

.../2015. (...) NFM rendelet
a légiforgalmi szolgálatok ellátásának és eljárásainak szabályairól

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

ELSŐ RÉSZ
ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. §

- (1) E rendeletet nem kell alkalmazni azokra a légiforgalmi szolgálatokat ellátó polgári és katonai egységekre, amelyek a magyar légtér meghatározott részében a légiforgalmi szolgálatok ellátását nemzetközi szerződés alapján végzik, kivéve, ha az erről szóló megállapodás ettől eltérően rendelkezik.
- (2) E rendeletet kell alkalmazni az állami repülések céljára kijelölt légterekben a GAT szabályok szerint végrehajtott repülésekre. Ugyanezen légterekben az OAT szabályok szerint végrehajtott repülésekre az állami repülések céljára kijelölt légterekben végrehajtott repülések szabályairól szóló miniszteri rendeletet kell alkalmazni.
- (3) E rendelet rendelkezéseit nemzetközi szerződés alapján kell alkalmazni azokban a magyar államhatáron kívül eső légterekben, ahol a légiforgalmi szolgálatok ellátásának átruházása következtében a magyar ATS egységek látnak el légiforgalmi szolgálatokat.
- (4) E rendelet határozza meg a Magyarország területén lévő repülőtér üzemben tartójának a légiforgalmi szolgálatok ellátásához kapcsolódó feladatait.
- (5) E rendelet határozza meg az Országos Meteorológiai Szolgálatról szóló kormányrendelet 2. § (3) bekezdése szerinti szolgálatnak a légiforgalmi szolgálatok ellátásához kapcsolódó általános feladatait.

2. §

E rendelet rendelkezéseit a Magyarország légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló miniszteri rendelettel (a továbbiakban: repülési rendelet), valamint a közös repülési szabályok és a léginnavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról szóló 2012. szeptember 26-ai, 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelettel (a továbbiakban: SERA rendelet) összhangban kell alkalmazni.

1. Értelmező rendelkezések

3. §

1. ACAS: A SERA rendelet 2. cikk 17. pontjában meghatározott fogalom (Airborne collision avoidance system)
2. ACC: A SERA rendelet 2. cikk 43. pontjában meghatározott fogalom (Area control centre)
3. Adatkapcsolat összeköttetések: A SERA rendelet 2. cikk 66. pontjában meghatározott fogalom. (Data link communications)

4. Adatszabály: adatkészlet értelmes közleménnyé összeállításának módszerét vagy sorrendjét meghatározó, egyeztetett szabályok csoportja. (Data convention)
5. ADS-B: A SERA rendelet 2. cikk 47. pontjában meghatározott fogalom (Automatic Dependent Surveillance – Broadcast)
6. AFIL: A légi jármű által repülés közben légiforgalmi szolgálati egységnek rádióon leadott, levegőből benyújtott repülési terv. (Air-filed flight plan)
7. AFIS: Repülőtéri forgalom részére nyújtott repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat. (Aerodrome Flight Information Service)
8. AFTN: közlemények vagy digitális adatok azonos vagy összeegyeztethető távközlési jellemzőkkel rendelkező állandóhelyű légiforgalmi állomások közötti cseréjére szolgáló rendszer. (Légiforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózat, Aeronautical Fixed Telecommunication Network)
9. AIP: A SERA rendelet 2. cikk 13. pontjában meghatározott fogalom. (Aeronautical Information Publication)
10. AIRMET tájékoztatás: A SERA rendelet 2. cikk 21. pontjában meghatározott fogalom. (AIRMET information)
11. AIS: A légiközlekedés biztonsága, rendszeressége és hatékonysága szempontjából szükséges tájékoztatások nyújtása céljából létesített légiforgalmi tájékoztató szolgálat. (Aeronautical information service)
12. AIS egység: Légiforgalmi tájékoztató szolgálat nyújtása céljából létrehozott szolgálati egység. (Aeronautical information service unit, AIS unit)
13. Akadály: A SERA rendelet 2. cikk 98. pontjában meghatározott fogalom.
14. Akadálymentes földfelszín feletti magasság: a futópálya küszöbéhez, illetve a repülőtér tengerszínhez viszonyított magasságához képest (Aerodrome Elevation) az akadálymentességi követelmények szerinti legalacsonyabb földfelszín feletti magasság. (Obstacle clearance height, OCH)
15. Akadálymentes tengerszint feletti magasság: az akadálymentességi követelmények szerinti legalacsonyabb tengerszint feletti magasság; (Obstacle clearance altitude, OCA)
16. Alapforduló: a légi jármű által a kezdeti megközelítés során, a kirepülési útirány vége és a közbeni vagy végső megközelítési útirány (amely a kirepülési útiránnyal nem reciprok útirány) kezdete között végrehajtott forduló. (Base turn)
17. Általános adás: előre meg nem határozott állomásnak szóló légi navigációval kapcsolatos tájékoztató adás. (Broadcast)
18. A-SMGCS: Légi járművek és földi járművek mozgását, útvonalvezetését és irányítását támogató, felderítési funkciókkal is rendelkező rendszer, amelynek célja az elfogadható minimális repülésbiztonsági szint megtartása mellett a földi mozgásokra közzétett kapacitásértékek biztosítása a repülőtéri látástávolság alapján meghatározott üzemelési szintnél nem rosszabb időjárási körülmények esetén. (Fejlett, földi mozgást támogató és irányító rendszer, Advanced Surface Movement Guidance and Control System)
19. Átadó egység: Légiforgalmi irányító egység, amely egy légi jármű légiforgalmi irányításával járó felelősséget a repülés útvonala szerinti soron következő légiforgalmi irányító egységnek/légiforgalmi irányítónak átadja. (Transferring unit)
20. Átadó irányító: Légiforgalmi irányító, aki egy légi jármű légiforgalmi irányításával járó felelősséget a repülés útvonala szerinti soron következő légiforgalmi irányító egységnek/légiforgalmi irányítónak átadja. (Transferring controller)
21. ATC: Légiforgalmi irányítás, amely vagy légiforgalmi irányító szolgálatot, vagy légiforgalmi irányító egységet jelent. (Air Traffic Control)
22. ATFM szolgálat: Légiforgalmi áramlásszervezés, a légiforgalom biztonságos, rendszeres és gyors áramlásának elősegítésére létesített szolgálat, amely biztosítja az ATC kapacitás legnagyobb mértékű kihasználását, valamint azt, hogy a forgalom

- mennyisége összeegyeztethető legyen az ATS által az egységeire közzétett kapacitás értékekkel. (Air Traffic Flow Management)
23. ATIS: a SERA rendelet 2. cikk 49. pontjában meghatározott fogalom. (Automatic terminal information service)
 24. Átkapcsolási pont: A SERA rendelet 2. cikk 51. pontjában meghatározott fogalom. (Change-overpoint)
 25. ATM: A légiforgalom és a légtér biztonságos, gazdaságos és hatékony módon történő dinamikus, integrált szervezése, beleértve a légiforgalmi szolgálatokat, a légtérszervezést és a légiforgalmi áramlásszervezést, valamint a berendezések alkalmazását, az összes érintett résztvevő közreműködését, a fedélzeti és földi funkciókat felölelő egységes szolgáltatások biztosítását is. (Légiforgalmi szolgáltatás, Air Traffic Management)
 26. ATS: A SERA rendelet 2. cikk 32. pontjában meghatározott fogalom. (Air traffic service)
 27. ATS felderítő rendszer: légijárművek azonosítására alkalmas rendszerekre használt gyűjtőfogalom. Az ATS felderítő rendszer több összetevő elemet tartalmaz, érzékelő eszközöket, adatátviteli kapcsolatokat, adat-feldolgozó rendszert, helyzetképernyőt. (ATS surveillance system)
 28. ATS felderítő szolgálat: A légiforgalmi felderítő rendszer közvetlen felhasználásával nyújtott szolgáltatás. (ATS surveillance service)
 29. ATS útvonal: A SERA rendelet 2. cikk 46. pontjában meghatározott fogalom. (ATS route)
 30. átrepülendő útvonalpont: olyan útvonalpont, amelyet átrepülnek, majd fordulót kezdenek a következő útvonalra vagy eljárás szakaszra (flyover waypoint);
 31. Átváltási magasság: A SERA rendelet 2. cikk 134. pontjában meghatározott fogalom. (Transition altitude)
 32. Átváltási réteg: Az átváltási magasság és az átváltási szint közötti légtér. (Transition layer)
 33. Átváltási szint: A SERA rendelet 2. cikk 135. pontjában meghatározott fogalom. (Transition level)
 34. Átvevő egység: A légijármű irányításának átvételére soron következő légiforgalmi irányító. (Accepting unit)
 35. Átvevő irányító: A légijármű irányításának átvételére soron következő légiforgalmi irányító. (Accepting controller)
 36. Azonosítás: légijármű helyzetjelének a helyzetképernyőn történő észlelése és annak minden kétséget kizáró azonosítása. (Identification)
 37. Belépő pont: Navigációs berendezéssel vagy fontos ponttal meghatározott első jelentőpont, amely fölött a légijármű átrepül, vagy várhatóan átrepül valamely repüléstájékoztató körzetbe történő belépésekor. (Entry point)
 38. Benyújtott repülési terv: A SERA rendelet 2. cikk 73. pontjában meghatározott fogalom. (Filed flight plan)
 39. Bevezetési sorrend: légijárművek repülőtéren leszálláshoz való közeledésére engedélyezett sorrend. (Approach sequence)
 40. Bevezető irányítóegység: A SERA rendelet 2. cikk 41. pontjában meghatározott fogalom. (Approach control unit)
 41. Bevezető irányító szolgálat: A SERA rendelet 2. cikk 40. pontjában meghatározott fogalom. (Approach control service)
 42. Bizonytalanság állapota: annak kivételével, ha a légijármű és a fedélzetén tartózkodó személyek biztonságát illetően semmilyen kétség sincs, egy légijármű bizonytalanság állapotában van, ha

