű meghatározott helyet átrepült.	REPORT PASSING (<i>position</i>) JELENTSE (<i>hely</i>) ÁTREPÜLÉSÉT	N	L	W/U
181	Utasítás, hogy jelentse jelenlegi távolságát meghatározott helyhez viszonyítva.	REPORT DISTANCE (<i>to/from</i>) (<i>position</i>) JELENTSE TÁVOLSÁGÁT (<i>hely-ig/ től</i>)	N	M	Y
184	Utasítás, hogy meghatározott időben jelentse a távolságát egy meghatározott helyhez viszonyítva.	AT (<i>time</i>) REPORT DISTANCE (<i>to/from</i>) (<i>position</i>) (<i>idő-kor</i>) JELENTSE TÁVOLSÁGÁT (<i>hely-ig/ től</i>)	N	L	Y
228	Utasítás, hogy jelentse számított érkezési idejét meghatározott helyre.	REPORT ETA (<i>position</i>) JELENTSE SZÁMÍTOTT ÉRKEZÉSÉT (<i>hely-re</i>)	L	L	Y
131	Utasítás, hogy jelentse a maradék üzemanyag mennyiségét és a fedélzeten tartózkodó személyek számát.	REPORT REMAINING FUEL AND PERSONS ON BOARD JELENTSE A MARADÉK ÜZEMANYAGOT ÉS A FEDÉLZETEN TARTÓZKODÓ SZEMÉLYEK SZÁMÁT	U	M	Y
132	Utasítás, hogy jelentse jelenlegi helyzetét.	REPORT POSITION JELENTSE HELYZETÉT	N	M	Y
133	Utasítás, hogy jelentse jelenlegi magasságát.	REPORT PRESENT LEVEL JELENTSE JELENLEGI MAGSSÁGÁT	N	M	Y

134	Utasítás, hogy jelentse a kért sebességét.	REPORT (<i>speed type</i>) (<i>speed type</i>) SPEED JELENTSE (<i>sebesség típusa</i>) (<i>sebesség típusa</i>) SEBESSÉGÉT	N	M	Y
135	Utasítás, hogy erősítse meg és nyugtázza a jelenleg kijelölt magasságot.	CONFIRM ASSIGNED LEVEL ERŐSÍTSE MEG A KIADOTT MAGASSÁGOT	N	L	Y
136	Utasítás, hogy erősítse meg és nyugtázza a jelenleg kijelölt sebességet.	CONFIRM ASSIGNED SPEED ERŐSÍTSE MEG A KIADOTT SEBESSÉGET	N	L	Y
137	Utasítás, hogy erősítse meg és nyugtázza a jelenleg kijelölt útvonalat.	CONFIRM ASSIGNED ROUTE ERŐSÍTSE MEG A KIADOTT ÚTVONALAT	N	L	Y
138	Utasítás, 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
139	Utasítás, hogy erősítse meg az előzőleg jelentett útvonalpont azonosságát.	CONFIRM REPORTED WAYPOINT ERŐSÍTSE MEG A JELENTETT ÚTVONALPONTOT	N	L	Y
140	Utasítás, hogy erősítse meg a következő útvonalpont azonosságát.	CONFIRM NEXT WAYPOINT ERŐSÍTSE MEG A KÖVETKEZŐ ÚTVONALPONTOT	N	L	Y
141	Utasítás, 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
142	Utasítás, hogy erősítse meg a következő útvonalpont utáni első útvonalpont azonosságát.	CONFIRM ENSUING WAYPOINT ERŐSÍTSE MEG A KÖVETKEZŐ UTÁNI ÚTVONALPONTOT	N	L	Y
143	A kérést nem értették. Tisztázni kell, és meg kell ismételni.	CONFIRM REQUEST ERŐSÍTSE MEG KÉRÉSÉT	N	L	Y
144	Utasítás, hogy jelentse a kiválasztott (SSR) kódot.	CONFIRM SQUAWK ERŐSÍTSE MEG A KÓDJÁT	N	L	Y
145	Utasítás, hogy jelentse jelenlegi géptengely irányát.	REPORT HEADING JELENTSE GÉPTENGELYIRÁNYÁT	N	M	Y
146	Utasítás, hogy jelentse jelenlegi útirányát.	REPORT GROUND TRACK JELENTSE ÚTIRÁNYÁT	N	M	Y
182	Utasítás, hogy jelentse az utoljára vett ATIS adás azonosítóját.	CONFIRM ATIS CODE ERŐSÍTSE MEG AZ ATIS	N	L	Y

		KÓDJÁT			
147	Utasítás, hogy adjon helyzetjelentést.	REQUEST POSITION REPORT ADJON HELYZETJELENTÉST	N	M	Y
216	Utasítás, hogy nyújtson be repülési tervet.	REQUEST FLIGHT PLAN NYÚJTSON BE REPÜLÉSI TERVET	N	M	Y
217	Utasítás, hogy jelentse, ha a légijármű leszállt.	REPORT ARRIVAL JELENTSE LESZÁLLÁSÁT	N	M	Y
229	Utasítás, hogy jelentse a leszállásra előnybe részesített kitérő repülőterét.	REPORT ALTERNATE AERODROME JELENTSE KITÉRŐ REPÜLŐTERÉT	L	L	Y
231	Utasítás, a légijárművezető által előnyben részesített magasság jelzésére.	STATE PREFERRED LEVEL JELENTSE ELŐNYBEN RÉSZESÍTETT MAGASSÁGÁT	L	L	Y
232	Utasítás, a légijárművezető által előnyben részesített, a repülőtérré érkezéshez szükséges süllyedés megkezdési idejének és/vagy helyének jelzésére.	STATE TOP OF DESCENT HATÁROZZA MEG A SÜLLYEDÉS KEZDETÉT	L	L	Y

Megjegyzés: Bármikor, ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy akár egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

5F-9 Táblázat Megegyezés alapú utasítások
(ATC egység által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
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
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
150	Utasítás, hogy jelentse, képes-e elfogadni a meghatározott magasságot meghatározott időben.	CAN YOU ACCEPT (level) AT (time) EL TUDJA FOGADNI A (magasság-ot) (idő-kor)?	N	L	A/N
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
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

Megjegyzés: Bármikor, ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy akár egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

5F-10. Táblázat. Légitforgalmi tájékoztatások
(ATC egység által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
153	ATS értesítés, hogy a magasságmérőt a meghatározott nyomásmagasságnak megfelelően állítsa be.	ALTIMETER (<i>altimeter</i>) MAGASSÁGMÉRŐ BEÁLLÍTÁS (<i>nyomásmagasság</i>)	N	L	R
213	ATS értesítés, hogy meghatározott magasságmérő beállítás meghatározott helyre vonatkozik.	(<i>facility designation</i>) ALTIMETER (<i>altimeter</i>) (<i>helységazonosító</i>) MAGASSÁGMÉRŐ BEÁLLÍTÁS (<i>nyomásmagasság</i>)	N	L	R
154	ATS értesítés, hogy a radarirányítás befejeződött.	RADAR SERVICE TERMINATED RADARIRÁNYÍTÁS BEFEJEZVE	N	L	R
191	ATS értesítés, hogy a légi jármű olyan légtérbe lép be, ahol nem biztosítanak ATS szolgáltatásokat, és minden meglévő ATS szolgáltatás megszűnik.	ALL ATS TERMINATED MINDEN ATS SZOLGÁLTATÁS BEFEJEZVE	N	M	R
155	ATS értesítés, hogy radarkapcsolat létesült a meghatározott helyen.	RADAR CONTACT (<i>position</i>) RADAR AZONOSÍTÁS (<i>hely-en</i>)	N	M	R
156	ATS értesítés, hogy a radarkapcsolat elveszett.	RADAR CONTACT LOST A RADARKAPCSOLAT ELVESZETT	N	M	R
210	ATS értesítés, hogy a légi járművet meghatározott helyen radarral azonosították.	IDENTIFIED (<i>position</i>) AZONOSÍTVA (<i>hely-en</i>)	N	M	R
193	Értesítés, hogy a radarazonosság elveszett.	IDENTIFICATION LOST AZ AZONOSSÁGA ELVESZTETT	N	M	R
157	Értesítés, hogy meghatározott frekvencián folyamatosan adáson van. Ellenőrizze, hogy mikrofonja be van-e ragadva.	CHECK STUCK MICROPHONE (<i>frequency</i>) ELLENŐRIZZE, HOGY A FREKVENCIÁN A MIKROFONJA BE VAN-E RAGADVA	U	M	N
158	ATS értesítés, hogy a meghatározott kóddal azonosított ATIS információ az érvényes.	ATIS (<i>ATIS code</i>) ATIS (<i>kódja</i>)	N	L	R
212	ATS értesítés, hogy a meghatározott repülőtérre vonatkozó meghatározott ATIS információ az érvényes	(<i>facility designation</i>) ATIS (<i>ATIS code</i>) CURRENT (<i>helységazonosító</i>) ATIS	N	L	R

		ÉRVÉNYES (ATIS kód)			
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
224	ATS értesítés, hogy késleltetés nem várható.	NO DELAY EXPECTED KÉSÉS NEM VÁRHATÓ	N	L	R
225	ATS értesítés, hogy várható késleltetés nem lett meghatározva.	DELAY NOT DETERMINED KÉSÉS NINCS MEGHATÁROZVA	N	L	R
226	ATS értesítés, hogy a légi jármű a meghatározott időben számíthat a megközelítési eljárás megkezdésének engedélyezésére.	EXPECTED APPROACH TIME (time) VÁRHATÓ BEVEZETÉSI IDŐ (idő)	N	L	R

5F-11 Táblázat Rendszerüzenetek
(ATC egység által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
159	Rendszerüzenet, amely a földi rendszer által észlelt hibára figyelmeztet.	ERROR (<i>error information</i>) HIBA (<i>hiba információ</i>)	U	M	N
160	Értesítés a fedélzeti berendezésnek, hogy a meghatározott adat jogosult a soron következő adat jogosult. Ha nincs adatjogosult meghatározva, akkor ez azt jelzi, hogy bármilyen előzőleg meghatározott soron következő adatjogosultság többé nem érvényes.	NEXT DATA AUTHORITY (<i>facility</i>) SORON KÖVETKEZŐ ADAT JOGOSULT (<i>helység/létesítmény</i>)	L	N	N
161	Értesítés a fedélzeti berendezésnek, hogy az adatkapcsolat összeköttetés a pillanatnyi adatjogosulttal megszűnik.	END SERVICE SZOLGÁLTATÁS VÉGE	L	N	N
162	Értesítés, hogy a földi rendszer nem támogatja ezt a közleményt.	SERVICE UNAVAILABLE SZOLGÁLTATÁS NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE	L	L	N
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
163	Értesítés a légi járművezető részére egy ATS egység azonosítójáról.	(<i>facility designation</i>) (<i>helység/létesítmény azonosítója</i>)	L	N	N
227	Megerősítés a légi jármű fedélzeti rendszerének, hogy a földi rendszer fogadta azt a közleményt, amelyhez a logikai nyugtázás tartozik és megfelelőnek találta a megjelenítésre a felelős személy részére.	LOGICALACKNOWLEDGEMENT LOGIKAI NYUGTÁZÁS	N	M	N
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

5F-12 Táblázat Kiegészítő közlemények
(ATC egység által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használat</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
164	A kapcsolódó utasítást tetszőleges időben hajthatja végre ezután.	WHEN READY AMIKOR KÉSZ	L	N	N
230	A kapcsolódó utasítást hajtsa végre azonnal.	IMMEDIATELY AZONNAL	D	H	N
165	Két közlemény összekapcsolására használt elem, ami engedélyek/utasítások végrehajtásának helyes sorrendjét jelzi.	THEN AZUTÁN	L	N	N
166	A kapcsolódó utasítást forgalmi szempontok miatt adják ki.	DUE TO (traffic type) TRAFFIC (forgalom típusa) FORGALOM MIATT	L	N	N
167	A kapcsolódó utasítást légtérkorlátozás miatt adják ki.	DUE TO AIRSPACE RESTRICTION LÉGTÉRKORLÁTOZÁS MIATT	L	N	N
168	A jelzett közleményt hagyja figyelmen kívül.	DISREGARD HAGYJA FIGYELMEN KÍVÜL	U	M	R
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 ELKÜLÖNÍTÉST VMC-BEN	N	M	W/U
177	Engedély/utasítással összefüggésben használt közlemény, ami jelzi, hogy a légi járművezető akkor hajtsa végre az engedélyt/utasítást, ha készen áll rá.	AT PILOTS DISCRETION A LÉGIJÁRMŰVEZETŐ MEGITÉLÉSE SZERINT	L	L	N
178	(fenntartott hely)	(free text) (szabad szöveg)	L	L	Y
169		(free text) (szabad szöveg)	N	L	R
170		(free text) (szabad szöveg)	D	H	R
183		(free text) (szabad szöveg)	N	M	N
187		(free text) (szabad szöveg)	L	N	N
194		(free text) (szabad szöveg)	N	L	Y
195		(free text) (szabad szöveg)	L	L	R

196		(free text) (szabad szöveg)	N	M	W/U
197		(free text) (szabad szöveg)	U	M	W/U
198		(free text) (szabad szöveg)	D	H	W/U
199		(free text) (szabad szöveg)	N	L	L
201	Nincs használva		L	L	N
202	Nincs használva		L	L	N
203		(free text) (free text) (szabad szöveg)	N	M	R
204		(free text) (free text) (szabad szöveg)	N	M	Y
205		(free text) (free text) (szabad szöveg)	N	M	A/N
206		(free text) (free text) (szabad szöveg)	L	N	Y
207		(free text) (free text) (szabad szöveg)	L	L	Y
208		(free text) (szabad szöveg)	L	L	N

Megjegyzés: 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. Légi jármű fedélzetről kezdeményezett üzenetek**5F-13. Táblázat Válaszok**
(Légi jármű által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
0	Az utasítást megértettem és végrehajtom.	WILCO VÉGREHAJTOM	N	L	Y
1	Az utasítást nem tudom végrehajtani.	UNABLE KÉPTELEN VAGYOK VÉGREHAJTANI	N	L	Y
2	Várjon a válaszomra.	STANDBY VÁRJON	N	L	Y
3	A közleményt vettem és értem.	ROGER ÉRTETTEM	N	L	Y
4	Igen.	AFFIRM IGEN/VAN	N	L	Y
5	Nem.	NEGATIVE NEM/NINCS	N	L	Y

5F-14. Táblázat Magasságváltásra vonatkozó kérések
(Légijármű által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használat</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
6	Kérés, meghatározott magasságon történő repülésre.	REQUEST <i>(level)</i> KÉREK <i>(magasság-ot)</i>	N	L	Y
7	Kérés, meghatározott függőleges tartományon belüli magasságon történő repülésre.	REQUEST BLOCK <i>(level)</i> TO <i>(level)</i> KÉREK <i>(magasság)</i> és <i>(magasság)</i> KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT	N	L	Y
8	Kérés, meghatározott magasságra való utazó emelkedésre.	REQUEST CRUISE CLIMB TO <i>(level)</i> KÉREK UTAZÓEMELKEDÉST <i>(magasság-ra)</i>	N	L	Y
9	Kérés, meghatározott magasságra történő emelkedésre.	REQUEST CLIMB TO <i>(level)</i> KÉREK EMELKEDÉST <i>(magasság-ra)</i>	N	L	Y
10	Kérés, meghatározott magasságra történő süllyedésre.	REQUEST DESCENT TO <i>(level)</i> KÉREK SÜLLYEDÉST <i>(magasság-ra)</i>	N	L	Y
11	Kérés, hogy engedélyezzék meghatározott helyen az emelkedést meghatározott magasságra.	AT <i>(position)</i> REQUEST CLIMB TO <i>(level)</i> <i>(hely-en)</i> KÉREK EMELKEDÉST <i>(magasság-ra)</i>	N	L	Y
12	Kérés, hogy engedélyezzék meghatározott helyen a süllyedést meghatározott magasságra.	AT <i>(position)</i> REQUEST DESCENT TO <i>(level)</i> <i>(hely-en)</i> KÉREK SÜLLYEDÉST <i>(magasság-ra)</i>	N	L	Y
13	Kérés, hogy engedélyezzék meghatározott időben az emelkedést meghatározott magasságra.	AT <i>(time)</i> REQUEST CLIMB TO <i>(level)</i> <i>(idő-kor)</i> KÉREK EMELKEDÉST <i>(magasság-ra)</i>	N	L	Y
14	Kérés, hogy engedélyezzék meghatározott időben a süllyedést meghatározott magasságra.	AT <i>(time)</i> REQUEST DESCENT TO <i>(level)</i> <i>(idő-kor)</i> KÉREK SÜLLYEDÉST <i>(magasság-ra)</i>	N	L	Y
69	Kérés, hogy engedélyezzék a süllyedést VMC-ben saját elkülönítés tartásával.	REQUEST VMC DESCENT KÉREK LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ SÜLLYEDÉST	N	L	Y

Megjegyzés: Bármikor, ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy akár egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

5F-15 Táblázat. Párhuzamosan eltolt útirányra vonatkozó kérések
(Légijármű által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
15	Kérés, hogy engedélyezzék a repülést az engedélyezett útvonallal párhuzamosan, meghatározott oldaltávolságra és meghatározott irányba eltolt útirányon.	REQUEST OFFSET (<i>specified distance</i>) (<i>direction</i>) OF ROUTE KÉREK (<i>meghatározott távolságra</i>) (<i>irányba</i>) ELTOLT PÁRHUZAMOS ÚTIRÁNYT	N	L	Y
16	Kérés, hogy meghatározott helytől engedélyezzék a repülést az engedélyezett útvonallal párhuzamosan, meghatározott oldaltávolságra és meghatározott irányba eltolt útirányon.	AT (<i>position</i>) REQUEST OFFSET (<i>specified distance</i>) (<i>direction</i>) OF ROUTE (<i>hely-en</i>) KÉREK (<i>meghatározott távolságra</i>) (<i>irányba</i>) ELTOLT PÁRHUZAMOS ÚTIRÁNYT	N	L	Y
17	Kérés, hogy meghatározott időtől engedélyezzék a repülést az engedélyezett útvonallal párhuzamosan, meghatározott oldaltávolságra és meghatározott irányba eltolt útirányon.	AT (<i>time</i>) REQUEST OFFSET (<i>specified distance</i>) (<i>direction</i>) OF ROUTE (<i>idő-kor</i>) KÉREK (<i>meghatározott távolságra</i>) (<i>irányba</i>) ELTOLT PÁRHUZAMOS ÚTIRÁNYT	N	L	Y

5F-16. Táblázat Sebességre vonatkozó kérések
(Légijármű által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
18	Kérés, meghatározott sebességgel történő repülésre.	REQUEST (<i>speed</i>) ENGEDÉLYEZZE (<i>sebesség-et</i>)	N	L	Y
19	Kérés, meghatározott sebességtartományon belül történő repülésre.	REQUEST (<i>speed</i>) TO (<i>speed</i>) ENGEDÉLYEZZE A (<i>sebesség-től</i>) (<i>sebesség-ig</i>) SEBESSÉGTARTOMÁNYT	N	L	Y

5F-17. Táblázat Beszédüzemű kapcsolatra vonatkozó kérések
(Légijármű által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
20	Kérés, beszédüzemű összeköttetésre.	REQUEST VOICE CONTACT ENGEDÉLYEZZE A BESZÉDÜZEMŰ ÖSSZEKÖTTETÉST	N	L	Y
21	Kérés, beszédüzemű összeköttetésre meghatározott frekvencián.	REQUEST VOICE CONTACT (<i>frequency</i>) ENGEDÉLYEZZE A BESZÉDÜZEMŰ ÖSSZEKÖTTETÉST (<i>frekvencián</i>)	N	L	Y

5F-18. Táblázat Útvonal változtatásra vonatkozó kérések
(Légijármű által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
22	Kérés közvetlen útírány felvételére a pillanatnyi helyzetből egy meghatározott helyre.	REQUEST DIRECT TO (<i>position</i>) KÉREK KÖZVETLENÜL (<i>hely-re</i>)	N	L	Y
23	Kérés, egy meghatározott eljárás engedélyezésére.	REQUEST (<i>procedure name</i>) ENGEDÉLYEZZE (<i>eljárás megnevezése</i>)	N	L	Y
24	Kérés, útvonalengedélyre	REQUEST CLEARANCE (<i>route clearance</i>) KÉREM AZ ENGEDÉLYT (<i>útvonalengedélyt</i>)	N	L	Y
25	Kérés, engedélyre.	REQUEST (<i>clearance type</i>) CLEARANCE KÉREM AZ (<i>engedély típusa</i>) ENGEDÉLYT	N	L	Y
26	Kérés, hogy eltérhessen az útvonaltól időjárás miatt meghatározott helyre, meghatározott útvonalon keresztül.	REQUEST WEATHER DEVIATION TO (<i>position</i>) VIA (<i>route clearance</i>) IDŐJÁRÁS MIATT KÉREK ELTÉRÉST (<i>hely-re</i>) (<i>útvonalengedély</i>) SZERINT	N	M	Y
27	Kérés, hogy eltérhessen az útvonaltól időjárás miatt meghatározott távolságra, meghatározott irányba.	REQUEST WEATHER DEVIATION UP TO (<i>specified distance</i>) (<i>direction</i>) OF ROUTE IDŐJÁRÁS MIATT KÉREK ELTÉRÉST AZ ÚTVONALTÓL(<i>meghatározott távolságra</i>)(<i>irányba</i>)	N	M	Y
70	Kérés, meghatározott géptengelyirány felvételének engedélyezésére.	REQUEST HEADING (<i>degrees</i>) ENGEDÉLYEZZE A (<i>fokok</i>) GÉPTENGELYIRÁNYT	N	L	Y
71	Kérés, meghatározott útírány felvételének engedélyezésére	REQUEST GROUND TRACK (<i>degrees</i>) ENGEDÉLYEZZE A (<i>fokok</i>) ÚTIRÁNYT	N	L	Y

5F-19. Táblázat Jelentések
(Légijármű által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
28	Értesítés, a meghatározott magasság elhagyásáról.	LEAVING (<i>level</i>) ELHAGYOM (<i>magasság-ot</i>)	N	L	N
29	Értesítés, meghatározott magasságra történő emelkedésről.	CLIMBING TO (<i>level</i>) EMELKEDEM (<i>magasság-ra</i>)	N	L	N
30	Értesítés, egy meghatározott magasságra történő süllyedésről.	DESCENDING TO (<i>level</i>) SÜLLYEDEK (<i>magasság-ra</i>)	N	L	N
31	Értesítés, egy meghatározott hely keresztezéséről.	PASSING (<i>position</i>) KERESZTEZEK (<i>magasságot</i>)	N	L	N
78	Értesítés, hogy a meghatározott időben, a légijármű helyzete a meghatározottak szerinti volt.	AT (<i>time</i>) (<i>distance</i>) (<i>to/from</i>) (<i>position</i>) (<i>idő</i>)-KOR (<i>távolság</i>) (<i>hely-től</i>)	N	L	N
32	Értesítés, a pillanatnyi magasságról.	PRESENT LEVEL (<i>level</i>) JELENLEGI MAGASSÁG (<i>magasság</i>)	N	L	N
33	Értesítés, a pillanatnyi helyzetről.	PRESENT POSITION (<i>position</i>) JELENLEGI HELYZET (<i>helyzet</i>)	N	L	N
34	Értesítés a pillanatnyi sebességről.	PRESENT SPEED (<i>speed</i>) JELENLEGI SEBESSÉG (<i>sebesség</i>)	N	L	N
113	Értesítés a kért sebességről.	(<i>speed type</i>) (<i>speed type</i>) (<i>speed type</i>) SPEED (<i>speed</i>) (<i>sebességtípus</i>) (<i>sebességtípus</i>) (<i>sebességtípus</i>) SEBESSÉG (<i>sebesség</i>)	N	L	N
35	Értesítés a pillanatnyi géptengely irányról fokokban.	PRESENT HEADING (<i>degrees</i>) JELENLEGI GÉPTENGELYIRÁNY (<i>fok</i>)	N	L	N
36	Értesítés a pillanatnyi útirányról fokokban	PRESENT GROUND TRACK (<i>degrees</i>) JELENLEGI ÚTYIRÁNY (<i>fok</i>)	N	L	N
37	Értesítés, hogy a légijármű tartja a meghatározott magasságot.	MAINTAINING (<i>level</i>) TARTOM A (<i>magasság-ot</i>)	N	L	N
72	Értesítés, hogy a légijármű elérte a meghatározott magasságot.	REACHING (<i>level</i>) ELÉRTEM A (<i>magasság-ot</i>)	N	L	N
76	Értesítés, hogy a légijármű elért egy magasságot a meghatározott magasságtartományon belül.	REACHING BLOCK (<i>level</i>) TO (<i>level</i>) ELÉRTEM A (<i>magasság</i>) ÉS (<i>magasság</i>) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT	N	L	N
38	Visszaismétlése a kijelölt magasságnak.	ASSIGNED LEVEL (<i>level</i>) KIJELÖLT MAGASSÁG (<i>magasság</i>)	N	M	N

77	Visszaismétlése a kijelölt magasságtartománynak.	ASSIGNED BLOCK (<i>level</i>) TO (<i>level</i>) KIJELÖLT MAGASSÁGTARTOMÁNY (<i>magasság</i>) ÉS (<i>magasság</i>) KÖZÖTT	N	M	N
39	Visszaismétlése a kijelölt sebességnek.	ASSIGNED SPEED (<i>speed</i>) KIJELÖLT SEBESSÉG (<i>sebesség</i>)	N	M	N
40	Visszaismétlése a kijelölt útvonalnak.	ASSIGNED ROUTE (<i>route clearance</i>) KIJELÖLT ÚTVONAL (<i>útvonalengedély</i>)	N	M	N
41	A légi jármű visszatért az engedélyezett útvonalra.	BACK ON ROUTE VISSZATÉRTEM AZ ÚTVONALRA	N	M	N
42	A következő útvonalpont a meghatározott hely.	NEXT WAYPOINT (<i>position</i>) KÖVETKEZŐ ÚTVONALPONT (<i>hely</i>)	N	L	N
43	A következő útvonalpontra számított érkezési idő (ETA).	NEXT WAYPOINT ETA (<i>time</i>) KÖVETKEZŐ ÚTVONALPONT SZÁMÍTOTT IDEJE (<i>idő</i>)	N	L	N
44	A következő útvonalpont utáni első útvonalpontra meghatározott hely.	ENSUING WAYPOINT (<i>position</i>) A KÖVETKEZŐ UTÁNI ÚTVONALPONT (<i>hely</i>)	N	L	N
45	Az előzőleg jelentett útvonalpont keresztezésének tisztázása.	REPORTED WAYPOINT (<i>position</i>) A JELENTETT ÚTVONALPONT (<i>hely</i>)	N	L	N
46	Az előzőleg jelentett útvonalpont átrepülési idejének tisztázása.	REPORTED WAYPOINT (<i>time</i>) A JELENTETT ÚTVONALPONT ÁTREPÜPÉSI IDEJE (<i>idő</i>)	N	L	N
47	A meghatározott (SSR) kód beállítva.	SQUAWKING (<i>code</i>) (<i>kód</i>) ÁLLÍTVA	N	L	N
48	Helyzetjelentés	POSITION REPORT (<i>position report</i>) HELYZETEM (<i>helyzetjelentés</i>)	N	L	N
79	A legutolsó vett ATIS kód.	ATIS (<i>ATIS code</i>) ATIS (<i>ATIS kód</i>)	N	L	N
89	A meghatározott ATS egység adását figyelem a meghatározott frekvencián.	MONITORING (<i>unit name</i>) (<i>frequency</i>) (<i>egység-et</i>) (<i>frekvencián</i>) FIGYELEM	U	M	N
102	Légi jármű leszállásának jelentésére használják.	LANDING REPORT LESZÁLLÁS JELENTÉS	N	N	N
104	Értesítés, meghatározott hely számított érkezési idejéről.	ETA (<i>position</i>) (<i>time</i>) (<i>hely</i>) SZÁMÍTOTT IDEJE	L	L	N

		(idő)			
105	Értesítés, kitérő repülőtér leszállásra történő használatáról.	ALTERNATE AERODROME (airport) KITÉRŐ REPÜLŐTÉR (repülőtér)	L	L	N
106	Értesítés, az előnyben részesített magasságról.	PREFERRED LEVEL (level) ELŐNYBEN RÉSZESÍTETT MAGASSÁG (magasság)	L	L	N
109	Értesítés, a megközelítéshez történő süllyedés megkezdésének előnyben részesített idejéről.	TOP OF DESCENT (time) A SÜLLYEDÉS MEGKEZDÉSÉNEK ELŐNYBEN RÉSZESÍTETT IDEJE (idő)	L	L	N
110	Értesítés, a megközelítéshez történő süllyedés megkezdésének előnyben részesített helyéről.	TOP OF DESCENT (position) A SÜLLYEDÉS MEGKEZDÉSÉNEK ELŐNYBEN RÉSZESÍTETT HELYE (hely)	L	L	N
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

Megjegyzés: Bármikor, ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy akár egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

5F-20. Táblázat. Megegyezés alapú kérések
(Légijármű által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használat</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
49	Kérés, hogy adja meg a meghatározott sebesség engedélyezésének várható legkorábbi idejét.	WHEN CAN WE EXPECT (<i>speed</i>) MIKOR SZÁMÍTHATUNK (<i>sebesség-re</i>)	L	L	Y
50	Kérés, hogy adja meg a meghatározott sebességtartományon belüli sebesség engedélyezésének várható legkorábbi idejét.	WHEN CAN WE EXPECT (<i>speed</i>) TO (<i>speed</i>) MIKOR SZÁMÍTHATUNK (<i>sebesség</i>) ÉS (<i>sebesség</i>) KÖZÖTTI SEBESSÉGTARTOMÁNYRA	L	L	Y
51	Kérés, hogy adja meg a tervezett útvonalra történő visszatérés engedélyezésének várható legkorábbi idejét.	WHEN CAN WE EXPECT BACK ON ROUTE MIKOR SZÁMÍTHATUNK VISSZATÉRNI AZ ÚTVONALRA	L	L	Y
52	Kérés, süllyedésre vonatkozó engedély kiadásának várható legkorábbi idejére.	WHEN CAN WE EXPECT LOWER LEVEL MIKOR SZÁMÍTHATUNK ALACSONYABB MAGASSÁGRA	L	L	Y
53	Kérés, hogy adja meg az emelkedésre vonatkozó engedély kiadásának várható legkorábbi idejét.	WHEN CAN WE EXPECT HIGHER LEVEL MIKOR SZÁMÍTHATUNK MAGASABB MAGASSÁGRA	L	L	Y
54	Kérés, hogy adja meg az utazó emelkedésre vonatkozó engedély kiadásának várható legkorábbi idejét egy meghatározott magasságra.	WHEN CAN WE EXPECT CRUISE CLIMB TO (<i>level</i>) MIKOR SZÁMÍTHATUNK UTAZÓEMELKEDÉSRE (<i>magasság-ra</i>)	L	L	Y
87	Kérés, hogy adja meg az emelkedésre vonatkozó engedély kiadásának várható legkorábbi idejét egy meghatározott magasságra	WHEN CAN WE EXPECT CLIMB TO (<i>level</i>) MIKOR SZÁMÍTHATUNK EMELKEDÉSRE (<i>magasság-ra</i>)	L	L	Y
88	Kérés, hogy adja meg a süllyedésre vonatkozó engedély kiadásának várható legkorábbi idejét egy meghatározott magasságra	WHEN CAN WE EXPECT DESCENT TO (<i>level</i>) MIKOR SZÁMÍTHATUNK süllyedésre (<i>magasság-ra</i>)	L	L	Y

5F-21. Táblázat. Kényszerhelyzeti és sürgősségi közlemények
(Légijármű által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használat</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
55	Sürgősség jelzése	PAN PAN PAN	U	H	Y
56	Veszélyállapot jelzése	MAYDAY MAYDAY MAYDAY	U	H	Y
112	Speciális jelzés, hogy a légijármű jogellenes beavatkozás alatt áll.	SQUAWKING 7500 A KÓDOM 7500	U	H	Y
57	Értesítés a maradék üzemanyag mennyiségéről, és a fedélzeten tartózkodó személyek számáról.	<i>(remaining fuel)</i> OF FUEL REMAINING AND <i>(persons on board)</i> PERSONS ON BOARD MARADÉK ÜZEMANYAG <i>(mennyiség)</i> FEDÉLZETEN TARTÓZKODÓ SZEMÉLYEK SZÁMA <i>(szám)</i>	U	H	Y
58	Értesítés, hogy a légijárművezető törölni kívánja a kényszerhelyzet állapotát.	CANCEL EMERGENCY TÖRLÖM A KÉNYSZERHELYZET ÁLLAPOTÁT	U	M	Y
59	Értesítés, hogy sürgős ok miatt a légijármű meghatározott útvonalon keresztül eltér egy meghatározott hely felé.	DIVERTING TO <i>(position)</i> VIA <i>(route clearance)</i> ELTÉREK <i>(hely-re)</i> (útvonalon)	U	H	Y
60	Értesítés, hogy sürgős ok miatt a légijármű eltér, az engedélyezett útvonaltól és meghatározott távolságra és irányba az engedélyezett útvonallal párhuzamos útirányt követ.	OFFSETTING <i>(specified distance)</i> <i>(direction)</i> OF ROUTE ELTÉREK AZ ÚTVONALTÓL PÁRHUZAMOSAN ELTOLT ÚTIRÁNYRA <i>(meghatározott távolságra)</i> <i>(irányba)</i>	U	H	Y
61	Értesítés, hogy sürgős ok miatt a légijármű meghatározott magasságra süllyed.	DESCENDING TO <i>(level)</i> SÜLLYEDEK <i>(magasságra)</i>	U	H	Y
80	Értesítés, hogy sürgős ok miatt a légijármű meghatározott távolságra és irányba eltér, az engedélyezett útvonaltól.	DEVIATING UP TO <i>(specified distance)</i> <i>(direction)</i> OF ROUTE ELTÉREK AZ ÚTVONALTÓL <i>(meghatározott távolságra)</i> <i>(irányba)</i>	U	H	Y