- a) a légi járműtől 30 percen belül semmiféle közlemény nem érkezett azon időponttól számítva, hogy összeköttetést kellett volna létesítenie, vagy attól az időponttól számítva, amikor az első sikertelen kísérletet tették az összeköttetés felvételére, amelyik a korábbi, vagy
- b) 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.
(Uncertainty phase)
43. Budapest FIR: A Magyarország államhatára által körbezárt terület feletti légtér, ahol a légiközlekedés számára FL660 (20 100 m STD) magasságig légiforgalmi szolgálatot biztosítanak.
44. CPDLC: A SERA rendelet 2. cikk 60. pontjában fogalom (Controller - pilot data link communications)
45. CTOT: Az ATFM hatálya alá eső induló IFR és vegyes (IFR/VFR) repülések számára kiosztott indulási résidő (Számított felszállási idő, Calculated Take-Off Time)
46. CTR: A SERA rendelet 2. cikk 61. pontjában meghatározott fogalom. (Control zone)
47. Egyedi kód: Négy számjegyű SSR kód, amelynek az utolsó két számjegye nem „00”. (Discrete code)
48. Egymástól független párhuzamos megközelítések: Párhuzamos, vagy közel párhuzamos műszeres futópályára végzett egyidejű megközelítések, ahol a szomszédos futópályák meghosszabbított középvonalain közeledő légi járművek között radar elkülönítési minimum nincs előírva. (Independent parallel approaches)
49. Egymástól függő párhuzamos megközelítések: Párhuzamos, vagy közel párhuzamos műszeres futópályákra végzett egyidejű megközelítések, ahol a szomszédos futópályák meghosszabbított középvonalain közeledő légi járművek között radar elkülönítési minimumot írtak elő. (Dependent parallel approaches)
50. Egység: egy szolgálatot ellátó kollektív testület.
51. Elhatározási magasság: Precíziós megközelítésnél vagy függőleges irányvezetéssel, sikló pályán történő megközelítésnél előírt tengerszint feletti vagy földfelszín feletti magasság, amelyen megszakított megközelítést kell megkezdeni, ha a megközelítés folytatásához szükséges látás utáni tájékozódás nem jött létre. (Decision altitude, DA vagy Decision height, DH)
52. Eljárás elkülönítés: Olyan elkülönítés, amely eljárás irányítás – mikor a légiforgalmi irányító szolgálat nyújtásához az ATS felderítő rendszertől származó tájékoztatás nem szükséges – esetén alkalmazható. (Procedural separation)
53. Eljárás forduló: Olyan manőver, amelynek során egy kijelölt útiránytól eltávolodó irányú fordulót, és ezt követően egy olyan ellentétes irányú fordulót hajtanak végre, amely lehetővé teszi, hogy a légi jármű felvegye és kövesse a kijelölt útiránnyal ellentétes irányt. A „jobb” és „bal” eljárás forduló elnevezését a kezdeti forduló iránya jelöli. (Procedure turn)
54. Elkülönítés: Előírt legkisebb vízszintes vagy függőleges távolság a légi járművek között, időegységben vagy távolságértékben kifejezve. (Separation)
55. Ellenőrzött légtér: A SERA rendelet 2. cikk 58. pontjában meghatározott fogalom. (Controlled airspace)
56. Ellenőrzött repülés: A SERA rendelet 2. cikk 59. pontjában meghatározott fogalom. (Controlled flight)
57. Ellenőrzött repülőtér: A SERA rendelet 2. cikk 57. pontjában meghatározott fogalom. (Controlled aerodrome)
58. Előtér: A SERA rendelet 2. cikk 42. pontjában meghatározott fogalom. (Apron)
59. Emberi tényezők alapelvei: 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. (Human Factors principles)
60. Engedélyhatár: A SERA rendelet 2. cikk 52. pontjában meghatározott fogalom. (Clearance limit)
 61. Érvényes repülési terv: A SERA rendelet 2. cikk 64. pontjában meghatározott fogalom. (Current flight plan)
 62. EUR RVSM légtér: Az ICAO által az európai régióhoz sorolt, ICAO EUR körzetben az a légtér, ahol FL290 - FL410 között 1000 lábas (300 m) függőleges elkülönítési minimumot (RVSM) alkalmaznak. (EUR RVSM airspace)
 63. Felderítő radar: A SERA rendelet 2. cikk 124. pontjában meghatározott fogalom. (Surveillance radar)
 64. Felhőalap: A SERA rendelet 2. cikk 50. pontjában meghatározott fogalom. (Ceiling)
 65. FL: A SERA rendelet 2. cikk 78. pontjában meghatározott repülési szint. (Flight level)
 66. Fontos pont: A SERA rendelet 2. cikk 121. pontjában meghatározott fogalom. (Significant point)
 67. Forgalmi tájékoztatás: A SERA rendelet 2. cikk 132. pontjában meghatározott fogalom. (Traffic information)
 68. Föld feletti sebesség: A légijárműnek a föld felszínéhez viszonyított sebessége. (Ground speed)
 69. Földetérési pont: Az a vonatkoztatási pont, ahol a névleges siklópálya a futópályát eléri, de nem jelenti szükségszerűen azt a helyet, amelynél a légijármű érinteni fogja a futópályát. (Touchdown)
 70. Földi látótávolság: A SERA rendelet 2. cikk 82. pontjában meghatározott fogalom. (Ground visibility)
 71. Futópálya: A SERA rendelet 2. cikk 113. pontjában meghatározott fogalom. (Runway)
 72. Futópálya menti látástávolság: A SERA rendelet 2. cikk 115. pontjában meghatározott fogalom. (Runway visual range, RVR)
 73. Futópálya várakozási hely: A SERA rendelet 2. cikk 114. pontjában meghatározott fogalom. (Runway-holding position)
 74. Futópályasértés: A repülőtéren a légijármű le- és felszállására kijelölt, védett területen belül légijármű, jármű vagy személy szabálytalan jelenléte. (Runway incursion)
 75. Függőleges elkülönítés: Légijárművek közötti elkülönítés függőleges távolságban kifejezve. (Vertical separation)
 76. GAT: Általános légiforgalom, a polgári légijárművek, valamint az állami légijárművek mozgásainak összessége, amelyeket az ICAO szabványaival összhangban a repülési rendeletben meghatározottaknak megfelelően hajtanak végre. (General Air Traffic)
 77. GBAS: a műholdas helymeghatározás földi telepítésű kiegészítő rendszere (Ground Based Augmentation System).
 78. Géptengelyirány: A SERA rendelet 2. cikk 83. pontjában meghatározott fogalom. (Heading)
 79. Gurulás: A SERA rendelet 2. cikk 125. pontjában meghatározott fogalom. (Taxiing)
 80. Gurulóút: A SERA rendelet 2. cikk 126. pontjában meghatározott fogalom. (Taxiway)
 81. Hangsebesség feletti légijármű: Az 1 Mach-nál (hangsebesség) nagyobb sebességű vízszintes repülésre képes légijármű. (Supersonic aircraft)
 82. Helyi kényszerhelyzeti szolgálatok: Repülőtéren nyújtott tűzoltó, mentő, műszaki mentő és egyéb szolgálatok, amelyeket alapvetően a repülőtéren, illetve annak közelében bekövetkező légiközlekedési balesetek következményeinek felszámolása érdekében biztosítanak. (Local emergency services)

83. Helységjelölés: Az ICAO által előírt szabályoknak megfelelően kialakított és légiforgalmi állandóhelyű szolgálat valamely állomása helységére kijelölt négybetűs kód csoport. (Location indicator)
84. Helyzetjel: Egy légijármű, repülőtéri jármű vagy egyéb céltárgy helyzetének nem szimbolikus vagy szimbolikus formában történő megjelenítése a helyzetképernyőn. (Position indication)
85. Helyzetképernyő: Légijárművek helyzetét, mozgását és egyéb szükséges tájékoztatásokat ábrázoló elektronikus megjelenítő eszköz. (Situation display)
86. Helyzetszimbólum: Egy légijármű, repülőtéri jármű vagy egyéb céltárgy helyzet adatainak automatikus feldolgozás után történő, szimbolikus formában való megjelenítése a helyzetképernyőn. (Position symbol)
87. Hó: A földön lévő olyan szilárd csapadék, amely lehet:
 - a) száraz hó (ha laza állapotú, akkor elfújható, vagy ha kézzel összenyomják, akkor elengedés után széthullik. Fajsúly: $0,35 \text{ N/cm}^3$ alatt),
 - b) nedves hó (kézzel összenyomva összetapad és hajlamos hógolyóvá összeállni, vagy azzá összeáll. Fajsúly: $0,35 \text{ N/cm}^3$ és fölötté, de kisebb, mint $0,5 \text{ N/cm}^3$),
 - c) összenyomott hó (szilárd tömeggé nyomódott össze, és a további összenyomásnak ellenáll, ha felemelik egyben marad, vagy nagy darabokra esik szét. Fajsúly: $0,5 \text{ N/cm}^3$ és fölötté);
88. Hosszirányú elkülönítés: Légijárművek közötti elkülönítés időben vagy útirányon mért távolságban kifejezve. (Longitudinal separation)
89. IAS: Műszer szerinti sebesség, a levegőhöz viszonyított sebességet mérő műszerről leolvasott helyesbítés nélküli érték. (Indicated airspeed)
90. Időjárás előrejelzés: A SERA rendelet 2. cikk 81. pontjában meghatározott fogalom. (Forecast)
91. IFR: A SERA rendelet 2. cikk 87. pontjában meghatározott fogalom. (Műszer szerinti repülési szabályok, Instrument flight rules)
92. IFR repülés: A SERA rendelet 2. cikk 88. pontjában meghatározott fogalom. (IFR flight)
93. Illetékes ATS egység: Kijelölt légtérben légiforgalmi szolgálatok nyújtásáért felelős egység. (Appropriate ATS unit)
94. IMC: A SERA rendelet 2. cikk 91. pontjában meghatározott Műszeres meteorológiai körülmények. (Instrument meteorological conditions)
95. Indulási fázis: A repülésnek a felszállásra használatos futópályán kezdődő szakasza, amely addig a pontig tart, amelynél az elindult légijármű áttér a repülése során következő, útvonalrepülés, várakozás, megközelítés vagy egyéb szakaszára.
96. Indulási repülőtér: az a repülőtér, ahonnan a felszállás történt. (Departure aerodrome)
97. Irányítás átadás: A légiforgalmi irányító szolgálat ellátásával járó felelősség átadása. (Transfer of control)
98. Irányítás átadási pont: A SERA rendelet 2. cikk 133. pontjában meghatározott fogalom. (Transfer of control point)
99. Irányítói körzet: A földfelszín feletti meghatározott határtól felfelé terjedő ellenőrzött légtér. (Control area, CTA)
100. Irányítói szektor: Kijelölt irányítói körzet része, amelyen belül a felelősséget egy légiforgalmi irányítóra vagy a légiforgalmi irányítók kis csoportjára ruházzák. (Control sector)
101. Ismeretlen forgalom: A helyzetképernyőn megjelenő minden olyan ATS felderítő rendszertől származó helyzetjel vagy szimbólum, amely feltételezhetően légijárműtől ered, de nem vonatkoztatható ismert forgalomra. (Unknown traffic)

102. Ismert forgalom: Adott légtérben működő forgalom, amelynek tényleges repülési adatai, valamint szándéka közvetlen összeköttetés vagy koordinálás révén az érintett légiforgalmi szolgálati egység számára ismert. (Known traffic);
103. Ismétlődő repülési terv: A SERA rendelet 2. cikk 109. pontjában meghatározott fogalom. (Repetitive flight plan, RPL)
104. Jelentőpont: A SERA rendelet 2. cikk 110. pontjában meghatározott fogalom. (Reporting point)
105. Kényszerállapot: Gyűjtőfogalom, mely a helyzetnek megfelelően a bizonytalanság, a riasztás vagy a veszély állapotát jelenti. (Emergency phase)
106. Kényszerhelyzeti terv: Terv, amely intézkedéseket tartalmaz az ATM működéséhez szükséges elsődleges berendezések és eszközök, valamint szolgáltatások rendellenességeinek ideiglenes megoldására. (Contingency plan)
107. Kezdeti megközelítési szakasz: A műszer szerinti megközelítési eljárásnak a kezdeti megközelítési helyzetpont és közbenső megközelítési helyzetpont, vagy, ahol úgy határozták meg, a végső megközelítési pont vagy a navigációs berendezés segítségével kijelölt végső megközelítési helyzetpont közötti szakasza. (Initial approach segment)
108. Kitérő repülőtér: Az a repülőtér, amelyet a légijármű leszállásra igénybe vehet, ha a repülés folytatása vagy a rendeltetési repülőtéren történő leszállás nem lehetséges vagy nem javasolt. Fajtái:
 - a) felszállási kitérő repülőtér [(Take-off alternate) a felszállást követő rövid időn belül szükségessé váló leszálláskor az induló repülőtér erre való használhatósága hiányában igénybe vehető repülőtér],
 - b) útvonali kitérő repülőtér [(En-route alternate) amelyre útvonalrepülés során bekövetkező rendellenes működés vagy kényszerhelyzet esetén a légijármű képes leszállni. Útvonali kitérő repülőtér az indulási repülőtér is lehet. (Alternate aerodrome)],
 - c) rendeltetési kitérő repülőtér [(Destination alternate) a rendeltetési repülőtér alkalmatlanná válása esetén leszállásra igénybe vehető repülőtér. Rendeltetési kitérő repülőtér az indulási repülőtér is lehet. (Alternate aerodrome)];
109. Koordinálás: Engedélyekre, irányítás átadásra, valamint a légijárműveknek kiadandó tájékoztatásokra vonatkozó megegyezési folyamat, amely a légiforgalmi szolgálati egységek között vagy ezen egységeken belül, a munkahelyek között váltott közlemények útján történik. (Coordination);
110. Körzeti irányító szolgálat: A SERA rendelet 2. cikk 44. pontjában meghatározott fogalom. (Area control service);
111. Közel párhuzamos futópályák: egymást nem keresztező futópályák, melyek meghosszabbított középvonalai között az összetartás vagy széttartás 15 fok, vagy annál kisebb. (Near-parallel runways);
112. Közlemény: egyik helyről a másikra küldött, és az adott közleményre előírt számú rovatot tartalmazó közlés. (Message);
113. Közlemény elem: a közleményben a karakterek azon legkisebb csoportja, amelynek még önálló értelme van. (Message element);
114. Közlemény formátum: a közlemény rovatoknak a közleményt kialakító beosztása és szerkezete. (Message format);
115. Közös pont: Egy pont a Föld felszínén, amely két légijármű útirányára nézve közös, és az elkülönítés alkalmazásának alapjául szolgál. Ez lehet fontos pont, útvonal pont, navigációs berendezés, vagy egyéb pont. (Common Point)
116. Közzététel: Légiforgalmi tájékoztatások AIP-ben vagy NOTAM-ban történő kiadása. (Publication)

117. Közzétett kapacitás: A légi járművek számára nyújtott szolgáltatás során az ATC rendszer vagy annak alrendszerei, illetve a munkahelyek rendes üzemvitel alatti képességének mérőszáma egy adott időszakban a légtér egy meghatározott részébe belépő légi járművek számában kifejezve. (Declared capacity)
118. Különleges légijelentés: A hajózó személyzet által jelentett, a repülésre veszélyes meteorológiai jelenségekről szóló tájékoztatás. (Special air report)
119. Különleges VFR repülés: A SERA rendelet 2. cikk 122. pontjában meghatározott fogalom. (Special VFR flight)
120. Küszöb: A SERA rendelet 2. cikk 128. pontjában meghatározott fogalom. (Threshold)
121. Látással történő megközelítés: IFR repülés által végzett olyan megközelítés, amikor a műszer szerinti megközelítési eljárás egy részét vagy az egészét nem végzik el, és a megközelítést földlátással fejezik be. (Visual approach)
122. Látástávolság: A SERA rendelet 2. cikk 141. pontjában meghatározott fogalom. (Visibility)
123. Láthatósági kód: Az 1206/2011/EU bizottsági rendelet 3. cikk 5. pontjában meghatározott fogalom.
124. Latyak: Vízzel telített hó, amely szétfröccsen, ha telitalppal rátaposnak. Fajsúlya: 0.5-0.8 N/cm³ között van. (Slush)
125. Légi gurulás: Helikopter vagy VTOL légi jármű a repülőtér felszíne felett, rendes körülmények között a föld párnahatás sávjában, nem több mint 20 csomós (37 km/h) föld feletti sebességgel történő mozgása. (Air-taxiing)
126. Légiforgalmi állandóhelyű szolgálat: Fix helyek között létesített távközlési szolgálat, melynek célja elsősorban a léginavigáció biztonságának, valamint a légiforgalom rendszeres, hatékony és gazdaságos működésének elősegítése. (Aeronautical fixed service, AFS)
127. Légiforgalmi földi fény: Olyan fény, amelyet a léginavigáció segítése céljából telepítettek, a légi járműveken alkalmazott fények kivételével. (Aeronautical ground light)
128. Légiforgalmi irányító: Légiforgalmi irányító szolgálat ellátására feljogosított személy. (Air Traffic Controller)
129. Légiforgalmi irányító egység: A SERA rendelet 2. cikk 31. pontjában meghatározott fogalom. (Air traffic control unit)
130. Légiforgalmi irányító szolgálat: A SERA rendelet 2. cikk 30. pontjában meghatározott fogalom. (Air traffic control service)
131. Engedély: Légiforgalmi irányítói engedély: A SERA rendelet 2. cikk 28. pontjában meghatározott fogalom. Az „engedély” kifejezést megelőzhetik a „gurulási”, „felszállási”, „indulási”, „útvonal”, „megközelítési”, vagy „leszállási” szavak a repülés azon szakaszának jelzésére, amelyre a légiforgalmi irányítói engedély vonatkozik. (Air traffic control clearance)
132. Légiforgalmi irányítói utasítás: A SERA rendelet 2. cikk 29. pontjában meghatározott fogalom. (Air traffic control instruction)
133. Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája: A SERA rendelet 2. cikk 34. pontjában meghatározott fogalom. (Air traffic services reporting office)
134. Légiforgalmi szolgáltatás rendszer: Olyan rendszer, amely a légiforgalmi szolgáltatást emberek, tájékoztatások, technológiák, berendezések, és a szolgálatok integrált együttműködésével, a fedélzeti, földi, vagy űrben telepített kommunikáció, navigáció és felderítés támogatásával valósítja meg. (Air traffic management system)
135. Légiforgalmi szolgáltató: A légiforgalmi szolgálatok ellátására feljogosított, annak végrehajtásáért felelős szervezet. (Air Traffic Service Provider, ATSP)

136. Légiforgalmi tanácsadó szolgálat: Tanácsadói légtérben az IFR repülési terv szerint működő légi járművek közötti elkülönítést a lehetséges mértékben tanácsok vagy javaslatok adásával biztosító szolgálat. (Air traffic advisory service)
137. Légiforgalom: A SERA rendelet 2. cikk 26. pontjában meghatározott fogalom. (Air traffic)
138. Légi jármű: Gyűjtőfogalom, amely jelentheti a SERA rendelet 2. cikk 18. pontjában meghatározott légi járművet, vagy a hajózó személyzet tagját. (Aircraft)
139. Légi jármű azonosító jele: a légiforgalmi szolgálatok föld-föld közötti összeköttetéseinél a légi jármű azonosítására használt, betűkből, számjegyekből vagy ezek kombinációjából álló jelcsoport (azonos a levegő-föld összeköttetéseknél használandó légi jármű hívójellel vagy annak egyenértékű kódolt változatával). (Aircraft identification)
140. Légi jármű hívójel: A levegő-föld összeköttetésnél a légi jármű azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport. (Aircraft callsign)
141. Légi jármű keltette turbulencia: a légi jármű mögött keletkező örvénylő légtömeg hatása.
142. parancsnok: A SERA rendelet 2. cikk 100. pontjában meghatározott fogalom. (Pilot-in-command)
143. Légi jármű típus jelölés: A légi jármű típusának rövidített formában való azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport. (Aircraft type designator)
144. Légi jármű üzemben tartója: A légi jármű működését szervező, fenntartó felelős természetes vagy jogi személy. (Aircraft Operator, AO)
145. Légi járművek közelsége: Olyan helyzet, amelynek során egy légi jármű vezető vagy a légiforgalmi szolgálatok személyzete megítélése szerint a légi járművek közötti távolság, valamint a légi járművek relatív helyzete és sebessége miatt az érintett légi járművek biztonsága kétséges. (Aircraft proximity)
146. Légi jelentés: légi járműtől származó, a helyzet-, valamint az üzemeltetési vagy meteorológiai jelentésekre előírt követelményeknek megfelelő jelentés. (Air-report)
147. Legkisebb tiszta sebesség: A légi járműnek az a legkisebb sebessége, amellyel a felhajtóerőt növelő szerkezetek, a futóművek és féklapok kibocsátása nélkül még szintrepülést képes folytatni. (Minimum clean speed)
148. Lényeges helyi forgalom: az induló vagy érkező légi járművekre esetlegesen veszélyt jelentő az a légi jármű, 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 légi járművekre. (Essential local traffic)
149. Leszállási terület: A mozgási területnek a légi jármű le- vagy felszállása céljára kijelölt része. (Landing area)
150. Levegő-föld összeköttetés: A SERA rendelet 2. cikk 22. pontjában meghatározott fogalom. (Air-ground communication)
151. Megközelítési fázis: IFR esetén a kezdeti megközelítés pontjától, a futópálya fölötti kilebegtetésig tartó repülési szakasz, VFR esetén a meghatározott VFR belépőponttól, vagy ha ilyet nem határoztak meg 1000 lábbal (300 m) a repülőtér tengerszint feletti magasságától, a futópálya fölötti kilebegtetésig tartó repülési szakasz.
152. megközelítendő útvonalpont: olyan útvonalpont, amelyet előzetesen számított távolságra megközelítenek, majd fordulót kezdenek a következő útvonalra vagy eljárás szakaszra (fly-by waypoint);
153. Megosztott párhuzamos üzemelés: Egyidejű üzemelések párhuzamos vagy közel párhuzamos műszerez futópályákon oly módon, hogy az egyik futópályát kizárólag megközelítések, a másik futópályát pedig kizárólag indulások végrehajtására használják. (Segregated parallel operations)