Megjegyzés: Bármikor, ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy akár egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

5F-22. Táblázat. Rendszerüzenetek
(Légijármű által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
62	Rendszerüzenet arról, hogy a fedélzeti rendszer hibát észlelt.	ERROR (<i>error information</i>) HIBA (<i>hiba közlemény</i>)	U	L	N
63	Elutasító rendszerüzenet bármilyen CPDLC közleményre, amelyet nem a pillanatnyilag adatadatjogosult földi berendezés küldött.	NOT CURRENT DATA AUTHORITY JELENLEG NEM ADATJOGOSULT	L	L	N
99	Rendszerüzenet, amely arról tájékoztatja a földi berendezést, hogy ő a pillanatnyi adatadatjogosult.	CURRENT DATA AUTHORITY JELENLEGI ADATJOGOSULT	L	L	N
64	Értesítés a földi rendszernek, hogy a meghatározott ATS egység a pillanatnyi adatjogosult.	(<i>facility designation</i>) (<i>létesítmény/helység azonosító</i>)	L	L	N
107	Rendszerüzenet annak a földi rendszernek, amely megpróbál kapcsolatot létesíteni egy légijárművel, de a pillanatnyi adatjogosult ezt a földi rendszert nem jelölte ki soron következő adatjogosultnak.	NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY NINCS FELHATALMAZVA SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULTNAK	L	L	N
73	Rendszerüzenet, amely jelzi a szoftver változat számát.	(<i>version number</i>) (<i>változat szám</i>)	L	L	N
100	Megerősítés a földi rendszernek, hogy a fedélzeti 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

5F-23. Táblázat. Kiegészítő közlemények
(Légijármű által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
65	Indoklására használt légijárművezető közlemény.	DUE TO WEATHER IDŐJÁRÁS MIATT	L	L	N
66	Indoklására használt légijárművezető közlemény.	DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE LÉGIJÁRMŰ TELJESÍTMÉNYE MIATT	L	L	N
74	Szándék kifejezése a légijárművezető részéről, hogy VMC –ben saját elkülönítést kíván tartani.	REQUEST TO MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC KÉREK SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉS TARTÁST VMC-BEN	L	L	N
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
101	A pilótának lehetővé teszi, hogy jelezze a CPDLC szolgáltatás befejezésének szándékát a pillanatnyi adatjogosulttal.	REQUEST END OF SERVICE KÉREM A SZOLGÁLTATÁS BEFEJEZÉSÉT	L	L	N
103	A pilótának lehetővé teszi, hogy jelezze az IFR repülési tervének törlését.	CANCELLING IFR TÖRLÖM AZ IFR REPÜLÉSI TERVEMET	N	L	Y
108	Értesítés, hogy a jégtelenítés művelete befejeződött.	DE-ICING COMPLETE JÉGTENELÍTÉST BEFEJEZTEM	L	L	N
67		<i>(free text)</i> <i>(szabad szöveg)</i>	N	L	N
68		<i>(free text)</i> <i>(szabad szöveg)</i>	D	H	Y
90		<i>(free text)</i> <i>(szabad szöveg)</i>	N	M	N
91		<i>(free text)</i> <i>(szabad szöveg)</i>	N	L	Y
92		<i>(free text)</i> <i>(szabad szöveg)</i>	L	L	Y
93		<i>(free text)</i> <i>(szabad szöveg)</i>	U	H	N

94		(free text) (szabad szöveg)	D	H	N
95		(free text) (szabad szöveg)	U	M	N
96		(free text) (szabad szöveg)	U	L	N
97		(free text) (szabad szöveg)	L	L	N
98		(free text) (szabad szöveg)	N	N	N

Megjegyzés: 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).

5F-24. Táblázat. Megegyezésre küldött válaszok
(Légijármű által kezdeményezett)

	<i>Az üzenet célja /használata</i>	<i>Az üzenet</i>	<i>Sürgősség</i>	<i>Riasztás</i>	<i>Válasz</i>
81	El tudjuk fogadni a meghatározott magasságot a meghatározott időben.	WE CAN ACCEPT (<i>level</i>) AT (<i>time</i>) ELFOGADJUK (<i>magasság-ot</i>) (<i>idő-kor</i>)	L	L	N
82	Nem tudjuk elfogadni a meghatározott magasságot.	WE CANNOT ACCEPT (<i>level</i>) NEM TUDJUK ELFOGADNI A (<i>magasság-ot</i>)	L	L	N
83	El tudjuk fogadni a meghatározott sebességet a meghatározott időben.	WE CAN ACCEPT (<i>speed</i>) AT (<i>time</i>) ELFOGADJUK A (<i>sebesség-et</i>) (<i>idő-kor</i>)	L	L	N
84	Nem tudjuk elfogadni a meghatározott sebességet.	WE CANNOT ACCEPT (<i>speed</i>) NEM TUDJUK ELFOGADNI A (<i>sebesség-et</i>)	L	L	N
85	El tudjuk fogadni a párhuzamos útirányt az útvonaltól meghatározott oldaltávolságra és irányba, meghatározott időben.	WE CAN ACCEPT (<i>specified distance</i>) (<i>direction</i>) AT (<i>time</i>) ELFOGADJUK A (<i>távolság-ot</i>) (<i>irány-ba</i>) (<i>idő-kor</i>)	L	L	N
86	Nem tudjuk elfogadni a párhuzamos útirányt az útvonaltól meghatározott oldaltávolságra és irányba	WE CANNOT ACCEPT (<i>specified distance</i>) (<i>direction</i>) NEM TUDJUK ELFOGADNI A (<i>távolság-ot</i>) (<i>irányba</i>)	L	L	N

Megjegyzés: Bármikor, ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy akár egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

6. Függelék

SZÉLNYÍRÁSSAL KAPCSOLATOS TÁJÉKOZTATÁSOK TOVÁBBÍTÁSA

1. A légijárművezetők elvárásai a tájékoztatás adásával kapcsolatban

A légijárművezetők 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 meteorológiai irodától ered, vagy légijármű jelentésén alapul. Figyelembe véve, hogy egyes légijárművek méreteiktől és sebességüktől függően másképp érzékelhetik ugyanannak a szélnyírásnak a hatását, szükséges annak megadása, hogy a jelentés milyen légijárműtől származott. A tájékoztatás minden esetben tartalmazza az észlelés helyét, magasságát és időpontját. Hasznos lehet továbbá annak jelzése, hogy a légijármű által jelzett szélnyírás esetén milyen eljárás vált szükségessé a légijárművezető részéről a szélnyírás hatásának kiküszöbölésére.

Mindezek a tájékoztatások kellő időben álljanak a légijárművezető rendelkezésére, hogy mielőtt a légijármű a szélnyírásnak kitett területre ér, kellőképpen felkészülhessen, és megfelelően meghatározhassa az általa legmegfelelőbbnek tartott módszert a szélnyírás lehetséges hatásainak kiküszöbölésére. A légijármű részére továbbított tájékoztatások ugyanakkor legyenek tömörek, megfogalmazásuk lényegretörő és félreérthetetlen.

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. Légijárművek jelentései a légiforgalmi szolgálati egységek számára

A légijárművezetők jelentéseik összeállításánál vegyék figyelembe, hogy azok tartalmazzák mindazokat a hasznos információkat, melyekről feltételezhető, hogy a követő légijárművek 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 légijármű sebesség változásának jelzésére, mivel a „negatív” szó használata félreérthető olyan értelemben, hogy nem tapasztaltak szélnyírást.

Fentiek figyelembevételével az ATS egységek elvárják, hogy a légijárművek berendezéseiktől függően az észlelt szélnyírásról a következő formában adjanak tájékoztatást:

– azok a légijárművek, melyek navigációs berendezései lehetővé teszik a szélirány és szélsebesség meghatározását, jelezzék a szélviszonyok megváltozását a magasság tartomány egyidejű megadásával, például:

„(légijármű-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”

– azok a légijárművek, melyek berendezései nem teszik lehetővé a fenti adatok megadását, a légijármű sebességének megváltozását jelezzék, a jellemző magasságokon, például:

„(légijármű-azonosító jel) ENCOUNTERED WIND SHEAR ON TAKE-OFF, AIRSPEED LOSS 20 KNOTS AT 500 FEET”, vagy

„(légijármű-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”

– azok a légijárművek, melyek nem tudják megadni a sebességváltozást, közölgjék 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”

A fenti példákban lévő „ENCOUNTERED” szó használata egyértelműen jelzi, hogy a közleményt a légijármű továbbította.

A légijárművezetőktől a szélnyírás jelzésén túlmenően az ATS egységek elvárják, hogy jelezzék, amennyiben szélnyírást nem észleltek azt követően, hogy részükre valamely ATS egység szélnyírásról szóló figyelmeztető közleményt továbbított.

2.2. A meteorológiai iroda jelentései és előrejelzései az ATS egységek számára

Ha a repülőtéri meteorológiai irodának lehetősége van a szélnyírás észlelésére és mérésére a repülőtéren földi telepítésű szélnyírás mérő 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.

Az ATS egységek értesítése történhet telefonon, vagy a WS WRNG közlemény egyéb távközlési berendezésen történő továbbításával.

Azokon a repülőtereken, ahol zömében nemzetközi repülőseket szolgálnak ki – írott formájú tájékoztatás esetén – a közleményt rövidített angol nyelven kell továbbítani.

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 TU154 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 AN24 DEPARTING RWY 26 AT 0820 REPORTED AIRSPEED LOSS 20 KNOTS AT 500 FEET”, vagy

„WS WRNG IL18 DEPARTING AT 0905 REPORTED WIND SHEAR BETWEEN 700 AND 1000 FEET, MAXIMUM THRUST REQUIRED” stb.

A meteorológiai iroda értesítse a korábban értesített egységeket, amennyiben a szélnyírást a továbbiakban nem észlelik.

3. Az ATS egységek eljárásai

Az ATS egységek a rendelkezésükre álló szélnyírásra vonatkozó tájékoztatásokat az alábbiak szerint közölik a légijárművekkel:

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 szélnyírási viszonyok esetén nem biztosítja a tájékoztatás időszerűségét és pontosságát.

Ha a repülőtéren automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat működik, szükséges az ATIS adás elemei közé figyelmeztető tájékoztatást bevenni, amely utal a szélnyírás előfordulására és jelzi, hogy a légijármű vezetője aktuális szélnyírási közleményt fog kapni az ATS egységektől, például:

„CAUTION, WIND SHEAR REPORTED ON (intermediate /final approach/ take-off), EXPECT ACTUAL INFORMATION LATER”.

Az ATS egységek mindaddig folytassák a figyelmeztető közlemények továbbítását, míg az egymást követő légijárművek egybevágó jelentései alapján kellő biztosíték nincs arra, hogy a szélnyírási jelenség megszűnt.

7. Függelék

ACAS IMPLEMENTATION MONITORING FORM FOR ATS

Name of reporting unit:

Date and time of occurrence: UTC

Sector/Position:

Workload: low (.....) normal (.....) high (.....)

Is the occurrence related
to a TA or a RA: TA (.....) RA (.....) ? (.....)

Description of the occurrence:

Position and altitude of the occurrence: R/FL

INVOLVED AIRCRAFT

No 1

Call sign: SSR Code: ACAS-equipped: Yes (.....) No (.....) ? (.....)

No 2 Unknown? (.....), otherwise:

Call sign: SSR Code: ACAS-equipped: Yes (.....) No (.....) ? (.....)

VFR (.....) Military (.....) Other (.....)

R/T with a/c No 1? YES (.....) No (.....)

R/T with a/c No 2? YES (.....) No (.....)

Did either pilot report an airmis? Yes (.....) No (.....)

Did either pilot ask for traffic information? Yes (.....) No (.....)

If 'yes', was it before manoeuvring? (.....) after manoeuvring? (.....)

Was the action taken by the pilot justified in your view? Yes (.....) No (.....)

(if 'yes' comment under 'Remarks' below)

Will recorded radar data become available? Yes (.....) No (.....) ? (.....)

Did the occurrence disrupt your activities? Yes (.....) No (.....) ? (.....)

(if 'yes' comment under 'Remarks' below)

REMARKS

8. Függelék

BUDAPEST ATS KÖZPONT IRÁNYÍTÓ EGYSÉGEI ÁLTAL ALKALMAZHATÓ RADARELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUMOK

1. Általános rész

1.1. Az alábbiakban leírt elkülönítési minimumokat az illetékes légi közlekedési 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. Radar információk és radarelkülönítési minimumok

2.1. Radar információk használata

2.1.1. Az illetékes légi közlekedési hatóság által jóváhagyott távolkörzeti elsődleges és másodlagos radaroktól, valamint a közeli körzeti elsődleges és másodlagos radaroktól (TAR) származó radar információkat Budapest FIR-en belül FL660 (20 100 m STD) és alatti ellenőrzött légterekben – az alábbi előírásokat figyelembe véve – lehet légi járművek radarelkülönítésére felhasználni.

2.1.2. Budapest ATS Központban a radaradat feldolgozó rendszert multiradar üzemmódban kell használni.

2.2. Radarelkülönítési minimumok

2.2.1. A Budapest TMA-n kívüli légterekben a radarelkülönítési minimum 5 NM.

2.2.2. Budapest TMA-n belül, a radarelkülönítési minimum TAR információ rendelkezésre állása esetén 3 NM, 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. A köris-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. Ferihegy CTR-ben a TAR-nak a futópályák földterési zónáiban a földig, a futópályák meghosszabbított középvonalában az ILS sávokban, a CTR egyéb területén 1500 láb (450 m) AMSL felett radarinformációt kell biztosítani.

2.5. Leszálló légi járművek

2.5.1. Budapest/Ferihegy repülőtérre az egymást követő azonos futópályára végrehajtott végső megközelítést végző légi járművek elkülönítésénél vegyék figyelembe:

- a turbulencia esetén alkalmazandó radarelkülönítési minimumokat,
- a leszálló légi járműveknek megengedett átlagos futópálya-foglaltsági idejét,
- a futópálya állapotot, valamint
- a gurulóutak kialakítását.

A radarelkülönítési minimum értéke 3 NM-nál kisebb nem lehet.

2.5.2. Budapest/Ferihegy repülőtérre párhuzamos megközelítést végrehajtó légi járművek esetén az alábbi radarelkülönítési minimumok alkalmazandók:

- a szomszédos ILS irányávokra történő ráfordításoknál minimálisan 3 NM vízszintes, vagy 1000 láb (300 m) függőleges elkülönítést kell biztosítani;
- minimálisan 2,5 NM hosszirányú radarelkülönítés tartandó a szomszédos irányávokon egymást követő légi járművek között. Ezt az elkülönítési minimumot csak azután lehet alkalmazni, miután a légi járművezetők az irányávok követését jelentették.

Amikor párhuzamos megközelítések vannak folyamatban, erről a légi járműveket tájékoztatni kell.

4. számú melléklet a 115/2005. (XII. 27.) GKM rendelethez

[3. számú melléklet a 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelethez]

MEGHATÁROZÁSOK

A rendelet Mellékleteinek szövegében használt kifejezések jelentése a következő:

Megjegyzés: A „szolgálat” kifejezés mindvégig funkciók vagy nyújtott szolgáltatás megjelölésére vonatkozó elvont fogalomként, míg az „egység” kifejezés egy szolgálatot ellátó kollektív testület megjelöléseként kerül alkalmazásra.

1. Adatfeldolgozás – Data processing

Adatokkal kapcsolatosan végzett műveletek rendszeres sorrendje.

Megjegyzés: Ilyen műveletek: az adatok összevonása, rendezése, kiszámítása, vagy bármely másféle átalakítása vagy átrendezése, az információ kivitelének vagy felülvizsgálatának, illetve az információ ábrázolás megváltoztatásának céljából.

2. Adatkapcsolati összeköttetések – Data link communications

Távközlési összeköttetés, amelynek során a közleményeket adatkapcsolaton keresztül továbbítják.

3. Adatkapcsolaton keresztül kiadott előzetes engedély – Downstream Clearance (DSC)

A repülés során egy később illetékes ATC egység által levegő/föld adatkapcsolaton keresztül kiadott olyan engedély, amely majd az adott ATC egység illetékességi területére vonatkozik.

4. Adatkapcsolat kezdeményező képesség – Data link initiation capability (DLIC)

Adatkapcsolat alkalmazása, amely lehetővé teszi az adatkapcsolatok alkalmazásának kezdeményezéséhez szükséges címek, nevek és az adatkapcsolat változat számainak cseréjét.

5. Adat minőség – Data quality

Megbízhatósági fok vagy szint amely azt mutatja, hogy a megadott adat pontosság, felbontás és megbízhatóság szempontjából megfelel az adatfelhasználó igényeinek.