154. Megszakított megközelítési eljárás: Az az eljárás, amelyet a légijárműnek követnie kell, ha a megközelítést nem tudja folytatni. (Missed approach procedure)
155. Mérvadó forgalom: 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. (Essential traffic)
156. Meteorológiai iroda: A repülések részére meteorológiai szolgáltatás ellátására kijelölt szolgálat. (Meteorological office)
157. Meteorológiai jelentés: Meghatározott időpontra és helyre vonatkozó közlemény a megfigyelt meteorológiai körülményekről. (Meteorological report)
158. Meteorológiai tájékoztatás: A tényleges, vagy várható meteorológiai körülményekre vonatkozó jelentés, időjárás elemzés, előrejelzés és bármely hasonló jellegű megállapítás. (Meteorological information)
159. MLAT: Multilaterális rendszer, elsősorban a jelbeérkezési időkülönbség (TDOA) technikát használó másodlagos felderítő radar (SSR) transzponder jeleiből (válaszok, vagy squitterek) nyert helyzettájékoztatás továbbítására kialakított berendezés. További információt, többek között a légijármű azonosító jelét is ki lehet nyerni a vett jelekből. (Multilateration system)
160. Mozgási terület: A SERA rendelet 2. cikk 96. pontjában meghatározott fogalom. (Movement area)
161. MTMA: Katonai repülőtereken végrehajtott helyi repülések, valamint le- és felszállási műveletek védelmére kijelölt irányítói körzet. (Katonai közelkörzet, Military Terminal Manoeuvring Area)
162. Munkaterület: A SERA rendelet 2. cikk 94. pontjában meghatározott fogalom. (Manoeuvring area)
163. Műszeres futópálya: A repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló, 2014. február 12-i 139/2014/EU bizottsági rendelet I. melléklet 22. pontjában meghatározott fogalom. Fajtái:
 - a) nem precíziós megközelítésű futópálya (1. alpont),
 - b) CAT I. precíziós megközelítésű futópálya (2. alpontban),
 - c) CAT II. precíziós megközelítésű futópálya (3. alpontban) vagy
 - d) CAT III. precíziós megközelítésű futópálya (4. alpontban).
164. Műszeres megközelítési eljárás: A SERA rendelet 2. cikk 90. pontjában meghatározott fogalom. (Instrument approach procedure, IAP)
165. Navigációs követelmény: A légijárműre és a hajózó személyzetre vonatkozó előírások gyűjteménye, amely az adott légtérben a teljesítmény-alapú navigációs (PBN) műveletek támogatásához szükséges. A navigációs követelményekre vonatkozó részletes útmutatót az ICAO Performance-Based Navigation Manual (Doc 9613), II kötet határozza meg. A navigációs követelmény típusai:
 - a) előírt navigációs teljesítmény követelmény: tartalmazza a teljesítmény ellenőrzést és riasztást. Az előírt navigációs teljesítmény az RNP kifejezéssel kezdődik, és
 - b) területi navigációs követelmény: nem tartalmazza a teljesítmény ellenőrzést és riasztást. A területi navigációs követelmény jelölése az RNAV kifejezéssel kezdődik.
166. Nem ellenőrzött légtér: olyan légtér, melyben légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak. (Uncontrolled airspace)
167. Nem ellenőrzött repülőtér: Olyan repülőtér, ahol légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak. (Uncontrolled aerodrome)
168. NOTAM: Bármely légiforgalmi berendezés, szolgálat, eljárás létesítéséről, állapotáról, változásáról, vagy veszély fennállásáról szóló értesítés, amelynek idejében való

ismerete elengedhetetlenül szükséges a repülésben érdekelt személyzet részére, és amelyek szétosztása távközlési eszközökkel történik.

169. NTZ: Biztonsági zóna, egymástól független párhuzamos megközelítések vonatkozásában a két futópálya meghosszabbított középvonalai közötti távolság közepén elhelyezkedő meghatározott méretű légtér folyosó, amelybe ha belép egy légitármű, akkor irányítói beavatkozás válik szükségessé a szomszédos irányításon megközelítést végző légitármű veszélyeztetésének elkerülése érdekében. (No transgression zone)
170. Nyomásmagasság: Tengerszint feletti magasságértékben kifejezett légnyomás érték, amely megfelel az Egyezményes Légkörben ugyanilyen nyomás értéknek. (Pressure-altitude)
171. Nyomtatott formájú közleményváltás: Távközlési rendszer, amelynek a hálózathoz tartozó minden végponton automatikusan maradandó, nyomtatott feljegyzés készül a hálózaton áthaladó összes közleményről. (Printed communications)
172. OAT: Azok a repülések, amelyeket nem az ICAO GAT eljárásainak megfelelően hajtanak végre. (Műveleti légiforgalom, Operational Air Traffic)
173. PAR: Precíziós bevezető radar. Elsődleges radarberendezés a légitármű végső megközelítés alatti helyzetének az elméleti megközelítési pályához viszonyított oldalirányú és függőleges eltérései valamint a földterítési ponttól való távolság meghatározására (Precision approach radar)
174. PBN: teljesítmény-alapú navigáció, amely ATS útvonalat, beleértve a műszer szerinti megközelítési eljárást is, követő, vagy meghatározott légtérben üzemeltetett légitárműre előírt navigációs teljesítményen alapuló területi navigáció. Az egyes navigációs követelmények az adott légtérben javasolt működéshez szükséges pontossági, integritási, folytonossági, rendelkezésre állási és funkcionális jellemzőket tartalmaznak. (Performance-based Navigation)
175. Pontosság: A SERA rendelet 2. cikk 1. pontjában meghatározott fogalom. (Accuracy)
176. Profil: A repülési pályának vagy a repülési pálya egy részének derékszögű vetülete a névleges útirányt magában foglaló függőleges felületen. (Profile)
177. PSR: Elsődleges felderítő radar, amely visszavert rádiójeleket használó felderítő radar-rendszer. (Primary surveillance radar)
178. PSR jel: Elsődleges felderítő radar jel, amely egy légitármű elsődleges radarral megállapított helyzetének helyzetképernyőn, nem szimbolikus formában történő megjelenítése. (PSR blip)
179. QFE: a repülőtér meghatározott helyén észlelt légnyomás jelzésére használatos kódszó;
180. QNH: a tengerszintre átszámított légnyomás jelzésére használatos kódszó;
181. Radar: A SERA rendelet 2. cikk 105. pontjában meghatározott fogalom.
182. Radar kapcsolat: Az az eset, amely akkor áll fenn, ha egy adott légitármű radarhelyzete látszik és azonosították a helyzetképernyőn. (Radar contact)
183. Radarbevezetés: Olyan megközelítés, amelynek végső megközelítési szakaszát radart használó légiforgalmi irányító utasításai alapján hajtják végre. (Radar approach)
184. Radarelkülönítés: Elkülönítés, amelyet abban az esetben alkalmaznak, ha a légitárművek helyzetét radar segítségével határozzák meg. (Radar separation)
185. Radarszolgáltatás: Radar közvetlen felhasználásával nyújtott szolgáltatás. (Radar service)
186. Rádió-távbeszélés: A SERA rendelet 2. cikk 108. pontjában meghatározott fogalom. (Radiotelephony)
187. RAIM: Az előírt navigációs teljesítmény meglétét ellenőrző és figyelmeztető rendszer. (Receiver Autonomous Integrity Monitoring)

188. Rendeltetési repülőtér: Az a repülőtér, ahova a légi jármű a repülés végrehajtása során első leszállását tervezi. (Destination aerodrome)
189. Repülésbiztonság irányítási rendszer: A repülésbiztonság átfogó kezelésére irányuló rendszer, beleértve a szükséges szervezeti struktúrákat, felelősségi köröket, irányelveket és eljárásokat. (Safety Management System, SMS)
190. Repülési adatok: A légi jármű tényleges vagy tervezett mozgására vonatkozó adatok, amelyeket rendszerint kódolt vagy rövidített formában tüntetnek fel. (Flight data)
191. Repülési pálya megfigyelés: ATS felderítő rendszer használata a tervezett repülési útvonaluktól jelentősen eltérő, vagy a légi forgalmi irányítói engedélytől eltérő légi járművek számára tájékoztatás és tanács adása céljából. (Flight path monitoring)
192. Repülési szabályok: Látvarepüléssel, vagy műszer szerint végrehajtott repülésekre vonatkozó előírások összessége. (Flight rules)
193. Repülési terv: A SERA rendelet 2. cikk 79. pontjában meghatározott fogalom. (Flight plan)
194. Repülési terv adatok: A repülési tervből feldolgozás, megjelenítés, vagy továbbítás céljából kiválasztott adatok. (Flight plan data)
195. Repüléstájékoztató szolgálat: A SERA rendelet 2. cikk 77. pontjában meghatározott fogalom. (Flight Information service, FIS)
196. Repülést Felfüggesztő Közlemény: Az áramlásszervezés hatálya alá eső repülések indulásának felfüggesztéséről szóló közlemény. (Flight Suspension Message, FLS)
197. Repüléstájékoztató: A repülés biztonságos és hatékony vezetéséhez hasznos tájékoztatások adása, beleértve a légi forgalomra, a meteorológiai körülményekre, a repülőtéri állapotokra, vagy a légi útvonalon létesítményekre vonatkozó tájékoztatásokat. (Flight information)
198. Repüléstájékoztató körzet: A SERA rendelet 2. cikk 76. pontjában meghatározott fogalom. (Flight information region, FIR)
199. Repülőesemény: a polgári légi közlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és a tanácsi rendelet 2. cikk 7. pontjában meghatározott fogalom. (Incident)
200. Repülőtér feletti magasság – QFE magasság: Levegőben lévő légi járműnek a repülőtéri légnyomáshoz viszonyított nyomásmagassága. (Height above aerodrome level)
201. Repülőtér forgalmi köre: A SERA rendelet 2. cikk 10. pontjában meghatározott fogalom. (Aerodrome traffic circuit)
202. Repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága: A leszállási terület legmagasabb pontjának tengerszinthez viszonyított magassága. (Aerodrome elevation)
203. Repülőtéri forgalom: A SERA rendelet 2. cikk 9. pontjában meghatározott fogalom. (Aerodrome traffic)
204. Repülőtéri irányító szolgálat: A SERA rendelet 2. cikk 7. pontjában meghatározott fogalom. (Aerodrome control service)
205. Repülőtéri irányító torony: A SERA rendelet 2. cikk 8. pontjában meghatározott fogalom. (Aerodrome control tower, TWR)
206. Riasztás állapota: az a)-c) esetekben annak kivételével, ha megnyugtató értesülés van arról, hogy a légi jármű és a fedélzetén tartózkodó személyek biztonságban vannak, egy légi jármű riasztás állapotában van, ha
 - a) 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,
 - b) 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,