6. Adatszabály – Data convention

Azon módot, vagy sorrendet meghatározó, egyeztetett szabályok csoportja, amely szerint egy adatkészlet értelmes közleménnyé állítható össze.

7. Adó egység/irányító – Sending unit/controller

Közleményt adó légiforgalmi szolgálati egység/légiforgalmi irányító.

Megjegyzés: Lásd a vevő egység/irányító meghatározását.

8. ADS

Automatikus adattovábbításon alapuló felderítés jelölésére használt rövidítés.

9. ADS megállapodás – ADS agreement

Az ADS jelentések tartalmát és feltételeit rögzítő terv (azaz, az ATS egység által megkívánt adatok, és az ADS jelentések gyakoriságának vonatkozásában az ADS szolgálat nyújtását megelőzően megállapodásra kell jutni).

Megjegyzés: A megállapodás feltételei a földi rendszer és a légi járművek közötti címzett ADS kapcsolat, vagy címzett ADS kapcsolatok sorozata útján valósulnak meg.

10. ADS Szolgálat – ADS service

Olyan szolgálat, mely az automatikus berendezésfüggő légtér ellenőrző rendszer által biztosított légijármű tájékoztatásokat használja fel.

11. AFIL

Levegőből benyújtott repülési terv jelölésére használt rövidítés.

12. AIP

Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány jelölésére használt rövidítés.

13. AIRMET tájékoztatás – AIRMET information

Egy meteorológiai észlelő állomás által közzétett tájékoztatás meghatározott útvonali időjárási képződmény előfordulására, vagy várható előfordulására, amely kis magasságban működő légijárművek biztonságát befolyásolhatja, és az érintett repüléstájékoztató körzetben, vagy alkörzetben, kis magasságon működő repülések számára közzétett előjelzésbe nem került bele.

14. AIRPROX

A légiforgalmi eseményjelentésben a légijármű közelség jelölésére használt kód szó.

15. AIS

Légiforgalmi tájékoztató szolgálat jelölésére használt rövidítés.

16. AIS egység – AIS unit

Meghatározását lásd a „Légiforgalmi tájékoztató szolgálati egység” alatt.

17. Akadály – Obstacle

Minden olyan rögzített (akár ideiglenes, akár állandóhelyű) és mozgó tárgy, illetve ezek részei, amelyek a légijárműveknek a földfelszínen történő mozgására használatos területén helyezkednek el, illetve amelyek a levegőben lévő légijárművek védelmét szolgáló meghatározott felületeken túlnyúlnak.

18. Akadálymentes tengerszint feletti magasság, vagy Akadálymentes földfelszín feletti magasság – Obstacle clearance altitude (OCA) or Obstacle clearance height (OCH)

Az a legalacsonyabb tengerszint feletti magasság (OCA), vagy az a legalacsonyabb magasság a vonatkozó futópálya küszöbe, illetve a repülőtér tengerszínhez viszonyított magassága (Elevation) felett (OCH) – amelyik alkalmazható –, amelyet az ide vonatkozó akadálymentességi követelmények figyelembevételével állapítanak meg.

1. Megjegyzés: Az akadálymentes tengerszint feletti magasságot a közepes tengerszintre vonatkoztatják és az akadálymentes földfelszín feletti magasságot a küszöb tengerszínhez viszonyított magasságára vagy nem-precíziós műszer megközelítések esetén, a repülőtér tengerszínhez viszonyított magasságára vonatkoztatják, vagy a küszöb tengerszínhez viszonyított magasságára, ha az több mint 7 lábbal (2 m) a repülőtér tengerszínhez viszonyított magassága alatt van. Az akadálymentes földfelszín feletti magasságot a körözéses megközelítések esetében a repülőtér tengerszínhez viszonyított magasságára vonatkoztatják.

2. Megjegyzés: Az egyszerűség kedvéért, ahol mindkét meghatározást alkalmazzák, azok írásban „OCA/H” rövidítéssel is feltüntethetők.

19. Alapforduló – Base turn

Az a forduló, melyet a légijármű a kezdeti megközelítés során a kirepülési útirány vége és a közbenső, vagy végső megközelítési útirány kezdete között hajt végre. Ezek nem reciprok útirányok.

Megjegyzés: Alapfordulók magasság tartással és süllyedőben is kijelölhetők, az egyedi eljárásoknak megfelelően.

20. ALERFA

A riasztás állapota megjelölésére használt kód szó.

21. Alfabetikus karakterek – Alphanumeric characters (alphanumerics)

Betűk és számjegyek meghatározására használt gyűjtő kifejezés.

22. AMC

A Légtérigazdálkodó Csoport jelölésére használt rövidítés.

23. ATIS

Az automatikus közlekedési tájékoztató szolgálat jelölésére használt rövidítés.

24. ATS asszisztens – ATS assistant

Az a személy, aki a légiforgalmi szolgálatok ellátásában segít, azonban nincs feljogosítva a légi járműveknek kiadandó engedélyekkel, vagy tájékoztatásokkal kapcsolatos döntések meghozatalára.

25. ATS egység – ATS unit

Meghatározását lásd a „Légiforgalmi szolgálati egység” alatt.

26. ATS útvonal – ATS route

A forgalom lebonyolítására kijelölt útvonal, amelyet a légiforgalmi szolgálatok ellátása érdekében határoztak meg.

1. Megjegyzés: Az ATS útvonal kifejezést a tanácsadói útvonal, az ellenőrzött, vagy nem ellenőrzött útvonal, érkezési vagy indulási útvonal, stb. jelzésére felváltva használják.

2. Megjegyzés: Egy ATS útvonalat az ATS útvonal nevével, a fontos pontoktól (út-pontok), illetve ezekre tartó útiránnyal, a fontos pontok közötti távolsággal, jelentési kötelezettséggel és a légiközlekedési hatóság által megállapított legkisebb biztonságos repülési magassággal határoznak meg.

27. Automatikus közlekedési tájékoztató szolgálat – Automatic terminal information service (ATIS)

Egész nap, vagy a nap meghatározott részében aktuális, rutin jellegű tájékoztatások biztosítása érkező és induló légi járművek részére.

Adat kapcsolat – Automatikus közlekedési tájékoztató szolgálat (D-ATIS). Adat kapcsolat útján történő ATIS biztosítása.

Beszéd üzemű – Automatikus közlekedési tájékoztató szolgálat (Beszéd üzemű ATIS). Folyamatos és ismétlődő, általános adások útján történő ATIS biztosítása.

28. Azonosított forgalom – Identified traffic

A radarerővel látható minden olyan radar helyzetjel, melyet a radarazonosítási eljárások valamelyikével azonosítottak.

29. Állomás mágneses elhajlás – Station declination

Egy VOR állomás nulla fokos radiálja és a földrajzi észak közötti, a VOR állomás kalibrálásának időpontjában meghatározott iránykülönbség.

30. Általános adás – Broadcast

Olyan, a légi navigációval kapcsolatos tájékoztatások adása, amely nem egy meghatározott állomásnak, vagy állomásoknak szól.

31. Általános légiforgalom (GAT) – General Air Traffic (GAT)

A polgári légi járművek, valamint az állami légi járművek (beleértve a katonai, vám- és rendőrségi légi járműveket), mozgásának összessége, amelyeket az ICAO eljárásainak megfelelően hajtanak végre.

32. Áramlásszabályozás – Flow control

Adott légtérben, adott útvonalon, vagy egy adott repülőtér felé haladó forgalom áramlásának szabályozása a légtér hatékonyabb kihasználása céljából.

33. Átadó egység/irányító – Transferring unit/controller

Légiforgalmi irányító egység/légiforgalmi irányító, amely/aki egy légi jármű légiforgalmi irányításával járó felelősséget a repülés útvonala szerinti soron következő légiforgalmi irányító egységnek/légiforgalmi irányítónak adja át.

Megjegyzés: Lásd az átvevő egység/irányító meghatározását.

34. Átkapcsolási pont – Change over point

Az a pont, ahol a VOR berendezéssel kijelölt ATS útvonalszakaszon üzemelő légi járműtől elvárják, hogy a már átrepült berendezés – mint elsődleges navigációs referencia hely – követéséről áll az előtte levő berendezés követésére.

Megjegyzés: Az átkapcsolási pontokat azért jelölik ki, hogy a jelek erőssége és minősége a legmegfelelőbb egyensúlyban legyen a navigációs berendezések között minden használatos szinten, továbbá, hogy azonos berendezéstől származó irányítást biztosítsanak az azonos útvonalszakaszon üzemelő összes légi jármű számára.

35. Átváltási magasság – Transition altitude

Az a magasság, amelyen, vagy amely alatt a légi jármű függőleges helyzetét a közepes tengerszint feletti magasságok szerint ellenőrzik.

36. Átváltási réteg – Transition layer

Az átváltási magasság és az átváltási szint közötti légtér.

37. Átváltási szint – Transition level

Az átváltási magasság felett használható legalacsonyabb repülési szint.

38. Átvevő egység/irányító – Accepting unit/controller

A légi jármű irányításának átvételére soron következő légiforgalmi irányító egység/légiforgalmi irányító.

Megjegyzés: Lásd az átadó egység/irányító meghatározását.

39. Belépési/belépő pont – Entry point

Navigációs berendezéssel, vagy fontos ponttal meghatározott első jelentőpont, amely fölött a légi jármű átrepül, vagy várható, hogy át fog repülni valamely repüléstájékoztató, vagy irányítói körzetbe történő belépésekor.

40. Benyújtott repülési terv – Filed flight plan

A repülési terv, ahogyan azt a légi jármű vezetője, vagy kijelölt képviselője benyújtotta egy ATS egységnél, minden esetleges későbbi módosítás nélkül.

41. Berendezésfüggő automatikus légtérellenőrzés (ADS) – Automatic Dependent Surveillance (ADS)

Légtér ellenőrzési mód, amikor egy légi jármű adatátviteli csatornán keresztül automatikusan továbbítja a fedélzeti navigációs és helyzetjelentő rendszerektől származó adatokat, beleértve a légi jármű hívójelét, a 4 dimenziós helyzet tájékoztatást és szükség szerint egyéb adatokat is.

Megjegyzés: Amikor a fenti kifejezés után a „közlemény” szót használják, akkor az a benyújtott repülési terv adatainak tartalmát és formáját jelenti, ahogyan azt továbbították.

42. Bevezetési sorrend – Approach sequence

Az a sorrend, amelyben két vagy több légi jármű engedélyt kap a repülőtérre történő leszálláshoz való közeledésre.

43. Bevezető irányító egység – Approach control unit

Egy vagy több repülőtér érkező, vagy induló ellenőrzött forgalma számára légiforgalmi irányító szolgálat ellátása céljából létesített egység.

44. Bevezető irányító szolgálat – Approach control service

Érkező, vagy induló ellenőrzött forgalom részére nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat.

45. Bizonytalanság állapota – Uncertainty phase

Olyan helyzet, amikor bizonytalanság áll fenn valamely légi jármű és a fedélzetén tartózkodó személyek biztonságával kapcsolatban.

46. Biztonsági megállási terület – Stopway

A rendelkezésre álló felszállási távolság végén a földön meghatározott derékszögű terület, amelyet úgy alakítottak ki, hogy azon a légi jármű a felszállás megszakítása esetében megállítható legyen.

47. Biztonsági zóna – No transgression zone (NTZ)

Egy mástól független párhuzamos megközelítések vonatkozásában a két futópálya meghosszabbított középvonalai közötti távolság közepén húzódó meghatározott méretű légtér folyosó, amelybe ha belép egy légi jármű, akkor irányítói beavatkozás válik szükségessé a szomszédos irányzávon megközelítést végző légi jármű veszélyeztetésének elkerülése érdekében.

48. Budapest FIR

A Magyar Köztársaság államhatára által körbezárt terület, amely a földfelszíntől a légiközlekedésre igénybe vehető legnagyobb magasságig terjed.

49. Címzett ADS kapcsolat – ADS contract (ADS-C)

ADS elektronikus protokollgyeztetés, amelynek segítségével a földi rendszer és a légi járművek között az ADS megállapodás feltételei megvalósulnak, meghatározva, hogy milyen feltételek esetén kezdeményezzék az ADS jelentéseket, és a jelentések milyen adatokat tartalmazzanak.

Megjegyzés: Az „ADS elektronikus protokollgyeztetés” olyan gyűjtőfogalom, mely felváltva jelenthet esemény alapú ADS protokollgyeztetést (event contract), kérést tartalmazó ADS protokollgyeztetést (demand contract), időszakos ADS protokollgyeztetést (periodic contract), vagy kényszerhelyzeti módot (emergency mode). A földre irányuló ADS jelentések a földi rendszerek között is felhasználhatók.

50. CRC rendszeres információfelesleg felülvizsgálat – Cyclic Redundancy Check (CRC)

Az adatok digitális kifejezéséhez használt matematikai algoritmus, amely megfelelő biztonsági szintet nyújt az adat veszteséssel vagy változással szemben.

51. CTOT

Lásd a Számított Felszállási Idő-nél.

52. CTR, vagy CTZ – CTR or CTZ

Repülőtéri irányító körzet jelölésére használt rövidítés.

53. Csatlakozási pont – Joining point

Az a pont, ahol a légi jármű nem ellenőrzött légtérből irányítói körzetbe ténylegesen, vagy várhatóan belép.

54. DES

Lásd a Repülés Felfüggesztésének Törlése Közlemény-nél.

55. DETRESFA

A veszély állapot megjelölésére használt kód szó.

56. Egyedi kód – Discrete code

Négy számjegyű SSR kód, melynek az utolsó két számjegye nem „00”.

57. Egyidejű mód – Simultaneous mode

Olyan ATS adatcserélési módszer, ahol a benyújtott repülési tervből vett tájékoztatásokat egyidejűleg továbbítják a repülés útvonalán érintett valamennyi ATS egységnek, benyújtott repülési terv közlemény formájában.

58. Egymástól független párhuzamos indulások – Independent parallel departures

Párhuzamos, vagy közel párhuzamos műszeres futópályákról egyidejűleg végrehajtott indulások.

59. Egymástól független párhuzamos megközelítések – Independent parallel approaches

Párhuzamos, vagy közel párhuzamos műszeres futópályára végzett egyidejű megközelítések, ahol a szomszédos futópályák meghosszabbított középvonalain közeledő légijárművek között radar elkülönítési minimum nincs előírva.

60. Egymástól függő párhuzamos megközelítések – Dependent parallel approaches

Párhuzamos, vagy közel párhuzamos műszeres futópályákra végzett egyidejű megközelítések, ahol a szomszédos futópályák meghosszabbított középvonalain közeledő légijárművek között radar elkülönítési minimumot írtak elő.

61. Elhagyási pont – Leaving point

Az a pont, ahol a légijármű irányítói körzetből nem ellenőrzött légtérbe ténylegesen, vagy várhatóan kilép.

62. Elhatározási magasság (DA vagy DH) – Decision altitude (DA) or Decision height (DH)

Precíziós megközelítésnél, vagy függőleges irányvezetéssel (siklópálya) történő megközelítésnél előírt tengerszint feletti, illetve földfelszín feletti értékben meghatározott magasság, amelyen megszakított megközelítést kell kezdeni, ha a megközelítés folytatásához szükséges látás utáni tájékozódás nem jött létre.

1. Megjegyzés: Az elhatározási magasságot a közepes tengerszinthez (DA), vagy a futópálya küszöbének tengerszinthez viszonyított magasságához (DH) vonatkoztatják.

2. Megjegyzés: A szükséges látás utáni tájékozódás a vizuális berendezéseknek, vagy a megközelítési területnek azt a szakaszát jelenti, amelyet a légijárművezetőnek kellő ideig kell látnia ahhoz, hogy megállapítsa a légijárműnek az előírt repülési pályához viszonyított helyzetét és a helyzetváltoztatás mértékét. A CAT III. üzemeléskor a konkrét eljárásra, és üzemelésre az elhatározási magasság, a megkívánt látástávolság értékkel kombinálva kerül meghatározásra.

3. Megjegyzés: Az egyszerűség kedvéért, ahol mindkét meghatározást alkalmazzák, azok írásban „DA/H” rövidítéssel is feltüntethetők.

63. Eljárás forduló – Procedure turn

Olyan manőver, melynek során egy kijelölt útiránytól eltávolodó irányú fordulót hajtanak végre, melyet egy olyan ellentétes irányú forduló követ, mely lehetővé teszi, hogy a légijármű felvegye és kövesse a kijelölt útiránnyal ellentétes irányt.

1. Megjegyzés: A „jobb”, illetve „bal” eljárás forduló elnevezését a kezdeti forduló iránya jelöli.

2. Megjegyzés: Eljárás fordulók magasság tartással, vagy süllyedőben is kijelölhetők, az egyes egyedi eljárásoknak megfelelően.

64. Elkülönítés – Separation

Előírt legkisebb vízszintes és/vagy függőleges távolság a légijárművek között, időegységben, vagy távolságértékben kifejezve.

Megjegyzés: Lásd Térköz meghatározása.

65. Ellenőrzött légtér – Controlled airspace

Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a repülések részére a légtér osztályba sorolásának megfelelő légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak.

Megjegyzés: Az ellenőrzött légtér gyűjtőfogalom, amely az A, B, C, D és E osztályú ATS légtereket foglalja magába.

66. Ellenőrzött repülés – Controlled flight

Bármilyen repülés, amelynek működése légiforgalmi irányítói engedély függvénye.

67. Ellenőrzött repülőtér – Controlled aerodrome

Olyan repülőtér, ahol a repülőtéri forgalom részére légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak.

Megjegyzés: Az „ellenőrzött repülőtér” kifejezés azt jelenti, hogy a repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak, de nem jelenti szükségszerűen, hogy ott repülőtéri irányító körzetet létesítenek.

68. Előírt navigációs pontosság (RNP) – Required navigation performance (RNP)

Egy meghatározott légtérben történő repülés végrehajtásához szükséges navigációs/útvonal tartás pontossági szint.

69. Előtér – Apron

Szárazföldi repülőtéren a légi járművek kiszolgálására, utasok ki- és beszállítására, posta vagy áru ki- és berakására, üzemanyag felvételre, parkolásra, vagy karbantartásra kijelölt terület.

70. Előtérügyeleti szolgálat – Apron management service

Az előtér tevékenység, valamint a légi járművek és járművek előtér mozgásának szabályozása érdekében végzett tevékenység.

71. Elsődleges (légtérellenőrző) radar (PSR) – Primary surveillance radar (PSR)

Visszavert rádiójeleket használó radar-rendszer.

72. Elsődleges (légtérellenőrző) radar jel – PSR blip

Egy légi jármű elsődleges radarral megállapított helyzetének radarenyőn, nem szimbolikus formában történő megjelenítése.

73. Emberi teljesítőképesség – Human performance

Az egyéni emberi képességek és korlátozó tényezők, amelyek hatással vannak a légiközlekedés biztonságára és hatékonyságára.

74. Emberi tényezők alapelvei – Human Factors principles

A légiközlekedési tervezés, jogosítás, kiképzés, üzemeltetés és karbantartás vonatkozó alapelvei, amelyek célja az emberi teljesítmény és teljesítőképesség tényezőinek figyelembevételével biztonságos kapcsolat kialakítása az ember és a különböző műszaki rendszeregységek között.

75. Engedélyhatár – Clearance limit

Az a pont, ameddig egy légi járműnek légiforgalmi irányítói engedélyt adtak.

Megjegyzés: Az engedélyhatárt a megfelelő jelentőpont, vagy repülőtér, illetve az ellenőrzött légtérhatár nevének megadásával kell meghatározni.

76. Engedély lejáratási ideje – Clearance void time

Légiforgalmi irányító egység által meghatározott időpont, amikor az engedély érvényessége megszűnik, kivéve, amikor az érintett légi jármű már megkezdte az engedélyben foglaltak végrehajtását.

77. Esemény alapú címzett ADS kapcsolat – Event contract

ADS protokollgyeztetés, amelyben egy légi jármű a fedélzeti berendezései által észlelt bizonyos események bekövetkezésekor szolgáltat adatot.

78. Érvényes repülési terv – Current flight plan

Az a repülési terv, amely a későbbi engedélyekből eredő módosításokat is magába foglalja – ha vannak ilyenek.

Megjegyzés: Amikor a fenti kifejezés után a „közlemény” szót használják, akkor ez alatt az egyik egységtől egy másiknak továbbított érvényes repülési terv adatainak tartalmát és formáját kell érteni.

79. EUR RVSM légtér – EUR RVSM airspace

A Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet mellékletének 2. Fejezetében leírt légtér.

80. Fedélzeti válaszeladó – Transponder

Meghatározását lásd a „Transzponder” címszó alatt.

81. Felhőalap – Ceiling

Az égboltnak több mint felét borító, 20 000 láb (6 000 m) alatti legalacsonyabb felhőréteg alapjának föld, vagy víz feletti magassága.

82. FL (F)

Repülési szint jelzésére használatos rövidítés.

83. FLS

Lásd a Repülést Felfüggesztő Közlemény-nél.

84. Fontos pont – Significant point

Meghatározott földrajzi hely, melyet valamely ATS útvonal, vagy egy légijármű repülési útvonalának meghatározásához, valamint egyéb navigációs és ATS célokra használnak.

85. Forgalom kikerülése érdekében adott tanács – Traffic avoidance advice

Légiforgalmi szolgálati egység által manőver/ek végrehajtására adott tanács annak érdekében, hogy segítse a légijárművezetőt az összeütközés elkerülésében.

86. Forgalmi tájékoztatás – Traffic information

Légiforgalmi szolgálati egység által a légijárművezető figyelmének felhívása céljából adott tájékoztatás olyan egyéb ismert, vagy észlelt légiforgalomról, mely a légijármű közelében, vagy annak tervezett útvonalán működhet, hogy ezáltal segítse a légijármű vezetőjét az összeütközés elkerülésében.

87. Forgalmi tájékoztató körzet (TIZ) – Traffic information zone (TIZ)

Nem ellenőrzött repülőterek körül kijelölhető, meghatározott méretű légtér, melyben a repülések számára a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot az érintett repülőtér repüléstájékoztató egysége nyújtja.

88. Földetérési pont – Touchdown

Az a pont, ahol a névleges siklópálya a futópályát eléri.

Megjegyzés: A fentiek szerint meghatározott „földetérési pont” csupán vonatkoztatási pont és nem jelenti szükségszerűen azt a helyet, amelynél a légijármű érinteni fogja a futópályát.

89. Föld feletti sebesség – Ground speed

A légijárműnek a föld felszínéhez viszonyított sebessége.

90. Földi látástávolság – Ground visibility

Megbízott észlelő által jelentett, vagy automatizált rendszer által mért látástávolság egy adott repülőtéren.

91. Föld párnahatás – Ground effect

A földfelszín közelében működő helikopter, vagy egyéb VTOL légijármű megnövelt teljesítményű (elemelkedés) állapota, mely a rotor rendszer által keltett a talajra gyakorolt kölcsönhatásból eredő légáramlat következtében áll elő.

Megjegyzés: A föld párnahatás a rotor hatékonyságát, a legtöbb helikopter esetében kb. egy rotor átmérőnyi magasságig növeli.

92. Futópálya – Runway

Egy szárazföldi repülőtéren meghatározott derékszögű terület, amelyet légijárművek fel- és leszállása céljából készítettek.

93. Futópályasértés – Runway incursion

A repülőtérén a légitársaságok le- és felszállására kijelölt, védett területen belül légitársaság, jármű vagy személy szabálytalan jelenléte.

94. Futópálya menti látástávolság (RVR) – Runway visual range (RVR)

Az a távolság, ameddig a futópálya középvonalán álló légitársaság vezetője a futópálya felületi jelöléseit, vagy a futópálya szélét kijelölő, vagy középvonalát azonosító fényeket látja.

95. Futópálya várakozási hely – Runway-holding position

Futópálya, akadálykorlátozási felület, vagy ILS/MLS kritikus/érzékenységi terület védelme céljából kijelölt hely, amelynek a guruló légitársaságoknak és egyéb járműveknek meg kell állniuk, és várakozniuk kell, ha a repülőtéri irányító torony egyéb módon nem rendelkezik.

Megjegyzés: A rádiótávbeszélő kifejezésekben a várópont (holding point) kifejezést a futópálya várakozási hely jelzésére használják.

96. Függőleges elkülönítés – Vertical separation

Légitársaságok közötti elkülönítés függőleges távolságban kifejezve.

97. GBAS

A műholdas helymeghatározás földi telepítésű kiegészítő rendszere (Ground Based Augmentation System) használt rövidítés.

98. Gergely-naptár – Gregorian calendar

Általánosan használt naptár; 1582-ben került bevezetésre az egy év időtartam meghatározására, amely jobban megközelíti a trópusi évet, mint a Juliánusz naptár szerinti.

Megjegyzés: A Gergely-naptárban a 12 egymást követő hónapból álló átlagos év 365, a szökőév 366 nap.

99. Géptengely irány – Heading

Az az irány, amelybe a légitársaság hossz tengelye mutat, a mágneses Északtól mért fokokban kifejezve.

100. Gurulás – Taxiing

Egy légitársaság a repülőtér felszínén saját hajtóműve segítségével végzett mozgása, a fel- és leszállás eseteit kivéve.

101. Gurulóút – Taxiway

Szárazföldi repülőtérén kijelölt, a légitársaságok gurulására és a repülőtér egyes területeinek összekapcsolására létesített út, beleértve:

a) *Légitársaság állóhely gurulási nyomvonal:* Az előtér azon része, melyet gurulóútként jelöltek ki, kizárólag a légitársaság állóhelyek megközelítése céljából.

b) *Előtéri gurulóút:* A gurulóút rendszer azon része, mely az előtéren halad keresztül, hogy az előtéren való átgurulásokhoz útvonalat biztosítson.

c) *Gyors-legurulóút:* A futópályához hegyesszögben csatlakozó gurulóút, mely lehetővé teszi a leszálló repülőgépeknek nagyobb sebességgel való legurulását, más leguruló utakkal ellentétben, ily módon csökkentve a futópálya foglaltsági időt.

102. Hajózó személyzet tagja – Flight crew member

A személyzetnek érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkező olyan tagja, akinek munkája nélkülözhetetlen a légitársaság üzemeltetéséhez a szolgálati ideje alatt.

103. Hangsebesség feletti légitársaság – Supersonic aircraft

Az 1 Mach-nál (hangsebesség) nagyobb sebességű vízszintes repülésre képes légitársaság.

104. Helység jelölés – Location indicator

Az ICAO által előírt szabályoknak megfelelően kialakított és valamely légiforgalmi állandóhelyű állomás helységére kijelölt négybetűs kód csoport.

105. Helyi kényszerhelyzeti szolgálatok – Local emergency services

Repülőtéren nyújtott tűzoltó, mentő, műszaki mentő, stb. szolgálatok, amelyeket alapvetően a repülőtéren, illetve annak közelében bekövetkező repülőbalesetek következményeinek felszámolása érdekében biztosítanak.

106. Hosszirányú elkülönítés – Longitudinal separation

Légijárművek közötti elkülönítés időben, vagy útirányon mért távolságban kifejezve.

107. Hó (a földön) – Snow (on the ground)

a) *Száraz hó:* Olyan hó, amely ha laza állapotú, akkor elfújható, vagy ha kézzel összenyomják, akkor elengedés után széthullik. Fajsúly: 0.35 alatt.

b) *Nedves hó:* Olyan hó, melyet ha kézzel összenyomnak, összetapad és hajlamos hógolyóvá összeállni, vagy azzá összeáll. Fajsúly: 0.35 és afölött, de kisebb, mint 0.5.

c) *Összenyomott hó:* Olyan hó, amely szilárd tömeggé nyomódott össze, s amely a további összenyomásnak ellenáll, ha felemelik egyben marad, vagy nagy darabokra esik szét. Fajsúly: 0,5 és fölötte.

108. ICAO

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet jelölésére használt rövidítés.

109. Időjárás előrejelzés – Forecast

Várható meteorológiai körülmények megállapítása meghatározott időpontra, vagy időtartamra és meghatározott körzetre, vagy légtér szakaszra.

110. Időszakos címzett ADS kapcsolat – Periodic contract

ADS protokollgegyeztetés, amelyben egy légijármű időszakosan szolgáltat adatot.

111. Időszakosan korlátozott légtér – Temporary Segregated Area

Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül időszakosan olyan katonai repülés folyik, amely veszélyt jelent az adott repülési tevékenységben részt nem vevő más repülések számára.

112. IFPS

Az EUROCONTROL Integrált Előzetes Repülési Terv Feldolgozó Rendszer jelölésére használt rövidítés.

113. IFR

A műszer szerinti repülési szabályok jelölésére használt rövidítés.

114. IFR repülés – IFR flight

Műszer szerinti repülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

115. Illetékes ATS egység – Appropriate ATS unit

Kijelölt légtérben légiforgalmi szolgálatok nyújtásáért felelős egység.

116. IMC

Műszeres meteorológiai körülmények jelölésére használt rövidítés.

117. INCERFA

A bizonytalanság állapotának jelölésére használt kód szó.

118. Indulási repülőtér – Departure aerodrome

Repülőtér, ahonnan a felszállás történt.

119. Irányítás átadás – Transfer of control

A légiforgalmi irányító szolgálat ellátásával járó felelősség átadása.

Megjegyzés: Amikor a fenti kifejezés után a „folyamat” szót használják, akkor ez a két légiforgalmi irányító egység által a felelősség átadása érdekében végzett ténykedések sorozatát jelenti.

120. Irányítás átadási pont – Transfer of control point

A légijármű repülési útvonalán lévő azon meghatározott pont, amelynél a légijárműnek nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat ellátásának felelősségét átadják az egyik irányító egységtől, vagy irányító munkahelytől a következőnek.

121. Irányító és légijárművezető közötti adatkapcsolat (CPDLC) – Controller – pilot data link communications (CPDLC)

A irányító és a légijárművezető között használt távközlési módszer, amely az ATC összeköttetés során alkalmazott közleményeket adatátvitel útján továbbítja.

122. Irányítói körzet (CTA) – Control area (CTA)

A földfelszín feletti meghatározott határtól felfelé terjedő, ellenőrzött légtér.

123. Irányítói szektor – Control sector

Kijelölt irányítói körzet része, amelyen belül a felelősséget egy irányítóra, vagy az irányítók kis csoportjára ruházzák.

124. Ismeretlen forgalom – Unknown traffic

A radarenyőn megjelenő minden olyan radar helyzetjel/szimbólum, amely feltételezhetően légijárműtől ered, de nem vonatkoztatható ismert forgalomra.

125. Ismert forgalom – Known traffic

Adott légtérben működő forgalom, amelynek tényleges repülési adatai, valamint szándéka az érintett légiforgalmi szolgálati egység számára ismert, közvetlen összeköttetés, vagy koordinálás révén.

126. Ismétlődő repülési terv (RPL) – Repetitive flight plan (RPL)

Gyakran ismétlődő, rendszeresen üzemeltetett, azonos alapvető jellemzőkkel rendelkező repülések repülési terve, amelyet a légijármű üzemben tartója nyújt be az ATS egységek által történő tárolásra és ismétlődő felhasználásra.

127. Jelentőpont – Reporting point

Meghatározott földrajzi hely, amelyhez viszonyítva a légijármű helyzetét jelenteni lehet.

128. Katonai közeli körzet (MTMA) – Military terminal control area (MTMA)

Katonai repülőtereken folyó helyi repülések, valamint le- és felszállási műveletek védelmére kijelölt irányítói körzet.

129. Kezdeti megközelítési szakasz – Initial approach segment

A műszermegközelítési eljárásnak a kezdeti és közbenső megközelítést -vagy ahol úgy határozták meg, a végső megközelítést – kiszolgáló navigációs berendezés(ek) segítségével kijelölt pontok közötti szakasza.

130. Kényszerállapot – Emergency phase

Gyűjtőfogalom, mely a helyzetnek megfelelően a bizonytalanság, a riasztás, vagy veszély állapotát jelentheti.

131. Kényszerhelyzeti címzett ADS kapcsolat – Emergency contract

ADS protokollgegyeztetés, amelyben egy légijármű kényszerhelyzet esetén a földi rendszerrel való előzetes megállapodás nélkül rendszeres időnként szolgáltat adatot.

132. Kérést tartalmazó címzett ADS kapcsolat – Demand contract

ADS protokollgegyeztetés, amelyben egy légijármű egyszeri alkalommal, kérésre szolgáltat adatot.

133. Kilépési pont – Exit point

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.

134. Kitérő repülőtér – Alternate aerodrome

Olyan repülőtér, amelyet egy légi jármű, a rendeltetési repülőtér alkalmatlanná válása esetén leszállásra igénybe vehet. A kitérő repülőterek fajtái az alábbiak:

Felszállási kitérő repülőtér – Take-off alternate

Az a kitérő repülőtér, ahol egy légi jármű leszállhat, ha ez a felszállást követő rövid időn belül szükségessé válik és az indulási repülőtér erre nem használható.

Útvonalai kitérő repülőtér – En-route alternate

Az a repülőtér, ahol egy útvonalrepülés során bekövetkező rendellenes működés, vagy kényszerhelyzet esetén, a légi jármű képes leszállni.

Rendeltetési kitérő repülőtér – Destination alternate

Az a kitérő repülőtér, amelyet egy légi jármű a rendeltetési repülőtér alkalmatlanná válása esetén leszállásra igénybe vehet.

Megjegyzés: Útvonalai, vagy rendeltetési kitérő repülőtér az indulási repülőtér is lehet.

135. Kód (SSR) – Code (SSR)

„A” Módú, vagy „C” Módú transzponder által kisugárzott többszörös impulzus válaszelőjel részére kijelölt szám.

136. Koordinálás – Coordination

Engedélyekre, irányítás átadásra, valamint a légi járműveknek kiadandó és tájékoztatásokra vonatkozó megegyezési folyamat, amely a légiforgalmi szolgálati egységek között, vagy ezen egységeken belül a munkahelyek között váltott tájékoztatások útján történik.