- c) olyan tájékoztatás érkezett, amely azt jelzi, hogy a légi jármű működési képessége csökkent, de nem olyan mértékben, hogy kényszerleszállás lenne valószínű,
d) egy légi járműről tudott vagy feltételezett, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll vagy
e) olyan tájékoztatás érkezett, hogy a légi járművön bombát helyeztek el. (Alert phase)
207. Riasztószolgálat: A SERA rendelet 2. cikk 37. pontjában meghatározott fogalom. (Alerting service)
208. RNAV: A SERA rendelet 2. cikk 45. pontjában meghatározott fogalom. (Area navigation)
209. Rovat: Közlemény esetén a közleménynek meghatározott adatalemeket tartalmazó kijelölt része. Repülési terv esetén a repülési terv adott része.
210. RVSM: Csökkentett függőleges elkülönítési minimum (Reduced Vertical Separation Minimum).
211. RVSM engedélyezett légi jármű: Az állam által az RVSM légtérben történő működésre engedélyezett légi jármű. (RVSM approved aircraft)
212. SBAS: A műholdas helymeghatározás műholdra alapozott kiegészítő rendszere (Satellite-Based Augmentation System).
213. SID: Szabvány műszeres indulási útvonal, a repülőtérhez vagy a repülőtér egy meghatározott futópályájához kapcsolódó IFR indulási útvonal, amely addig a meghatározott fontos pontig tart, ahonnan a repülés útvonal szakasza kezdődik. (Standard instrument departure)
214. SIGMET tájékoztatás: A SERA rendelet 2. cikk 119. pontjában meghatározott fogalom. (SIGMET information)
215. Siklópálya: A végső megközelítés alatt a függőleges irányvezetésre meghatározott süllyedési profil. (Glidepath)
216. SSR: A SERA rendelet 2. cikk 118. pontjában meghatározott fogalom. (Secondary surveillance radar)
217. SSR kód: „A” módú, vagy „C” módú transzponder által kisugárzott többszörös impulzus válaszcél részére kijelölt szám. (Code SSR)
218. SSR mód: A SERA rendelet 2. cikk 95. pontjában meghatározott fogalom. (Mode SSR)
219. SSR válaszcél: Az SSR transzponder által kérdésre adott válaszként kisugárzott jelnek nem szimbolikus formában történő megjelenítése a helyzetképernyőn. (SSR response)
220. Standard magasságmérő beállítás: Az 1013,2 hPa légnyomás beállítása a barometrikus magasságmérő nyomás-skáláján, ami azt eredményezi, hogy a magasságmérő 0 (nulla) műszerállást mutat az ICAO Egyezményes Légtér közepes tengerszintjén. (Standard altimeter setting)
221. STAR: Szabvány műszeres érkezési útvonal, általában egy ATS útvonalon lévő fontos ponthoz kapcsolódó IFR érkezési útvonal, amely addig a pontig tart, ahonnan egy közzétett műszer szerinti megközelítési eljárás megkezdhető. (Standard instrument arrival)
222. Szabályos megközelítési légtér: Meghatározott méretű, az ILS irányítás vagy MLS végső megközelítési útirány két oldalára kiterjedő légtér. Egymástól független párhuzamos megközelítéseknel csak a szabályos megközelítési légtér belső felét veszik figyelembe. (Normal operating zone, NOZ)
223. Számított érkezési idő: A SERA rendelet 2. cikk 71. pontjában meghatározott fogalom. (Estimated time of arrival, ETA)
224. Számított repülési idő: A SERA rendelet 2. cikk 69. pontjában meghatározott fogalom. (Estimated elapsed time, EET)
225. Személyzet nélküli szabad ballon: A SERA rendelet 2. cikk 138. pontjában meghatározott fogalom. (Unmanned free balloon)
226. Szintrepülés: repülés, amely során a légi jármű tartja aktuális magasságát.

227. Szolgálat: Meghatározott funkciók ellátására és a nyújtott szolgáltatásokra vonatkozó fogalom.
228. Tanácsadói légtér: A SERA rendelet 2. cikk 3. pontjában meghatározott fogalom (Advisory airspace)
229. Tanácsadói útvonal: Olyan kijelölt útvonal, ahol légiforgalmi tanácsadó szolgálat áll rendelkezésre. (Advisory route)
230. TAS: Tényleges önsebesség, a légijárműnek a környező levegőhöz viszonyított sebessége. (True air speed)
231. Teljes számított repülési idő: A SERA rendelet 2. cikk 129. pontjában meghatározott fogalom. (Total estimated elapsed time)
232. Tengerszint feletti magasság: A SERA rendelet 2. cikk 39. pontjában meghatározott fogalom. (Altitude)
233. Tengerszinthez viszonyított magasság: A földfelület valamely pontjának, szintjének, vagy ahhoz rögzített pontnak a közepes tengerszinthez viszonyított függőleges távolsága. (Elevation)
234. Térköz:
- a) légijárművek közötti térköz a légijárművek közötti vízszintes és/vagy függőleges térköz idő vagy távolság egységeiben kifejezve;
 - b) ATS útvonalak közötti térköz az ATS útvonalak középvonalai között meghatározott oldalirányú távolság, amely biztosítja, hogy a védett légterek ne fedjék át egymást. (Spacing);
235. Területi navigációs útvonal: Területi navigációs képességgel rendelkező légijárművek általi használatra létesített ATS útvonal. (Area navigation route)
236. TIZ: Forgalmi tájékoztató körzet, nem ellenőrzött repülőterek körül kijelölhető, meghatározott méretű légtér, amelyben a repülések számára a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot az érintett repülőtér repülőtéri repüléstájékoztató egysége nyújtja. (Traffic information zone)
237. TMA: Közelkörzet, egy vagy több nagyobb repülőtér közelében, rendszerint ATS útvonalak találkozásánál létesített irányítói körzet. (Terminal Manoeuvring Area)
238. Transzponder - válaszjeladó: Vevő-/adóberendezés, amely megfelelő kérdésre válaszjelet sugároz ki. A kérdés és a válaszadás más frekvencián történik. (Transponder)
239. Utazó emelkedés: A SERA rendelet 2. cikk 62. pontjában meghatározott fogalom. (Cruise climb)
240. Utazómagasság: A SERA rendelet 2. cikk 63. pontjában meghatározott fogalom. (Cruising level)
241. Útirány: A SERA rendelet 2. cikk 130. pontjában meghatározott fogalom. (Track)
242. Útvonal engedély: Engedély, amely magába foglalja a légijármű felszállás utáni repülési útját azon pontig, amelynél a leszálláshoz történő megközelítés várható, hogy megkezdődik. (En-route clearance)
243. Útvonalpont: területi navigációs útvonal vagy egy területi navigációt alkalmazó légijármű repülési útvonalának meghatározására használt, meghatározott földrajzi hely (Waypoint) Vak-adás: Egyik állomás adása egy másik részére olyan körülmények között, amikor kétoldalú összeköttetés létrehozása nem lehetséges, azonban feltételezhető, hogy a hívott állomás az adást venni képes. (Blind transmission)
244. Válaszjeladó garbling: az SSR rendszer esetében lehetséges hiba, amelyet az egymáshoz túl közeli azimutszögön elhelyezkedő, de különböző magasságon lévő légijárművel által küldött válaszok átfedése idéz elő.
245. Várakozási eljárás: Előre meghatározott eljárás, amely a légijárművet előírt légtéren belül tartja, amíg az további engedélyre vár. (Holding procedure)

246. Várakozási pont (levegőben): Földrajzi hely, amelyhez viszonyítva a várakozási eljárást végrehajtják. (Holding fix)
247. Várható bevezetési idő: A SERA rendelet 2. cikk 72. pontjában meghatározott fogalom. (Expected approach time)
248. VASI: A futópálya küszöb mellett telepített olyan fények rendszeréből álló berendezés, amely célja siklópálya adása a bevezetéshez vizuális módon. A fények fehér és piros színnel jelzik a légijármű helyzetét a siklópályához képest. Minden fényt csak egy bizonyos magasságban lehet látni, ha egyenlő számban lehet piros és fehér fényeket látni, akkor a légijármű siklópályán van, viszont ha többségében piros fények látszódnak, akkor túl alacsonyan, míg ha többségében fehér fények láthatóak, akkor túl magasán. (Visual Approach Slope Indicator)
249. Végső megközelítés: (Final approach) a műszer szerinti megközelítési eljárásnak azon szakasza, amely a végső megközelítés kijelölt helyénél vagy pontjánál kezdődik, vagy ahol ilyeneket nem jelöltek ki, ott az utolsó eljárásforduló vagy alapforduló befejezésénél, vagy a várakozási eljárás rárepülési fordulójánál, ahol ilyen meghatároztak; vagy a megközelítési eljárásban meghatározott utolsó útirány elérési pontjánál, és a repülőtér közelében addig a pontig tart, ahonnan a leszállás végrehajtható, vagy a megszakított megközelítési eljárást megkezdik.
250. Vektorálás: ATS felderítő rendszer használatán alapuló navigációs irányvezetés biztosítása a légijárművek részére, meghatározott géptengely irányok formájában (Vectoring)
251. Veszély állapota: annak kivételével, ha bizonyos, hogy a légijárművet és a fedélzetén tartózkodó személyeket nem fenyegeti súlyos és közvetlen veszély, valamint nem szorulnak azonnali segítségre, egy légijármű veszély állapotában van, ha
- a) a riasztás állapotát követően az összeköttetés létesítésére irányuló további sikertelen kísérletek és szélesebb körű sikertelen érdeklődések arra a valószínűsége mutatnak, hogy a légijármű veszélyben van,
 - b) a fedélzetén lévő üzemanyag valószínűleg elfogyott, vagy nem elegendő arra, hogy a légijármű biztonságosan elérje a repülőtérre,
 - c) olyan tájékoztatás érkezett, amely azt jelzi, hogy a légijármű működési képessége oly mértékben csökkent, hogy kényszerleszállás valószínű vagy
 - d) olyan tájékoztatás érkezett, amely azt jelzi, hogy a légijármű kényszerleszállásra készül, vagy. (Distress phase)
252. Veszélyes hely: A repülőtér mozgási területének olyan része, ahol ismétlődően összeütközési veszélyt, vagy futópályasértést tapasztaltak, illetve ahol potenciális összeütközési veszély, vagy futópályasértés kockázata áll fenn. Ezeken a területeken a légijármű vezetők és járművezetők fokozott figyelme szükséges. (Hot spot)
253. Vevő egység: Az a légiforgalmi szolgálati egység, amelynek közleményt küldenek (Receiving unit)
254. Vevő irányító: Az a légiforgalmi irányító, akinek közleményt küldenek (Receiving controller)
255. VFR: A SERA rendelet 2. cikk 139. pontjában meghatározott fogalom
256. VFR repülés: A SERA rendelet 2. cikk 140. pontjában meghatározott fogalom (VFR flight)
257. Vízszintes elkülönítés: Gyűjtőfogalom, amely jelenthet oldalirányú, vagy hosszirányú elkülönítést (Horizontal separation)
258. VMC: A SERA rendelet 2. cikk 142. pontjában meghatározott fogalom. (Visual meteorological conditions)
259. Vonatkozási alapadat: Bármilyen mennyiség, vagy mennyiség halmaz, amely más mennyiségek kiszámításának alapjául szolgál (Datum)

260. VTOL: Függőlegesen fel- és leszálló légi jármű (vertical take-off and landing aircraft)

MÁSODIK RÉSZ **A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK ELLÁTÁSÁNAK SZABÁLYAI**

I. Fejezet **Általános rész**

2. A légiforgalmi szolgálatok ellátása

4. §

(1) A SERA rendelet melléklet 7. szakasz 7001 pontjában meghatározott légiforgalmi irányító szolgálatok feladatai a (2) bekezdésben foglaltak kivételével nem terjednek ki a földdel való összeütközés megelőzésére. Ennek következtében a HARMADIK RÉSZBEN foglalt eljárások a (2) bekezdésben foglaltak kivételével nem mentesítik a légi jármű vezetőjét azon felelőssége alól, hogy meggyőződjön arról, hogy a légiforgalmi irányító egységek által kiadott valamennyi engedély biztonságos ebben a vonatkozásban.

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

3. A légiforgalmi szolgálatok felosztása

5. §

A légiforgalmi szolgálatok fajtái:

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

4. Légiforgalmi szolgálatok szükségességének meghatározása

6. §

(1) Budapest FIR-ben az alábbi esetekben kell repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot biztosítani a repülőtér nyitvatartási ideje alatt a repülőtéren:

- a) a VFR szerint működő induló vagy érkező légitársaságok éves műveletszáma meghaladja a 6000-et,
- b) műszer szerinti megközelítési eljárás is végrehajtható, vagy
- c) nemzetközi forgalmat is kiszolgálhatnak.