137. Körözüvny (konferencia) összeköttetés – Conference communications

Három, vagy több hely közötti egyidejű közvetlen beszélgetés távközlési eszközök segítségével.

138. Körzeti irányító központ (ACC) – Area control centre (ACC)

Az illetékessége alá tartozó irányítói körzetek ellenőrzött repülései számára légiforgalmi irányító szolgálat nyújtása céljából létesített egység.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben az ACC feladatait Budapest ATS Központ látja el.

139. Körzeti irányító szolgálat – Area control service

Légiforgalmi irányító szolgálat irányítói körzeteken belüli ellenőrzött repülések részére.

140. Későbbi adat jogosult – Downstream data authority

A pillanatnyi adat jogosulttól eltérő kijelölt földi rendszer, melyen keresztül a légi járművezető kapcsolatot létesíthet a repülés során egy később illetékes ATC egységgel előzetes engedélyek beszerzése céljából.

141. Közelkörzet (TMA) – Terminal control area (TMA)

Egy vagy több nagyobb repülőtér közelében, rendszerint ATS útvonalak találkozásánál létesített irányítói körzet.

142. Közel párhuzamos futópályák – Near-parallel runways

Egymást nem keresztező futópályák, melyek meghosszabbított középvonalai között az összetartás/széttartás 15 fok, vagy annál kisebb.

143. Közlemény – Message

Egyik helyről a másikra küldött, és az adott közleményre előírt számú rovatot tartalmazó közlés.

144. Közlemény elem – Message element

A közleményben a karakterek azon legkisebb csoportja, melynek még önálló értelme van.

Megjegyzés: A közlemény elem ugyanazt a szerepet tölti be a közleményben, mint a mondatban a szó.

145. Közlemény formátum – Message format

A közlemény rovatoknak a közleményt kialakító beosztása és szerkezete.

146. Közlemény rovat – Message field

A közleménynek meghatározott adatelemeket tartalmazó kijelölt része.

147. Közzétett kapacitás – Declaired capacity

A légi járművek számára nyújtott szolgáltatás során az ATC rendszer, vagy annak alrendszerei, illetve munkahelyek rendes üzemvitel alatti képességének mérőszáma. Egy adott időszakban a légtér egy meghatározott részébe belépő légi járművek számának meghatározásakor figyelembe veszik az időjárási körülményeket, az ATC egység kialakítását, a szakszemélyzet és a berendezések rendelkezésre állását, és minden olyan tényezőt, amely a légtérben illetékes irányító munkaterhelésére kihathat.

148. Közzététel – Publication

Légiforgalmi tájékoztatások Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP), vagy NOTAM-okban történő kiadása.

149. Különleges légijelentés – Special air report

A hajózó személyzet által a repülésre veszélyes meteorológiai jelenségekről szóló tájékoztatás.

150. Különleges VFR repülés – Special VFR flight

VFR repülés, amelynek a légiforgalmi irányítás engedélyezte, hogy a repülőtéri irányító körzetben látási meteorológiai körülményeknél (VMC) rosszabb meteorológiai körülmények között működjön.

151. Küszöb – Threshold

A futópálya leszállásra használható részének kezdete.

152. Latyak – Slush

Vízzel telített hó, amely szétfröccsen, ha telitalppal rátaposnak. Fajsúlya: 0.5–0.8 között van.

Megjegyzés: A jég, a hó és/vagy állóvíz kombinációja, különösen eső, havas eső, vagy hóesés során olyan anyagot hozhat létre, melynek fajsúlya a 0.8 értéknél nagyobb. Az ilyen anyag nagy víz és/vagy jégtartalmánál fogva inkább áttetsző, mint fehéres megjelenésű, és nagyobb fajsúlyából kifolyólag könnyen megkülönböztethető a latyaktól.

153. Látási meteorológiai körülmények (VMC) – Visual meteorological conditions (VMC)

A látástávolság, a felhőzettől való távolság és a felhőalap értékeiben kifejezett, az előírt minimumokkal egyenlő, vagy azoknál jobb időjárási körülmények.

Megjegyzés: Az előírt minimumokat a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet tartalmazza.

154. Látással történő megközelítés – Visual approach

IFR repülés által végzett megközelítés, amikor a műszermegközelítési eljárásnak akár egy részét, akár az egészet nem végzik el, hanem a megközelítést földlátással fejezik be.

155. Látástávolság – Visibility

Légiforgalmi célokra meghatározott látástávolság, ami nagyobb, mint:

a) az a legnagyobb távolság, amely távolságból egy föld közelében, világos háttérben elhelyezkedő, meghatározott kiterjedésű fekete tárgy látható és felismerhető.

b) az a legnagyobb távolság, amely távolságból 1000 kandela fényerősségű környezetben, megvilágítatlan háttérben a fény felismerhető és azonosítható.

1. Megjegyzés: A fenti két távolságérték – a levegő adott elnyelési együtthatójának függvényében – különböző, továbbá a b) pontban leírt érték a háttér megvilágításával változik. Az a) pont a meteorológiában használt optikai távolság (Meteorological Optical Range – MOR) alapján került meghatározásra.

2. Megjegyzés: Ez a meghatározás a helyi rendszeres időközönkénti és különleges jelentésekben szereplő látástávolság, a METAR-ban és SPECI-ben jelentett aktuális, és a legkisebb látástávolság, valamint a földi látástávolság észlelésére vonatkozik.

156. Legkisebb tiszta sebesség – Minimum clean speed

A légijárműnek az a legkisebb sebessége, mellyel a felhajtóerőt növelő szerkezetek kibocsátása nélkül még szintrepülést képes folytatni.

157. Leszállási terület – Landing area

A mozgási területnek a légijárművek le-, vagy felszállása céljára kijelölt része.

158. Levegőből benyújtott repülési terv (AFIL) – Air-filed flight plan (AFIL)

A légijármű által repülés közben valamely légiforgalmi szolgálati egységnek rádióon leadott repülési terv.

159. Levegőből földre irányuló összeköttetés – Air-to-ground communication

A légijárművekről a földön lévő állomásokra vagy helyekre irányuló, egyoldalú összeköttetés.

160. Levegő-föld összeköttetés – Air-ground communication

A légijárművek és a földön lévő állomások, vagy helyek közötti kétoldalú összeköttetés.

161. Légiforgalmi állandóhelyű állomás – Aeronautical fixed station

A légiforgalmi állandóhelyű szolgálat állomása.

162. Légiforgalmi állandóhelyű szolgálat – Aeronautical fixed service (AFS)

Meghatározott állandó helyek között létesített távközlési szolgálat, melynek feladata elsősorban a léginavigáció biztonságának, valamint a légiforgalom rendszeres, hatékony és gazdaságos működésének elősegítése.

163. Légiforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózat (AFTN) – Aeronautical Fixed Telecommunication Network

A légiforgalmi állandóhelyű áramkörök világméretű rendszere, amelyet a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat részeként közlemények, és/vagy digitális adatok olyan állandóhelyű légiforgalmi állomások közötti cseréje érdekében hoztak létre, amely állomások azonos, vagy összeegyeztethető távközlési jellemzőkkel rendelkeznek.

164. Légiforgalmi áramlásszervezés – Air Traffic Flow Management (ATFM)

A légiforgalom biztonságos, rendszeres és gyors áramlásának elősegítésére létesített szolgálat, amely biztosítja az ATC kapacitás legnagyobb mértékű kihasználását, valamint, hogy a forgalom mennyisége összeegyeztethető legyen az illetékes ATS egység által közzétett kapacitás értékekkel.

165. Légiforgalmi földi fény – Aeronautical ground light

Bármely fény, melyet kimondottan a léginavigáció segítése céljából telepítettek, a légijárműveken alkalmazott fények kivételével.

166. Légiforgalmi irányítás (ATC) – Air Traffic Control (ATC)

Gyűjtőfogalom, mely jelenthet légiforgalmi irányító szolgálatot, vagy légiforgalmi irányító egységet.

167. Légiforgalmi irányítás levegő-föld rádió állomása – Air-ground control radio station

Légiforgalmi távközlési állomás, amely a légijárművek működésére és irányítására vonatkozó, távközlési forgalom lebonyolításáért elsősorban felelős egy adott légtérben.

168. Légiforgalmi irányító – Air Traffic Controller

Légiforgalmi irányító szolgálat ellátására feljogosított személy.

169. Légiforgalmi irányító egység – Air traffic control unit

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet körzeti irányító központot, bevezető irányító egységet, vagy repülőtéri irányító tornyot.

170. Légiforgalmi irányítói engedély – Air traffic control clearance

Légijárműnek szóló felhatalmazás, hogy az valamely légiforgalmi irányító egység által megszabott feltételek szerint működjék.

1. Megjegyzés: A „légiforgalmi irányítói engedély” kifejezés az egyszerűsítés érdekében gyakran „engedélyre” rövidíthető, amikor ilyen értelemben használják.

2. Megjegyzés: Az „engedély” rövidített kifejezést megelőzhetik a „gurulási”, „felszállási”, „indulási”, „útvonal”, „megközelítési”, vagy „leszállási” szavak a repülés azon szakaszának jelzésére, amelyre a légiforgalmi irányítói engedély vonatkozik.

171. Légiforgalmi irányító szolgálat – Air traffic control service

A következő célok érdekében végzett tevékenység:

1. Az összeütközések megelőzésére:
 - a) légijárművek között és
 - b) a munkaterületen légijárművek és akadályok között, valamint
2. A légiforgalom rendszerességének elősegítésére és fenntartására.

172. Légiforgalmi irányítói utasítás – Air traffic control instruction

A légiforgalmi irányítás által adott utasítás a légijármű vezetője számára, hogy az meghatározott tevékenységet hajtson végre.

173. Légiforgalmi mozgó szolgálat – Aeronautical mobile service

Légiforgalmi állomások és légijármű állomások, vagy légijármű állomások közötti mozgószolgálat, melyben mentőtutajok részt vehetnek. Kijelölt segélykérő és kényszerhelyzeti frekvenciákon működő kényszerhelyzeti hely-jeladó állomások ugyancsak részt vehetnek ebben a szolgálatban.

174. Légiforgalmi szolgálat (ATS) – Air traffic service (ATS)

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet repüléstájékoztató szolgálatot, repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot, riasztó szolgálatot, légiforgalmi tanácsadó szolgálatot, légiforgalmi irányító szolgálatot (körzeti, bevezető, vagy repülőtéri).

175. Légiforgalmi szolgálati egység – Air traffic services unit

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet légiforgalmi irányító egységet, repüléstájékoztató egységet, vagy légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáját.

176. Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája – Air traffic services reporting office

A légiforgalmi szolgálatokat érintő jelentések és az indulás előtt benyújtott repülési tervek átvételére létesített egység.

Megjegyzés: A légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája különálló egységként, vagy már meglévő egységgel, mint például egy másik légiforgalmi szolgálati egységgel, vagy a légiforgalmi tájékoztató szolgálati egységgel együtt is létesíthető.

177. Légiforgalmi szolgálati légterek – Air traffic services airspace

Meghatározott kiterjedésű, az ABC betűivel azonosított légterek, amelyekben belül meghatározott fajtájú repülések üzemelhetnek, és amelyek számára a légiforgalmi szolgálatok és a működés szabályai meghatározottak.

Megjegyzés: Az ATS légtereket a rendelet 1. számú mellékletében – „A Légiforgalmi szolgálatok ellátása” – leírtaknak megfelelően A–G osztályba sorolják.

178. Légiforgalmi szolgáltatás – Air Traffic Management (ATM)

A fedélzeti és földi (a légiforgalmi szolgálatok, a légtérszervezés és a légiforgalmi áramlásszervezés) tevékenységek összessége, amelyek a működés valamennyi fázisában légijárművek biztonságos és hatékony üzemelésének biztosítása érdekében szükségesek.

179. Légiforgalmi szolgáltató – ATM Service Provider (ASP)

A légiforgalmi szolgáltatás ellátására feljogosított, annak végrehajtásáért felelős szervezet.

180. Légiforgalmi tanácsadó szolgálat – Air traffic advisory service

Tanácsadói légtérben az IFR repülési terv szerint működő légi járművek közötti elkülönítést, a lehetséges mértékben tanácsok, vagy javaslatok adásával biztosító szolgálat.

181. Légiforgalmi tájékoztató kiadvány (AIP) – Aeronautical Information Publication (AIP)

A légiközlekedésre nézve fontos és tartós jellegű légiforgalmi tájékoztatásokat tartalmazó kiadvány, amelyet az állam, vagy megbízottja tesz közzé.

182. Légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) – Aeronautical information service (AIS)

A légiközlekedés biztonsága, rendszeressége és hatékonysága szempontjából szükséges tájékoztatások nyújtása céljából létesített szolgálat.

183. Légiforgalmi tájékoztató szolgálati egység (AIS egység) – Aeronautical information service unit (AIS unit)

Légiforgalmi tájékoztató szolgálat nyújtása céljából létrehozott egység.

184. Légiforgalmi távközlési állomás – Aeronautical telecommunication station

A légiforgalmi távközlési szolgálat állomása.

185. Légiforgalom – Air traffic

A levegőben lévő, vagy a repülőtér munkaterületén működő valamennyi légi jármű.

186. Légi gurulás – Air-taxiing

Egy helikopter, vagy egy függőlegesen le és felszálló (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.

*Megjegyzés: A tényleges magasság változhat, és néhány helikopter szükségszerűen végrehajthat légi gurulást 25 láb (8 m) AGL felett a föld párnahatásból eredő turbulencia csökkentése, vagy a felfüggesztett teher-
rakomány földfelszíntől való kellő távolság tartása érdekében.*

187. Légi jármű – Aircraft

Bármely szerkezet, amelynek a légkörben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása.

Megjegyzés: Jelen előírás szövegében a „légi jármű” kifejezés jelentheti annak személyzetét is.

188. Légi jármű azonosító jele – Aircraft identification

Betűkből, számjegyekből, vagy ezek kombinációjából álló jelcsoport, amely azonos a levegő-föld összeköttetéseknel használandó légi jármű hívójellel, vagy annak egyenértékű kódolt változatával, amelyet a légi jármű azonosítására használnak a légiforgalmi szolgálatok föld-föld közötti összeköttetéseinél.

189. Légi jármű által végzett észlelés – Aircraft observation

Levegőben lévő légi járműtől származó, egy vagy több meteorológiai elemre vonatkozó észlelés.

190. Légi jármű cím – Aircraft address

Levegő – föld összeköttetés, navigáció és légtérfelderítés céljából a légi járműnek kijelölt, rendelkezésre álló 24 bites egyedi kombináció.

191. Légi jármű hívójel – Aircraft callsign

A levegő-föld összeköttetésnél a légi jármű azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport.

192. Légijárművek közelsége – Aircraft proximity

Olyan helyzet, melynek során, egy légijárművezető, vagy a légiforgalmi szolgálatok személyzete véleménye szerint a légijárművek közötti távolság, valamint azok relatív helyzete és sebessége olyan volt, hogy az érintett légijárművek biztonságának megítélése vita tárgyát képezhette. A légijárművek közelségének osztályozása:

1. *Összeütközési veszély* – amikor komoly összeütközési veszély helyzet állt fent,
2. *Kétséges biztonság* – amikor a légijármű biztonságának megítélése vita tárgyát képezhette,
3. *Nincs összeütközési veszély* – amikor összeütközési veszély nem állt fent,
4. *Nem egyértelmű veszélyhelyzet* – amikor a veszélyhelyzet meghatározására hiányos tájékoztatás állt rendelkezésre, vagy amikor a nem egyértelmű, vagy az ellentmondásos bizonyíték eleve kizárta a közelség veszélyének tényét.

193. Légijármű parancsnoka – Pilot-in-command

A légijármű üzembe tartója, vagy általános célú repülés esetén a tulajdonos által kijelölt légijárművezető, akit a parancsnoki teendők ellátásával és a repülés biztonságos végrehajtásával megbíznak.

194. Légijármű típus jelölés – Aircraft type designator

A légijármű típusának rövidített formában való azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport.

195. Légijármű üzemben tartója – Aircraft Operator (AO)

Az a személy, szervezet, vagy vállalat, aki/amely légijárművek üzemben tartásával foglalkozik, vagy ilyen tevékenység végzésére ajánlkozik.

196. Légijárművezető – Pilot

Az a személy, aki a légijárművet repülés közben irányítja és kormányait kezeli.

197. Légijelentés – Air-report

Levegőben lévő légijárműtől származó jelentés, amelyet a helyzet, valamint az üzemeltetési és/vagy meteorológiai jelentésekre előírt követelményeknek megfelelően készítettek el.

198. Légtérelenőrző radar – Surveillance radar

A légijármű távolság- és oldalszögbeli helyzetének megállapítására alkalmazott radarberendezés.

199. Lényeges helyi forgalom – Essential local traffic

A lényeges helyi forgalom az a légijármű, jármű, vagy személy, amely a használatos futópályán, vagy annak közelében van, vagy olyan forgalom, amely a felszállási és kezdeti emelkedési, vagy a végső megközelítési területen van, és veszélyt jelenthet az induló, vagy érkező légijárművekre.