(2) Budapest FIR-ben az alábbi esetekben kell repülőtéri irányító szolgálatot biztosítani a repülőtér nyitvatartási ideje alatt a repülőtéren:

- a) a VFR szerint működő induló vagy érkező légitársaságok éves műveletszáma meghaladja a 20 000-et,
- b) az IFR és VFR szerint működő induló vagy érkező légitársaságok éves műveletszáma meghaladja a 12 000-et,
- c) az IFR szerint működő induló vagy érkező légitársaságok éves műveletszáma meghaladja a 6000-et, vagy
- d) az éves műveletszámtól függetlenül CAT II. vagy CAT III. precíziós megközelítéseket hajtanak végre.

(3) Ha az (1) vagy (2) bekezdésben meghatározott feltételek nem teljesülnek, de a repülőtér üzemben tartója indokoltnak tartja, a repülőtér nyitvatartási ideje alatt biztosíthat repülőtéri repüléstájékoztató vagy repülőtéri irányító szolgálatot.

(4) A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény törvény (a továbbiakban: Lt.) 33. §-ában meghatározott nyilvános repülőrendezvény engedélyezésekor a légiközlekedési hatóság – az esetileg megnövekedett légiforgalomra vagy a légiforgalom jellemzőire tekintettel – a rendezvény idejére előírhatja repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat biztosítását.

7. §

(1) Az Lt. 61-61/A. §-ával összhangban a légiforgalmi szolgáltató a légiforgalmi szolgálat létesítésének szükségességét és 5. §-ban felsoroltak szerinti fajtáját a következők figyelembevételével határozza meg:

- a) az érintett légiforgalomban résztvevő légitársaságok típusai,
- b) a légiforgalom sűrűsége,
- c) az időjárási körülmények,
- d) egyéb lényeges tényezők.

(2) Különösen az alábbi esetekben szükséges a légiforgalmi szolgálat létesítése:

- a) a különböző típusokkal, 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 vagy menetrendszerű a forgalom, míg hasonló vagy rosszabb meteorológiai körülmények viszonylag kevésbé lehetnek fontosak olyan területen, ahol a repülés ilyen körülmények között megszakítható, úgymint helyi VFR repülések esetén,
- c) a nagy kiterjedésű vízfelületek, hegyvidéki, lakatlan vagy sivatagi területek szükségessé tehetik légiforgalmi szolgálatok létesítését még akkor is, ha a repülések gyakorisága rendkívül ritka.

(3) Egy adott területen belül a légiforgalmi szolgálatok szükségességének meghatározása során nem lehet tényezőként figyelembe venni a légitársaságok ACAS-szal történő felszereltségét.

5. Légiforgalmi szolgálatokkal biztosított légtérrészek és repülőterek elnevezése

8. §

Ha a légtér meghatározott részében vagy repülőtéren légiforgalmi szolgálatokat biztosítanak, a légtér ezen részeit vagy a repülőteret a nyújtott szolgálatoknak megfelelően kell elnevezni.

9. §

(1) Repüléstájékoztató körzet (a továbbiakban: FIR) elnevezéssel kell ellátni a légtér azon részét, ahol repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítanak.

(2) A légtér azon részét, ahol az IFR repülések részére légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak, irányítói körzet vagy repülőtéri irányító körzet elnevezéssel kell ellátni. Az ilyen légtér esetén:

a) az ellenőrzött légtér azon részei, amelyben a látvarepülési szabályok szerint működő légijármű részére légiforgalmi irányító szolgálatot is biztosítanak, „B”, „C”, vagy „D” osztályú légtérként jelölhetők ki, és

b) a FIR-en belül kijelölt irányítói körzetek és forgalmi tájékoztató körzetek a FIR részét képezik.

(3) Forgalmi tájékoztató körzet elnevezéssel kell ellátni a légtér azon részét, ahol a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot a területileg illetékes repülőtér AFIS egysége nyújtja.

(4) Ellenőrzött repülőtér elnevezéssel kell ellátni azt a repülőteret, ahol a repülőtéri forgalom részére légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak.

(5) Nem ellenőrzött repülőtér elnevezéssel kell ellátni azt a repülőteret, ahol légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak, függetlenül attól, hogy ott repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot nyújtanak-e.

6. PBN

10. §

A légtérrészekben alkalmazandó navigációs követelményeket a légiforgalmi szolgáltató az összeköttetési, navigációs és légiforgalmi szolgáltatási szint figyelembevételével az ICAO Performance-based Navigation Manual (Doc. 9613) alapján határozza meg, és az AIP-ben közzéteszi.

7. Légiforgalmi szolgálatokat ellátó egységek létesítése és elnevezése

11. §

A légiforgalmi szolgálatokat a következő ATS egységek látják el az alábbiak szerint:

a) FIR-ekben a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot repüléstájékoztató központok kivéve ha a szolgálatok ellátásának felelősségét a FIR-ben átruházzák ennek a feladatnak ellátására megfelelő eszközökkel felszerelt légiforgalmi irányító egység számára,

b) az irányítói körzetekben, repülőtéri irányító körzetekben és ellenőrzött repülőtereken a légiforgalmi irányító, repüléstájékoztató és riasztó szolgálatokat légiforgalmi irányító egységek.

8. FIR-ekre, irányítói körzetekre, repülőtéri irányító körzetekre és forgalmi tájékoztató körzetekre vonatkozó szabályok

12. §

(1) Az irányítói körzet Lt. 5. § szerinti kijelölésekor annak határait úgy kell kijelölni, hogy azokon belül - figyelembe véve a körzetben rendes körülmények között alkalmazott navigációs berendezések képességeit is - megfelelő nagyságú légtér álljon rendelkezésre azon IFR repülések számára, amelyekre vonatkozóan légiforgalmi irányító szolgálatot kívánnak nyújtani. „.

(2) Egy adott irányítói körzeten belül a légtér alsó határát nem szükséges egységesen kijelölni.

(3) Egy irányítói körzet Lt. 5. § szerinti kijelölésekor annak alsó határát a föld- vagy vízfelszín felett 700 láb (200 méter) magasságon vagy afelett kell kijelölni.

(4) Ha az irányítói körzet alsó határa 3000 láb (900 m) közepes tengerszint feletti magasság felett van, akkor annak függőleges határait a használható IFR magasságoktól FL410 (12 500 m STD) alatt 500 lábbal, FL410 (12 500 m STD) felett pedig 1000 lábbal (300 m) eltérő magasságon kell megállapítani.

(5) Az irányítói körzet felső határát akkor kell meghatározni, ha:

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.

13. §

(1) A repülőtéri irányító körzet oldalhatárainak magába kell foglalnia a repülőtéren műszeres időjárási körülmények között IFR szerint működő érkező és induló légijárművek irányítói körzeteken kívül eső repülési útvonalait.

(2) A repülőtéri irányító körzetek oldalhatárainak az adott repülőtér vagy repülőterek vonatkoztatási pontjától legalább 5NM (9,3 km) távolságra kell kiterjednie olyan irányokba, ahonnan a megközelítéseket végre lehet hajtani.

(3) Egy repülőtéri irányító körzet több egymáshoz közel elhelyezkedő repülőtérrel is magába foglalhat.

(4) Ha a repülőtéri irányító körzet irányítói körzet oldalhatárain belül helyezkedik el, akkor az a földfelszíntől függőleges irányban felfelé, legalább az irányítói körzet alsó határáig terjed.

(5) Ha célszerűnek látszik – különösen a különleges VFR repülések jellege miatt – a repülőtéri irányító körzet felső határa a felette elhelyezkedő irányító körzet alsó határánál magasabban is kijelölhető.

(6) Ha a repülőtéri irányító körzet egy irányítói körzet oldalhatárain kívül helyezkedik el, akkor a repülőtéri irányító körzet számára felső határt jelölnek ki.

(7) Ha 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 légijármű vezetők részéről az jól azonosítható legyen. Ha ez a határ 3000 láb (900 m) közepes tengerszint feletti magasság felett van, akkor egybe kell esnie a SERA rendelet 3. Függelékében meghatározott VFR utazómagasságok egyikével.

14. §

(1) A repülőtéri forgalom védelme érdekében TIZ-t kell kijelölni, ha a repülőtéren repülőtéri repüléstájékoztató egység működik és azt a repülőtéri forgalom jellege indokolja.

(2) Ha a repülőtéren műszeres megközelítések is lehetségesek, a TIZ oldalhatárai magukba foglalják a repülőtéri forgalom – különösen az IFR szerint működő érkező és induló légijárművek – repülési útvonalait, és a műszeres megközelítéshez kapcsolódó várakozási légtereket.

(3) A TIZ számára felső határt kell kijelölni, amely ha egybeesik a fölötte lévő irányítói körzet alsó határával, IFR szerint működő érkező és induló légijárművek fokozott védelmét szolgálja.

15. §

Az egyes ATS egységek kapacitásának és a légiforgalmi szolgálatok hatékony ellátásának növelése érdekében a FIR, valamint az irányítói körzetek és repülőtéri irányító körzetek a légiforgalom jellegének megfelelően kisebb légtérszakaszokra oszthatók, amelyekben a működő légijárművek számára a légiforgalmi szolgálatokat „szektorok” látják el.

9. A légiforgalmi szolgálati egységek és légterek elnevezése

16. §

- (1) Az ACC-t, a bevezető irányító egységet vagy a repüléstájékoztató központot arról a városról vagy földrajzi jellegzetességről kell elnevezni, amelynek közelében létesítették.
- (2) A repülőtéri irányító tornyot vagy a repülőtéri repüléstájékoztató egységet arról a városról vagy repülőtérrel kell elnevezni, ahol azt létesítették.
- (3) A repülőtéri irányító körzetet, az irányítói körzetet, a FIR-t vagy a forgalmi tájékoztató körzetet az adott légtér felett felügyeletet gyakorló egység nevével kell azonosítani.

10. ATS útvonalak tervezése, létesítése, elnevezése és módosítása

17. §

- (1) Az ATS útvonal létesítéséhez vagy módosításához szükséges tervezés során az ICAO Annex 11, 1. és 3. Függelékében és az ICAO PANS-OPS-ban (Doc. 8168) meghatározott eljárásokat kell alkalmazni.
- (2) Az ATS útvonal tervezési és ellenőrzési adatait, az azokra vonatkozó észrevételeket és a módosításokat a folyamatoknak megfelelően a légiforgalmi szolgáltatnak dokumentálni és archiválni kell.
- (3) A szabvány indulási, érkezési, megközelítési és várakozási eljárások létesítéséhez, illetve módosításához a légiközlekedési hatóság jóváhagyása szükséges. Az eljárások tervezésére ellenőrzött légtérben ANS szolgáltató jogosult. Az eljárások létesítésére és módosítására vonatkozó kérelmet ellenőrzött légtérben az illetékes ANS szolgáltató, nem ellenőrzött légtérben az illetékes ATS szolgálat vagy a repülőtér üzemben tartója nyújthat be a légiközlekedési hatósághoz.
- (4) A légiközlekedési hatóság a szabvány indulási, érkezési, megközelítési és várakozási eljárások létesítésére, illetve módosítására vonatkozó jóváhagyást megadja, ha a szabvány indulási, érkezési, megközelítési és várakozási eljárások tervezését az (1) és az (5) bekezdésben meghatározott követelményeknek megfelelően végezték.
- (5) ATS útvonal tervezését és annak ellenőrzését eljárástervező személy végezheti.
- (6) Eljárástervező személy az lehet, aki
 - a) tanfolyam keretében megfelelő szinten elsajátította az (1) bekezdésben meghatározott eljárástervező szabványokat,
 - b) az a) pontban meghatározottakat követően eljárástervező felügyelete mellett legalább öt ATS útvonal tervezése során, beleértve a módosítást is, gyakorlatot szerzett, és legalább ötévente sikeresen elvégez egy ismeretfelújító tanfolyamot.