200. Magasság – Level

Gyűjtőfogalom, mely levegőben lévő légijárműnek, pontnak, vagy pontként értelmezett tárgynak, meghatározott vonatkozási alaptól mért függőleges távolságát jelzi. Jelenthet rádió magasságot, repülőtér feletti magasságot, repülési szintet és tengerszint feletti magasságot.

201. Másodlagos (légtérelenőrző) radar (SSR) – Secondary surveillance radar (SSR)

Olyan radarrendszer, amelynél egy radarállomás (interrogator) által kisugárzott rádiójel kezdeményezi egy rádiójel másik állomás (transponder) általi kisugárzását.

202. Megbízhatóság – Integrity (aeronautical data)

Megbízhatósági mérték, amely azt tükrözi, hogy valamely légiforgalmi adat és annak értéke nem veszett el, illetve nem változott az adat keletkezése vagy annak jogosult megváltoztatása óta.

203. Megosztott párhuzamos üzemlések – Segregated parallel operations

Egyidejű üzemlések párhuzamos, vagy közel párhuzamos műszeres futópályákon oly módon, hogy az egyik futópályát kizárólag megközelítések, a másik futópályát pedig kizárólag indulások végrehajtására használják.

204. Megszakított megközelítési eljárás – Missed approach procedure

Az az eljárás, amelyet a légijárműnek követnie kell, ha a megközelítést nem tudja folytatni.

205. Mentés Összehangoló Központ (MÖK) – Rescue Coordination Centre

Valamely kutatási és mentési körzeten belül a kutató és mentő szolgálat hatékony megszervezésére és a kutató és mentő tevékenység összehangolására létesített egység.

Megjegyzés: Budapest FIR-en belül a bajba jutott légijárművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról szóló 30/1998. (VI. 24.) BM–HM–NM–PM együttes rendelet szerint a kutatás-mentés irányítására létrehozott legmagasabb szintű szervezet.

206. Mentő egység – Rescue unit

A kutatás és mentés gyors végrehajtására megfelelő berendezésekkel felszerelt és kiképzett személyzetből álló egység.

207. Meteorológiai hivatal – Meteorological office

A repülések részére meteorológiai szolgálat ellátására kijelölt hivatal.

208. Meteorológiai jelentés – Meteorological report

Meghatározott időpontra és helyre vonatkozó közlemény a megfigyelt meteorológiai körülményekről.

209. Meteorológiai tájékoztatás – Meteorological information

A tényleges, vagy várható meteorológiai körülményekre vonatkozó jelentés, időjárás elemzés, előrejelzés és bármely hasonló jellegű megállapítás.

210. Mérvadó forgalom – Essential traffic

Mérvadó forgalom az az ellenőrzött forgalom, amelytől az ATC-nek biztosítania kellene az elkülönítést, azonban egy adott esetben az valamilyen okból nincs, vagy nem lesz elkülönítve, egy másik ellenőrzött forgalomtól az előírt elkülönítési minimumok valamelyikével.

211. Minimális üzemanyag készlet – Minimum fuel

A kifejezést olyan állapot jelölésére használják, amikor a légijármű üzemanyag készlete olyan szintet ér el, hogy a légijármű nem, vagy csak csekély mértékben késleltethető.

Megjegyzés: Ez önmagában nem jelent kényszerhelyzetet, csupán annak jelölésére szolgál, hogy a nem várt késleltetés kényszerhelyzetet idéz elő.

212. Mozgási terület – Movement area

Egy repülőtérnek a légijárművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része, amely magában foglalja a munkaterületet és az előtere(ke)t.

213. (SSR) Mód – Mode (SSR)

Egy SSR interrogátorból kisugárzott kérdező jelek meghatározott működésére vonatkoztatott elfogadott jelölés. Négy mód létezik: A, C, S és Átmeneti, amelyek az ICAO 10. sz. Annexben kerültek meghatározásra.

214. Munkaterület – Manoeuvring area

Egy repülőtérnek a légijárművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része, az előterek kivételével.

215. Műszeres meteorológiai körülmények (IMC) – Instrument meteorological conditions (IMC)

A látástávolság, a felhőzettség, a felhőalap értékeiben kifejezett, a látási meteorológiai körülményekre előírt minimumoknál rosszabb időjárási körülmények.

1. Megjegyzés: A repülőtéri irányító körzetben VFR repülés folytatható műszeres meteorológiai körülmények között is, ha és ahogyan azt a légiforgalmi irányítás engedélyezi (különleges VFR).

2. Megjegyzés: A látási meteorológiai körülményekre előírt minimumokat a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet tartalmazza.

216. Műszer szerinti megközelítési eljárás – Instrument approach procedure

A műszer szerint végrehajtott repülés előre meghatározott manővereinek sorozata 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.

217. Műszer szerinti repülési szabályok (IFR) – Instrument flight rules (IFR)

A repülés műszeres meteorológiai körülmények közötti végrehajtását meghatározó szabályok együttese.

218. Műszer szerinti sebesség – Indicated airspeed

A levegőhöz viszonyított sebességet mérő műszerről leolvasott helyesbítés nélküli érték.

219. Műveleti légiforgalom (OAT) – Operational Air Traffic (OAT)

Azon repülések, melyek GAT szabályoktól eltérő – a katonai légügyi hatóság által meghatározott – szabályok és eljárások szerint kerülnek végrehajtásra. Ezek a repülések rendszerint a katonai ATC szervezet irányítása, vagy fennhatósága alatt működnek.

220. Naptár – Calendar

Időbeli vonatkozási rendszer, amely valamely időpont egynapos pontossággal történő meghatározásához szolgál alapul.

221. Nem ellenőrzött légtér – Uncontrolled airspace

Mindazon légtér, melyben légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak.

222. Nem ellenőrzött repülőtér – Uncontrolled aerodrome

Olyan repülőtér, ahol légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak.

223. Nem RVSM engedélyezett légijármű – Non-RVSM approved aircraft

Az állam által RVSM légtérben történő működésre nem engedélyezett légijármű.

224. Nemzetközi NOTAM iroda – International NOTAM office

NOTAM-ok nemzetközi cseréjére az állam által kijelölt iroda.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a nemzetközi NOTAM iroda a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Légítájékoztató Osztályának szervezetébe tartozik.

225. 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. Az értesítés szétosztása távközlési eszközökkel történik.

226. Nyomás-magasság – Pressure-altitude

Tengerszint feletti magasságértékben kifejezett légnyomás érték, amely megfelel az Egyezményes Légkörben ugyanilyen nyomás értéknek.

227. Nyomtatott formájú közleményváltás – Printed communications

Közleményváltás, melynél az áramkör mindkét végén automatikusan maradandó, nyomtatott feljegyzés készül az áramkörön áthaladó összes közleményről.

228. Oldalirányú elkülönítés – Lateral separation

Légijárművek közötti elkülönítés útírányuk/útvonaluk távolságában, vagy útírányuk/útvonaluk közötti szög-el térésben kifejezve.

229. Összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszer (ACAS) – Airborne collision avoidance system (ACAS)

Másodlagos légtér ellenőrző radar (SSR) transzponder jelein alapuló, a földi berendezésektől függetlenül működő légijármű fedélzeti rendszer, mely a lehetséges összeütközési veszélyt jelentő, SSR transzponderrel felszerelt légijárművek közelségére hívja fel a légijárművezető figyelmét, és tanáccsal szolgál a veszély elkerülésére vonatkozóan.

230. PANS-OPS – PANS-OPS

Az ICAO Doc 8168 Léginavigációs Szolgáltatások Eljárásai – Légijárművek Üzemeltetése (Procedures to Air Navigation Services – Aircraft Operations) című kiadvány jelölésére használt rövidítés.

231. Pillanatnyi adat jogosult – Current data authority

Kijelölt földi rendszer, amelyen keresztül a légijárművezető és a légijárműért pillanatnyilag felelős irányító közötti CPDLC párbeszéd lefolytatását engedélyezik.

232. Pontosság – Accuracy

A számított, vagy mért, valamint a tényleges érték egyezésének mértéke.

Megjegyzés: A mért helyzet adatok esetében a pontosságot általában a jelzett helyzethez viszonyított távolság értékben fejezik ki és a tényleges helyzet meghatározott valószínűséggel, ezen belülre esik.

233. Precíziós bevezető radar – Precision approach radar (PAR)

Elsődleges radarberendezés, melyet arra használnak, hogy egy légijármű végső megközelítés alatti helyzetét az elméleti megközelítési pályához viszonyított oldalirányú és függőleges eltéréseit, valamint a földetérési ponttól való távolságát meghatározzák.

Megjegyzés: A precíziós bevezető radart abból a célból létesítik, hogy lehetővé tegyék a légijárművek vezetését rádióösszeköttetés segítségével a leszálláshoz történő megközelítés végső szakaszában.

234. Profil

A repülési pályának, vagy egy részének derékszögű vetülete, az elméleti útirányt magába foglaló függőleges felületen.

235. Radar

Az a rádió-felderítő eszköz, mely a tárgyak távolságára, irányára és/vagy magasságára vonatkozó információt ad.

236. Radarazonosítás – Radar identification

Az az eset, amely akkor áll fenn, amikor egy adott légijármű radar helyzetét a radarernyőn látják, és azt a légiforgalmi irányító minden kétséget kizáróan azonosítja.

Megjegyzés: Lásd Radar kapcsolat.

237. Radarbevezetés – Radar approach

Olyan megközelítés, amelynek végső megközelítési szakaszát radarirányító utasításai alapján hajtják végre.

238. Radaregység – Radar unit

Valamely légiforgalmi szolgálati egység azon része, amely egy, vagy több szolgálat ellátására radarberendezést használ.

239. Radarelkülönítés – Radar separation

Elkülönítés, amelyet abban az esetben alkalmaznak, amikor a légijárművek helyzetét radar segítségével határozzák meg.

240. Radarernyő – Radar display

Légijárművek helyzetének és mozgásának radartól származó információk alapján történő elektronikus megjelenítésére szolgáló eszköz.

241. Radar helyzetjel – Radar position indication (RPI)

Egy légijármű elsődleges és/vagy másodlagos légtérellenőrző radarral megállapított helyzetének nem szimbolikus és/vagy szimbolikus formában történő megjelenítése a radarernyőn.

242. Radar helyzetszimbólum – Radar position symbol (RPS)

Egy légijármű elsődleges és/vagy másodlagos légtérellenőrző radartól származó helyzet adatainak, automatikus feldolgozás után történő, szimbolikus formában való megjelenítése a radarernyőn.

243. Radarirányítás – Radar control

Annak jelzésére használatos kifejezés, hogy a radartól származó információt a légiforgalmi irányító szolgálat ellátására közvetlenül használják fel.

244. Radarirányító – Radar controller

Olyan szakképzett légiforgalmi irányító, aki rendelkezik azon feladatoknak megfelelő radar jogosítással, amelyekre őt kijelölték.

245. Radar kapcsolat – Radar contact

Az az eset, amely akkor áll fenn, amikor egy adott légi jármű radar helyzete látszik és azonosították a radarernyőn.

Megjegyzés: Lásd Radarazonosítás.

246. Radarmegfigyelés – Radar monitoring

Radar használata abból a célból, hogy a repülési útvonaluktól jelentősen eltérő, vagy a légiforgalmi irányítói engedélytől eltérő légi járműveknek tájékoztatást és tanácsot adjanak.

247. Radar nélküli elkülönítés – Non-radar separation

Elkülönítés, amelyet abban az esetben alkalmaznak, ha a légi jármű helyzetére vonatkozó tájékoztatás nem radartól származik.

248. Radarszolgáltatás – Radar service

Közvetlenül radar felhasználásával nyújtott szolgáltatás megjelölésére használatos kifejezés.

249. Radar térkép – Radar map

Radarernyőre rávitt információ a kiválasztott jellegzetességek közvetlen feltüntetésére.

250. Radar útirány helyzet – Radar-track position

A légi jármű helyzetének radar információn alapuló, számítógépes extrapolálása, melyet a számítógép jelkövetési célokra használ.

Megjegyzés: Bizonyos esetekben a jelkövetési folyamat alátámasztására nem radartól származó információt is felhasználnak.

251. Radar vektorálás – Radar vectoring

Radar felhasználásán alapuló navigációs vezetés biztosítása a légi járművek részére meghatározott géptengely irányok formájában.

252. Radar zavar – Radar clutter

Nem kívánt jeleknek a radarernyőn látható megjelenése.

253. RAIM

Az előírt navigációs pontosság meglétét ellenőrző és figyelmeztető rendszer-re (Receiver Autonomous Integrity Monitoring) használt rövidítés.

254. Rádió-távbeszélés – Radiotelephony

Olyan rádió-távközlési módszer, amelynek során a tájékoztatás csere elsősorban szóbeli közleményváltással történik.

255. Rendeltetési repülőtér – Destination aerodrome

Az a repülőtér, ahova a légi jármű vezetője a repülés végrehajtása során első leszállását tervezi.

256. Repülés Felfüggesztésének Törlése Közlemény (DES) – De-suspension Message (DES)

Az áramlásszervezésben az FLS törlésére használt közlemény.

257. Repülési adatok – Flight data

A légijármű tényleges, vagy tervezett mozgására vonatkozó adatok, amelyeket rendszerint kódolt, vagy rövidített formában tüntetnek fel.

258. Repülési látástávolság – Flight visibility

Levegőben lévő légijármű pilótakabinjából előre mért látástávolság.

259. Repülési szabályok – Flight rules

Látvarepüléssel, vagy műszer szerinti repüléssel végrehajtott repülésekre vonatkozó előírások összessége.

260. Repülési szint (FL) – Flight level (FL)

Meghatározott nyomásalaphoz, az 1013,2 hPa légnyomáshoz viszonyított állandó légnyomású felület, amelyet a más, ugyanilyen felületektől meghatározott légnyomás különbségek választanak el.

1. Megjegyzés: Az Egyezményes Légkörnek megfelelően kalibrált barometrikus magasságmérő:

- a) QNH magasságmérő beállítási értékre állítva tengerszint feletti magasságot mutat,
- b) QFE magasságmérő beállítási értékre állítva a QFE vonatkozási alap feletti magasságot mutatja,
- c) 1013,2 hPa nyomásértékre beállítva a repülési szintek jelzésére használható.

2. Megjegyzés: A fenti 1. Megjegyzésben használt magasság és tengerszint feletti magasság kifejezések barometrikus, nem pedig geometrikus magasságot jelentenek.

261. Repülési terv (FPL, RPL, AFIL) – Flight plan (FPL, RPL, AFIL)

A légiforgalmi szolgálati egységek rendelkezésére bocsátott, a légijármű tervezett repülésére, vagy repülésének egy szakaszára vonatkozó meghatározott tájékoztatás.

262. Repülési terv adatok – Flight plan data

A repülési tervből feldolgozás, megjelenítés, vagy továbbítás céljából kiválasztott adatok.

263. Repülést Felfüggesztő Közlemény (FLS) – Flight Suspension Message (FLS)

Az áramlásszervezés hatálya alá eső repülések indulásának felfüggesztéséről szóló közlemény.

264. Repüléstájékoztató – Flight information

A repülés biztonságos és hatékony vezetéséhez hasznos tájékoztatások adása, beleértve a légiforgalomra, a meteorológiai körülményekre, a repülőtéri állapotokra, vagy a légiútvonalon létesítményekre vonatkozó tájékoztatásokat.

265. Repüléstájékoztató körzet (FIR) – Flight information region (FIR)

Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot nyújtanak.

Megjegyzés: Budapest FIR (Budapest Repüléstájékoztató Körzet): a Magyar Köztársaság államhatára által körbezárt terület, amelyen belül a légi közlekedés számára FL660 (20 100 m STD) magasságig légiforgalmi szolgálatot biztosítanak.

266. Repüléstájékoztató központ (FIC) – Flight information centre (FIC)

Repüléstájékoztató, légiforgalmi tanácsadó és riasztó szolgálat ellátására létesített központ.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a FIC feladatait Budapest ATS Központ látja el.

267. Repüléstájékoztató szolgálat (FIS) – Flight information service (FIS)

Olyan szolgálat, amelyet a repülések biztonságos és hatékony végrehajtásához hasznos tanácsok és tájékoztatások adása céljából nyújtanak.

Megjegyzés: A repüléstájékoztató szolgálat lehet körzeti- vagy repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat.

268. Repülőesemény – Incident

A légijármű üzemelésével kapcsolatos, légiközlekedési balesetnek nem minősülő esemény, amely a légijármű üzemelésének biztonságát hátrányosan befolyásolja vagy befolyásolhatja.

269. Repülőtér – Aerodrome

Szárazföldön, vagy vízen kijelölt terület (beleértve valamennyi épületet, felszerelést és berendezést), amely egészében vagy részben a légijárművek indulására és érkezésére, valamint felszíni mozgására szolgál.