11. Átkapcsolási pontok kijelölése

18. §

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

12. Fontos pontok létesítése és elnevezése

19. §

(1) Az ATS útvonalak és azon belül a műszeres megközelítési eljárások meghatározására vagy a légiforgalmi szolgálatok a légi járművek haladására vonatkozó információ igényének megfelelően a légiforgalmi szolgálatok fontos pontokat jelölnek ki.

(2) Az ATS útvonalak létesítéséhez szükséges fontos pontokat az ICAO Annex 11. 2. mellékletében meghatározottak szerint kell kijelölni, és pontazonosítóval ellátni.

13. Szabvány gurulási útvonalak létesítése és elnevezése

20. §

(1) Összetett gurulóút-hálózattal rendelkező repülőtereken vagy ahol a különböző légi jármű típusok miatt szükséges, a futópályák, a forgalmi előterek és a karbantartási területek között guruló légi járművek részére szabvány gurulási útvonalak jelölhetők ki.

(2) A gurulási útvonalakat úgy kell megtervezni, hogy a forgalmi konfliktusokat elkerüljék.

(3) A gurulást végrehajtó légi jármű részére meghatározott szabvány gurulási útvonalakat a repülőtér üzemeltetőnek olyan azonosítóval kell ellátni, amelyek nem téveszthetők össze a futópályák és az ATS útvonalak azonosítóival.

14. Együttműködés a szomszédos ATS egységek között

21. §

(1) Az ICAO Air Traffic Services Planning Manual (Doc 9426) II. Rész 2. Fejezetében és az ICAO Procedures for Air Navigation Services Air Traffic Management – PANS-ATM (Doc 4444/ATM-501) 10. Fejezetében leírtaknak megfelelően két szomszédos külföldi ATS egység közötti koordinálási eljárásokat a két állam légiforgalmi szolgálati egységei között megkötött együttműködési megállapodásban (Letter of Agreement, a továbbiakban: LoA) kell rögzíteni.

(2) A LoA-ban szereplő eljárások kiegészítik az érintett államok saját jogszabályaiban és helyi eljárásaiban, valamint az alkalmazható ICAO dokumentumok érvényes kiadásaiban foglalt rendelkezéseket.

(3) A LoA-t az EUROCONTROL „The Common Format Letter of Agreement between Air Traffic Services Units” dokumentumában leírtak figyelembevételével kell elkészíteni.

(4) A LoA-t az államok érintett légiforgalmi szolgálati egységeinek vezetői írják alá és módosítják.

(5) Amikor különleges esetek vagy gyors fejlemények azonnali cselekvést követelnek, az érintett légiforgalmi szolgálati egységek vezetői közös megegyezéssel ideiglenes változtatásokat vagy módosításokat alkalmazhatnak a LoA vonatkozásában. Az ilyen változtatások vagy ideiglenes módosítások hatálya nem haladhatja meg a három hónapot, kivéve, ha azok a megállapodás vonatkozó pontjának megfelelően állandó változtatásokká válnak.

22. §

(1) Az egyazon légiforgalmi szolgáltatóhoz tartozó ATS egységek kivételével, két szomszédos belföldi ATS egység közötti koordinálási eljárásokat együttműködési megállapodásban kell rögzíteni.

(2) A belföldi megállapodásokban szereplő eljárásokat a hazai jogszabályok rendelkezéseivel, valamint az érintett egységek munkahelyi eljárásaival összhangban kell alkalmazni.

(3) Az érintett légiforgalmi szolgálati egységek vezetői által aláírt belföldi megállapodás hatálybalépéséhez a légiközlekedési hatóság jóváhagyása szükséges.

(4) Amikor különleges esetek vagy egyéb fejlemények azonnali cselekvést követelnek, az érintett légiforgalmi szolgálati egységek vezetői közös megegyezéssel ideiglenes változtatásokat vagy módosításokat alkalmazhatnak a belföldi megállapodás vonatkozásában. A változtatások vagy ideiglenes módosítások hatálya nem haladhatja meg az egy hónapot,

kivéve ha azok a megállapodás vonatkozó pontjának megfelelően, állandó módosításokká válnak.

(5) A belföldi megállapodások állandó módosítása, valamint felbontása az aláíró felek írásos megállapodása alapján válik hatályossá.

23. §

(1) Az ATS egységek, valamint a repülőtér üzemeltetője vagy a kapcsolódó repülőtéri szolgálatok ideértve az előtérügyeleti szolgálatot is - közötti együttműködést megállapodásban kell rögzíteni. Az együttműködési megállapodást az érintett szolgálatok vagy egységek vezetői írják alá és módosítják.

(2) Ha a repülőtéren nincs ATS egység, a repülőtér üzemben tartójának az alábbiakról kell tájékoztatnia a repüléstájékoztató központot:

a) a repülőtéri működés tárgynapi megkezdésének és befejezésének időpontjáról;

b) a repülési üzem működéséért felelős személy elérhetőségéről.

(3) A repüléstájékoztató szolgálati egység és a szomszédos repülőtér üzemben tartója közötti együttműködést indokolt esetben megállapodásban kell rögzíteni.

(4) Amennyiben az (1) bekezdésben meghatározott megállapodás szerint a repülőtéren előtérügyeleti szolgálat működik, a repülőtér üzemben tartójának feladatai közül az előtérügyeleti szolgálat a légi járművek és egyéb járművek előtéren történő tevékenységével és mozgásával összefüggésben a következő feladatokat láthatja el:

a) az előtér biztonságos üzemelésének felügyelete;

b) az előtéri gurulóúton a légi jármű gurulási nyomvonalak és azok biztonsági sávjai akadálymentességének biztosítása;

c) az állóhelyek fogadóképességének biztosítása;

d) légi jármű beállító rendszer üzemeltetése;

e) légi jármű beállítás;

f) felvezetés;

g) a légi járművek érkezési idejével, le- és felszállásával kapcsolatos alapvető információk megosztása, valamint a tájékoztatások továbbítása a repülőtér üzemben tartója, a földi kiszolgálók, a légi jármű üzemeltetők és a repülőtéri légiforgalmi szolgálat részére;

h) légi jármű állóhelykiosztás;

i) védelmi és biztonsági intézkedések az előtéren;

j) NOTAM kiadásának a kezdeményezése az előtér biztonságos üzemelése érdekében.

(5) Az előtérügyeleti szolgálatnak közvetlen kapcsolatot kell fenntartania a repülőtéri légiforgalmi szolgálattal.

(6) A járművek és a személyek mozgásukat az előtéren csak úgy hajthatják végre, hogy biztosítaniuk kell az összeütközések elkerülését a légi járművekkel. Az ezzel összefüggésben a repülőtéren alkalmazandó részletes szabályokat a repülőtérrend tartalmazza.

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

24. §

(1) A légiforgalmi szolgálatonak szükség szerint szoros együttműködést kell fenntartania a polgári légi járművek repülését befolyásoló katonai tevékenységekért felelős katonai szervezetekkel.

(2) A polgári légi járműre veszélyt jelentő tevékenységek egyeztetését a 16. címben meghatározottak szerint kell végezni.

(3) Az illetékes katonai egységek és polgári légiforgalmi szolgálati egységek között a légi járművek biztonságos és hatékony működéséhez szükséges kölcsönös tájékoztatások

cseréjét külön megállapodásban kell meghatározni, amelyet a polgári légiközlekedési hatóság és katonai légügyi hatóság hagynak jóvá.

(4) A légtérfelügyelet ellátásáért felelős szolgálati egységnek a polgári légiforgalmi szolgálati egység részére tájékoztatást kell adnia arról, ha a légtérfelügyelet ellátásáért felelős szolgálati egység polgári légijárművet figyel meg, amely olyan körzetet közelít meg vagy körzetbe lép be, amelyben elfogás válhat szükségessé, annak érdekében, hogy a légijármű azonosításával és navigációs tájékoztatással elkerülhető legyen az elfogás.

(5) A polgári légiforgalmi szolgálati egységnek továbbítania kell a légtérfelügyelet ellátásáért felelős szolgálati egység számára a nemzetközi repülést végző, ismert légijárművek tervezett és tényleges mozgására vonatkozó adatokat az azonosítás megkönnyítése és az esetleges elfogások elkerülése érdekében.

(6) A repülések biztonságának érdekében a légtér szuverenitását megsértő légijárművek elfogását irányító katonai repülésirányító szolgálati egység haladéktalanul tájékoztatja a polgári légiforgalmi szolgálati egységet az esetlegesen riasztott légijárművekről, lehetőség szerint elegendő időt biztosítva az érintett légtér szabaddá tételére.

(7) Az MCTR-ek és MTMA-k kivételével a GAT repülés számára a polgári légiforgalmi szolgálati egység nyújt légiforgalmi szolgálatot. Azokban a légterekben, ahol OAT repülés engedélyezett, az OAT repülés a katonai repülésirányító szolgálati egységek illetékessége alá tartozik.

(8) Ha a polgári légiforgalmi szolgálati egység illetékességi légterében az OAT repülés katonai repülésirányító szolgálati egység általi kezelésének a 37. § (2) bekezdésben meghatározott feltételei nem biztosítottak, a légvédelmi készenléti repülés kivételével OAT repülés vagy a polgári légiforgalmi szolgálati egységekkel rádióösszeköttetést tartani nem tudó katonai légijárművel történő repülés nem hajtható végre.

25. §

(1) Az illetékes polgári légiforgalmi irányító egységnek, vagy az időszakosan korlátozott légtérben illetékes katonai repülésirányító egységnek vektorálással kell biztosítania, hogy az irányításuk alatt álló légijárművek – az átadásra kerülő légijárművek kivételével – az időszakosan korlátozott légtér oldalhatárához 2,5 NM-nél közelebb ne kerüljenek, kivéve ha külön koordinálással biztosítják a szomszédos légterekben működő légijárművek megfelelő elkülönítését.

(2) A katonai repülésirányító szolgálati egységnek feladata az időszakosan korlátozott légtér magassági határain kívül eső első IFR utazómagasságot használó polgári légijárműtől a megfelelő magassági elkülönítés biztosítása.