Megjegyzés: Amikor a „repülőtér” kifejezést a repülési tervvel, vagy az ATS közleményekkel kapcsolatban használják akkor olyan területet is jelenthet, amely nem repülőtér, de adott típusú légijárművek használhatják pl.: helikopterek, vagy ballonok.

270. Repülőtér forgalmi köre – Aerodrome traffic circuit

A repülőtér közelében működő légijárművek részére előírt repülési útvonal.

271. Repülőtéri forgalom – Aerodrome traffic

Egy repülőtér munkaterületén lévő minden forgalom és a repülőtér közelében repülő légijárművek összessége.

Megjegyzés: A repülőtér közelében működő légijárműveken a repülőtér forgalmi körén tartózkodó, oda besoroló, vagy onnan kilépő légijárműveket kell érteni.

272. Repülőtéri irányító körzet (CTR/MCTR, vagy CTZ/MCTZ) – Control zone (CTR/MCTR or CTZ/MCTZ)

A repülőtér körül a föld felszínétől egy meghatározott felső határig terjedő ellenőrzött légtér.

Megjegyzés. A CTR rövidítés egyaránt jelenthet polgári és katonai repülőtéri irányító körzetet is. Az MCTR megjelölés akkor használatos, ha a repülőtéri irányító körzet katonai jellegét kívánják hangsúlyozni.

273. Repülőtéri irányító szolgálat – Aerodrome control service

A repülőtéri forgalom részére nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat.

274. Repülőtéri irányító torony (TWR) – Aerodrome control tower (TWR)

A repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálat nyújtása céljából létesített egység.

275. Repülőtér feletti magasság (QFE magasság) – Height above aerodrome level

Levegőben lévő légijárműnek a repülőtéri légnyomáshoz viszonyított nyomásmagassága.

276. Repülőtéri repüléstájékoztató egység – Aerodrome flight information service unit

Repülőtéri repüléstájékoztató és riasztó szolgálat ellátására létesített egység.

277. Repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat (AFIS) – Aerodrome Flight Information Service (AFIS)

Repülőtéri forgalom részére nyújtott repüléstájékoztató szolgálat.

278. Repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága – Aerodrome elevation

A leszállási terület legmagasabb pontjának tengerszinthez viszonyított magassága.

279. Résidő – SLOT

Az áramlásszervezés hatálya alá eső légijárművek felszállási idejét szabályozó AFTN közlemény.

280. Résidőt Kiosztó Közlemény (SAM) – Slot Allocation Message (SAM)

Az áramlásszervezés hatálya alá eső légijárművek résidejét meghatározó AFTN közlemény.

281. Résidőt Módosító Közlemény (SRM) – Slot Revision Message (SRM)

Az áramlásszervezésben, a résidő módosítására használt AFTN közlemény.

282. Résidőt Törlő Közlemény (SLC) – Slot Cancellation Message (SLC)

Az áramlásszervezés hatálya alá eső légijárművek résidejét törlő közlemény.

283. Riasztás állapota – Alert phase

Olyan helyzet, amikor kétség merül fel valamely légi jármű és a fedélzetén tartózkodó személyek biztonságával kapcsolatban.

284. Riasztó szolgálat – Alerting service

Kutatásra és mentésre szoruló légi járművekkel kapcsolatban a megfelelő szervek értesítése, és szükség szerint ezekkel a szervekkel való együttműködés.

285. RNAV

Területi navigáció jelölésére használt rövidítés.

286. RNP típus – RNP type

Tengeri mérföldben kifejezett pontossági határérték, amely megadja, hogy a repülés végrehajtás során a légi jármű a tervezett repülési helyzetéhez viszonyítva, a repülési idő legalább 95%-ában, ezen távolsági értéken belül repüljön.

Például: Az „RNP 4” olyan navigációs pontossági határértéket jelent, amelynek alapján az adott repülőgép, repülési idejének legalább 95%-ában, mindenkor tervezett repülési helyzetéhez viszonyítva plusz/mínusz 4 tengeri mérföld (7.4 km) távolságon belül repül.

287. RVSM

A csökkentett függőleges elkülönítési minimum jelölésére használt rövidítés.

288. RVSM engedélyezett légi jármű – RVSM approved aircraft

Az állam által az RVSM légtérben történő működésre engedélyezett légi jármű.

289. SAM

Lásd a Részidő Kiosztó Közlemény-nél.

290. SBAS

A műholdas helymeghatározás műholdra alapozott kiegészítő rendszerre (Space/Satellite Based Augmentation System) használt rövidítés.

291. SIGMET tájékoztatás – SIGMET information

Meteorológiai figyelő iroda által kiadott, az útvonalon a légi járművek üzemelésének biztonságát befolyásoló, meghatározott időjárási jelenségek előfordulásáról, vagy várható előfordulásáról szóló tájékoztatás.

292. Siklópálya – Glide path

A végső megközelítés alatt a függőleges irányvezetésre meghatározott süllyedési profil.

293. SLC

Lásd a Részidőt Törölő Közlemény-nél.

294. Soron következő adat jogosult – Next data authority

A pillanatnyi adat jogosult által kijelölt földi rendszer, amelyen keresztül az előreirányuló összeköttetés és irányítás átadása megtörténhet.

295. SSR válaszjel – SSR response

Kérdésre adott, az SSR transzponder válaszként kisugárzott jelnek a radarernyőn, nem szimbolikus formában történő megjelenítése.

296. Standard magasságmérő beállítás – Standard altimeter setting

Az 1013,2 hPa légnyomás beállítása a barometrikus magasságmérő nyomás-skáláján, ami azt eredményezi, hogy a magasságmérő 0 (nulla) műszerállást mutat az ICAO Egyezményes Légekör közepes tengerszintjén.

297. Szabályos megközelítési légtér (NOZ) – Normal operating zone (NOZ)

Meghatározott méretű, az ILS irányász és/vagy MLS végső megközelítési útírány két oldalára kiterjedő légtér. Egymástól független párhuzamos megközelítéseknél csak a szabályos működési körzet belső felét veszik figyelembe.

298. Szabvány műszeres érkezési útvonal – Standard instrument arrival (STAR)

Általában egy ATS útvonalon lévő fontos ponthoz kapcsolódó, műszer szerinti repülési szabályok (IFR) alapján kijelölt érkezési útvonal, amely addig a pontig tart, ahonnan egy közzétett műszeres megközelítési eljárás megkezdhető.

299. Szabvány műszeres indulási útvonal – Standard instrument departure (SID)

A repülőtérhez, vagy a repülőtér egy meghatározott futópályájához kapcsolódó műszer szerinti repülési szabályok (IFR) alapján kijelölt indulási útvonal, amely általában addig az ATS útvonalon lévő meghatározott fontos pontig tart, ahonnan a repülés útvonal szakasza kezdődik.

300. Számítógép – Computer

Olyan eszköz, amely adatokon, emberi beavatkozás nélkül, aritmetikai és logikai lépés sorozatokat végez.

Megjegyzés: Amikor ebben a kiadványban a számítógép szót használják, akkor ez egy számítógép komplexumot is jelenthet, amely egy, vagy több számítógépet és perifériás berendezést foglal magába.

301. Számított érkezési idő (ETA) – Estimated time of arrival (ETA)

IFR repülések esetén az az időpont, amikorra számítás szerint a légi jármű arra a navigációs berendezéssel meghatározott, kijelölt pontra érkezik, amelyről a műszer szerinti megközelítési eljárást megkezdni szándékoznak, vagy ha nincs a repülőtérre kiszolgáló ilyen navigációs berendezés, akkor az az időpont, amikorra a légi jármű a repülőtér fölé érkezik. VFR repülések esetén az az időpont, amikorra számítás szerint a légi jármű a repülőtér fölé érkezik.

302. Számított felszállási idő – Calculated Take Off Time (CTOT)

A légiforgalmi áramlásszervezés (ATFM) hatálya alá eső induló IFR, illetve vegyes repülések (IFR/VFR) számára kiosztott indulási résidő.

303. Számított fékoldási idő (EOBT) – Estimated off-block time (EOBT)

Az a számított idő, amikor a légi jármű az indulással kapcsolatos mozgását megkezdi.

304. Számított repülési idő (EET) – Estimated elapsed time (EET)

Az egyik fontos ponttól a másik fontos pontra való repülés számított időtartama.

305. Személyzet nélküli szabad ballon – Unmanned free balloon

Nem gépi meghajtású, személyzet nélküli szabadon repülő, levegőnél könnyebb légi jármű.

Megjegyzés: A személyzet nélküli szabad ballonok „nehéz”, „közepes”, vagy „könnyű” osztályba sorolhatók, a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben leírtaknak megfelelően.

306. Tanácsadói légtér – Advisory airspace

Meghatározott kiterjedésű légtér, vagy kijelölt útvonal, amelyen belül légiforgalmi tanácsadó szolgálat áll rendelkezésre.

307. Tanácsadói útvonal – Advisory route

Olyan kijelölt útvonal, ahol légiforgalmi tanácsadó szolgálat áll rendelkezésre.

308. Teljes számított repülési idő – Total estimated elapsed time

IFR repülések esetében az a számított időtartam, amely a felszállástól addig a navigációs berendezésekkel meghatározott kijelölt pontig szükséges, ahonnan műszer szerinti megközelítési eljárás megkezdését tervezik, vagy ha a rendeltetési repülőtérre ilyen navigációs berendezés nincs, akkor az az időtartam, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé érkezésig szükséges. VFR repülések esetében az a számított időtartam, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé való érkezésig szükséges.

309. Tengerszint feletti magasság (QNH magasság) – Altitude

Levegőben lévő légitjárműnek a közepes tengerszinti légnyomáshoz (Balti alapszint) viszonyított magassága.

310. Tengerszinthez viszonyított magasság – Elevation

A föld felület valamely pontjának, szintjének, vagy ahhoz rögzített pontnak, a közepes tengerszinthez viszonyított függőleges távolsága.

311. Területi navigáció (RNAV) – Area navigation (RNAV)

Olyan navigációs módszer, mely lehetővé teszi, hogy a légitjárművek földi állomásokon alapuló navigációs segédesszközök fedésterületén belül, vagy önálló segédesszközök határának lehetőségén belül, illetve ezek kombinációjával bármilyen kívánt repülési útvonalon repüljenek.

312. Területi navigációs útvonal – Area navigation route

Területi navigációs képességgel rendelkező légitjárművek általi használatra létesített ATS útvonal.

313. Tényleges önsebesség – True airspeed

A légitjárműnek a környező levegőhöz viszonyított sebessége.

314. Térköz – Spacing

a) Térköz légitjárművek között:

Légitjárművek közötti vízszintes és/vagy függőleges térköz idő vagy távolság egységekben kifejezve

b) Térköz ATS útvonalak között:

ATS útvonalak középvonalai között megkívánt oldalirányú távolság, amely biztosítja, hogy a védett légterek ne fedjék át egymást.

Megjegyzés: Lásd Elkülönítés meghatározása.

315. Transzponder (fedélzeti válaszjeladó) – Transponder

Vevő-/adóberendezés, amely megfelelő kérésre válaszjelet sugároz ki. A kérés és a válaszadás más frekvencián történik.

316. Utazó emelkedés – Cruise climb

Olyan repülési módszer, amely a tengerszint feletti magasság tiszta növekedését eredményezi a repülőgép tömegének csökkenése függvényében.

317. Utazómagasság – Cruising level

A repülés jelentős szakaszán tartott magasság.

318. Útirány – Track

A légitjármű útvonalának vetülete a föld felületén, amelynek irányát annak bármely pontján a mágneses Északtól mért fokokban fejezik ki.

319. Út-pont – Way-point

Meghatározott földrajzi hely, amelyet valamely területi navigációs útvonal vagy egy területi navigációt alkalmazó légitjármű repülési útvonalának meghatározására használnak.

Az út-pont lehet:

Megközelítendő út-pont (fly-by way-point) – olyan út-pont, amit előzetesen számított távolságra megközelítenek, majd fordulót kezdenek a következő útvonalra, vagy eljárás szakaszra.

Átrepülendő út-pont (flyover way-point) – olyan út-pont, amit átrepülnek, majd fordulót kezdenek a következő útvonalra, vagy eljárás szakaszra.

320. Útvonal engedély – En-route clearance

Engedély, amely magába foglalja a légi jármű felszállás utáni repülési útját azon pontig, amelynél a leszálláshoz történő megközelítés várható, hogy megkezdődik.

Megjegyzés: Bizonyos körülmények között szükséges lehet ezen engedély felosztása például: irányítói körzethatárokkal elválasztott szakaszokra, illetve a repülés indulási, emelkedési vagy süllyedési szakaszaira.

321. Vak-adás – Blind transmission

Egyik állomás adása egy másik részére olyan körülmények között, amikor kétoldalú összeköttetés létrehozása nem lehetséges, azonban feltételezhető, hogy a hívott állomás azt venni képes.

322. Várakozási eljárás – Holding procedure

Előre meghatározott eljárás, amely a légi járművet előírt légtéren belül tartja, míg további engedélyre vár.

323. Várakozási pont (levegőben) – Holding fix

Földrajzi hely, melyre vonatkoztatva a várakozási eljárást végrehajtják.

324. Várható bevezetési idő – Expected approach time

Az az időpont, amikor az ATC úgy számítja, hogy egy érkező légi jármű, késleltetés után majd elhagyja a várakozási pontot, hogy a leszálláshoz történő megközelítést végrehajtsa.

Megjegyzés: A várakozási pont elhagyásának tényleges időpontja a bevezetési engedélytől függ.

325. Veszély állapot – Distress phase

Olyan helyzet, amikor biztosnak látszik, hogy egy légi járművet és a fedélzetén tartózkodó személyeket súlyos és közvetlen veszély fenyegeti, vagy azonnali segítségre szorulnak.

326. Vevő egység/irányító – Receiving unit/controller

Az a légiforgalmi szolgálati egység/légiforgalmi irányító, amelynek/akinek közleményt küldenek.

Megjegyzés: Lásd az adó egység/irányító meghatározását.

327. Végző megközelítés – Final approach

A műszer szerinti megközelítési eljárásnak azon szakasza, amely a végző 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 ilyen meghatároztak; vagy

b) a megközelítési eljárásban meghatározott utolsó útirány elérési pontjánál;

és a repülőtér közelében addig a pontig tart, ahonnan

1. a leszállás végrehajtható, vagy

2. a megszakított megközelítési eljárást megkezdik.

328. VFR

A látvarepülési szabályok jelölésére használt rövidítés.

329. VFR repülés – VFR flight

A látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

330. Vízsíntes elkülönítés – Horizontal separation

Gyűjtőfogalom, mely jelenthet oldalirányú, vagy hosszirányú elkülönítést.

331. VMC

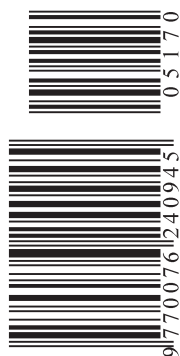
A látási meteorológiai körülmények jelölésére használt rövidítés.

332. Vonatkozási alapadat – Datum

Bármilyen mennyiség, vagy mennyiség halmaz, amely más mennyiségek kiszámításának alapjául szolgál.

333. WAFC

A Területi Előrejelző Világrendszer Központ (World Area Forecast Centre) jelölésére használt rövidítés.”



Szerkeszti a Miniszterelnöki Hivatal, a Szerkesztőbizottság közreműködésével.

A Szerkesztőbizottság elnöke: dr. Pulay Gyula. A szerkesztésért felelős: dr. Müller György. Budapest V., Kossuth tér 1–3.

Kiadja a Magyar Hivatalos Közlönykiadó. Felelős kiadó: dr. Kodela László elnök-vezérigazgató.

Budapest VIII., Somogyi Béla u. 6. Telefon: 266-9290.

Előfizetésben megrendelhető a Magyar Hivatalos Közlönykiadónál

Budapest VIII., Somogyi Béla u. 6., 1394 Budapest 62. Pf. 357, vagy faxon 318-6668.

Előfizetésben terjeszti a Magyar Hivatalos Közlönykiadó a FÁMA Rt. közreműködésével. Telefon/fax: 266-6567.

Információ: tel.: 317-9999, 266-9290/245, 357 mellék.

Példányonként megvásárolható a kiadó Budapest VIII., Somogyi B. u. 6. (tel./fax: 267-2780) szám alatti közlönypoltjában vagy a Budapest VII., Rákóczi út 30. (bejárat a Dohány u. és Nyár u. sarkán) szám alatti Közlöny Centrumban (tel.: 321-5971, fax: 321-5275), illetve megrendelhető a www.mhk.hu/kozlonybolt internetcímen.

2005. évi éves előfizetési díj: 89 148 Ft. Egy példány ára: 184 Ft 16 oldal terjedelemig, utána +8 oldalanként +161 Ft.

A kiadó az előfizetési díj évközbeni emelésének jogát fenntartja.

HU ISSN 0076—2407

05.3608 – Nyomja a Magyar Hivatalos Közlönykiadó Lajosmizsei Nyomdája. Felelős vezető: Burján Norbert vezérigazgató-helyettes.