(3) A működő időszakosan korlátozott légteret engedéllyel átrepülő polgári légijármű számára a katonai repülésirányító egységnek elkülönítést – beleértve a nagysebességű katonai VFR szerint működő légijármű és a polgári VFR légijármű elkülönítését is – kell biztosítania.

16. A polgári légijárművekre lehetséges veszélyt jelentő tevékenységek egyeztetése

26. §

(1) A polgári légijárműre lehetséges veszélyt jelentő tevékenységeket egyeztetni kell a polgári légiközlekedési hatósággal és a katonai légügyi hatósággal. Az egyeztetést követően a katonai légügyi hatóság intézkedik az egyeztetés eredményének közzétételéről.

(2) Az egyeztetés célja, hogy megfelelő intézkedésekkel elkerülhető legyen a polgári légijárművek veszélyeztetése, és a légijárművek üzemelésének túlzott mértékű zavarása vagy korlátozása.

(3) A veszélyt jelentő tevékenységek tervezésénél a következőket kell figyelembe venni:

a) a tevékenység helyszínét, területét, időpontját és időtartamát úgy válasszák meg, hogy lehetőség szerint elkerülhető legyen az ATS útvonalak lezárása, áthelyezése, továbbá a

leginkább használatos repülési szintek korlátozása, vagy a menetrendszerű légiforgalom késleltetése, és

b) a tevékenység végrehajtására kijelölt légtér méretét a lehető legkisebbre korlátozzák.

(4) A veszélyt jelentő tevékenységek tervezésénél az illetékes légiforgalmi szolgálati egység, valamint a tevékenységet végrehajtó egység között összeköttetést kell biztosítani arra az esetre, ha kényszerhelyzet vagy más előre nem látható esemény miatt a tevékenység megszakítása válik szükségessé. Amennyiben lehetséges, ez az összeköttetés közvetlen összeköttetés legyen.

(5) A légiközlekedési hatóságnak megfelelő intézkedéseket kell hoznia a légijármű üzemeltetésére hatással lévő, a nyilvános repülőterek közelében kereskedelmi, szórakoztató és egyéb célokra rendszeresen használt lézersugár elleni védelemről. A légijármű üzemeltetésére veszélyt jelentő lézersugárzókra, továbbá kritikus és érzékeny területeire az ICAO Annex 14 I. kötetében, valamint az ICAO Doc 9815-ben meghatározottakat kell alkalmazni.

17. Együttműködés a meteorológiai és az ATS szolgáltató között

27. §

(1) Annak érdekében, hogy a légijárművek megkapják az üzemeltetésükhöz szükséges legfrissebb időjárási tájékoztatásokat, a meteorológiai és az ATS szolgáltató között együttműködési megállapodást kell kötni.

(2) A légiforgalmi szolgálatok személyzetének

a) a jelzőműszerek használatán túlmenően – a megállapodásoknak megfelelően – jelentenie kell az általa megfigyelt vagy a légijármű által jelentett meteorológiai elemeket,

b) a legrövidebb időn belül jelentenie kell a repülőtéri meteorológiai irodának azokat a légiforgalmi szolgálati egység által megfigyelt vagy a légijármű által jelentett, az üzemeltetés szempontjából lényeges időjárási jelenségeket, amelyeket a repülőtéri időjárás jelentés nem tartalmaz, és

c) a legrövidebb időn belül jelentenie kell a repülőtéri meteorológiai irodának a vulkanikus hamufelhőre vonatkozó tájékoztatásokat.

(3) A (2) bekezdésben meghatározottak mellett az ACC-nek, valamint a repüléstájékoztató központnak továbbítania kell a tájékoztatást a központot kiszolgáló meteorológiai szolgáltató számára is.

(4) Szoros együttműködést kell fenntartani Budapest ATS Központ, valamint a repülésmeteorológiai szolgáltató között annak érdekében, hogy a NOTAM és SIGMET közlemények a helyzetnek megfelelően tartalmazzák a vulkáni hamuról szóló tájékoztatásokat.

18. Együttműködés az ATS egység és az AIS között

28. §

(1) Annak érdekében, hogy az AIS egység megkapja azokat a tájékoztatásokat, amelyek lehetővé teszik számára a legfrissebb repülés előtti tájékoztatások biztosítását és a repülés közbeni tájékoztatásokra vonatkozó igények kielégítését, a légiforgalmi szolgálat személyzetének az illetékes AIS egység részére haladéktalanul jelentenie kell

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 ismételt normális működést,

c) a szolgálatok ellátásában beálló változásokat,

d) a légiforgalmi szolgálati egység által megfigyelt vagy a légijármű által jelentett vulkáni tevékenységet, vagy

e) bármely más, a légijármű üzemeltetése szempontjából lényegesnek ítélt tájékoztatást.

(2) A repülőtér üzemben tartójának közölnie kell az illetékes AIS egységgel, ha a repülőtérre vonatkozóan közzétett adatokban vagy szolgáltatásokban előre tervezhető változások várhatók.

(3) A léginavigációval kapcsolatos módosítás bevezetése előtt a légiforgalmi szolgálat figyelembe veszi az AIS időszükségletét az anyagok összeállításához és kiadásához. Az érintett szervezetek és szolgáltatások a tájékoztatás AIS-nak való mielőbbi átadása érdekében együttműködnek.

(4) Az olyan módosítások esetén, amelyeket az AIS-nek a nemzetközileg elfogadott Légiforgalmi Tájékoztató Közlemények Szabályozott Kiadási Rendszere (Aeronautical Information Regulation And Control, a továbbiakban: AIRAC) szerint kell kiadnia, ideértve a térképeket vagy a számítógépes navigációs rendszereket érintő léginavigációs tájékoztatásokat, fokozott figyelmet kell fordítani a határidők betartásához szükséges feladatokra. A nemzetközileg előzetesen egyeztetett AIRAC hatálybalépési időpontokon túlmenően a felelős légiforgalmi szolgáltatásoknak figyelembe kell venniük az ilyen tájékoztatások 14 napos postai átfutási idejét is.

19. Minimális repülési magasságok

29. §

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

20. Óra-idő a légiforgalmi szolgálatnál

30. §

(1) A légiforgalmi szolgálati egységnek olyan órával kell rendelkeznie, amely az időt az érintett egység minden munkahelyéről jól látható módon órában, percben és másodpercben kifejezve jelzi.

(2) A légiforgalmi szolgálati egység 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. Ha egy légiforgalmi szolgálati egység adatátviteli összeköttetést alkalmaz, óráikat és egyéb időrögzítő berendezéseit szükség szerint ellenőrizni kell, hogy ezek pontossága 1 másodperc értéken belül legyen.

(3) A pontos időt szabványos időjelző állomástól, vagy ha ez nem lehetséges, más olyan egységtől kell beszerezni, amely a pontos időt ilyen állomástól kapta.

21. Repülésbiztonság-irányítási program

31. §

(1) Magyarországon a nyújtott ATM szolgáltatás biztonságossága, valamint az elfogadható repülésbiztonsági szint elérése és megtartása érdekében repülésbiztonság-irányítási programot kell működtetni, amelyet az ATM szolgáltatók és a légiközlekedési baleset kivizsgáló szervezet javaslata alapján, az ICAO Safety Management Manual (Doc 9859) figyelembevételével a légiközlekedési hatóság dolgoz ki.

(2) Magyarország légtereiben és repülőterein az elfogadható repülésbiztonsági szint az ICAO Doc 9859 útmutatásai szerint kerül meghatározásra.

(3) Budapest FIR-ben, GAT-ként működő 5700 kg maximális felszálló tömeget meghaladó légitárművel végzett gazdasági célú légiközlekedésben az ATM által nyújtott szolgáltatások tervezett fejlesztésének arra kell irányulnia, hogy az ATM közvetlen tevékenységével

összefüggő repülésbiztonsági mutatószám ne haladja meg az $1,55 \times 10^{-8}$ légiközlekedési baleset/repült óra értéket.

(4) Magyarország nemzeti repülésbiztonság-irányítási programja keretében a légiforgalmi szolgáltatónak repülésbiztonság-irányítási rendszert kell működtetnie, amelynek a következőkre kell kiterjednie:

- a) a repülésbiztonsági veszélyek beazonosítása,
- b) az elfogadható repülésbiztonsági szint megőrzése érdekében szükséges javító intézkedések bevezetésének biztosítása,
- c) gondoskodás az aktuális repülésbiztonsági szint folyamatos felügyeletéről és rendszeres értékeléséről és
- d) az átfogó repülésbiztonsági szint folyamatos növelésére irányuló törekvések.

(5) A repülésbiztonság-irányítási rendszeren belül meg kell határozni a felelősségi köröket a légiforgalmi szolgáltatónál, beleértve a felső vezetés repülésbiztonságra vonatkozó közvetlen felelősségét is.

(6) A nemzeti repülésbiztonság-irányítási program alapján a légiforgalmi szolgáltató saját ATS repülésbiztonság-irányítási programot állít össze. A programot a légiközlekedési hatóság hagyja jóvá, és annak végrehajtását felügyeli.

22. Nyelvismeret, nyelvhasználat

32. §

(1) A légiforgalmi szolgáltatónak és a repülőtér üzemben tartónak biztosítani kell, hogy az érintett ATS egységek személyzete a rádióösszeköttetések során alkalmazott angol nyelvet a légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyekre és tanúsítványokra vonatkozó formai követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról, a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról és a 805/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2015. február 20-i 2015/340/EU bizottsági rendeletben előírtak szerint beszéljék és értsék.

(2) A Budapest FIR-rel szomszédos, külföldi ATS egységekkel történő koordinálási eljárások során az angol nyelvet kell használni.

(3) Budapest FIR-ben az ATS egységek, szektorok és szektor munkahelyek közötti koordinálás során elsődlegesen a magyar, szükség szerint az angol nyelvet kell használni.

23. Kényszerhelyzetre vonatkozó rendelkezések

33. §

(1) A légiforgalmi szolgáltatónak kényszerhelyzetre vonatkozó terveket kell kidolgoznia és közzétennie, amelyeket a légiforgalmi szolgálatok és az illetékeségi légtérükben a kapcsolódó egyéb szolgálatok tényleges vagy lehetséges működésképtelensége esetén vezetnek be.

(2) A kényszerhelyzetre vonatkozó terveket szoros együttműködésben kell kidolgozni a szomszédos légtérükben a légiforgalmi szolgálatok ellátásáért felelős szolgáltatókkal és az érintett légtérhasználókkal.

(3) A kényszerhelyzeti terv kidolgozását, közzétételét és alkalmazását az ICAO Annex 11, D melléklete határozza meg.

II. Fejezet

Légiforgalmi irányító szolgálat

24. A légiforgalmi irányító szolgálat ellátása, működése

34. §

Az 5. §-ban meghatározott légiforgalmi irányító szolgálatok egyes részeinek ellátását a következő egységek végezhetik:

- a) körzeti irányító szolgálat, amelyet
 - aa) az ACC-nek vagy
 - ab) ha ACC-t nem hoztak létre, a repülőtéri irányító körzetben vagy meghatározott kiterjedésű irányítói körzetben elsődlegesen bevezető irányító szolgálat ellátására kijelölt egységnek kell ellátnia, ,
- b) bevezető irányító szolgálat, amelyet a
 - ba) repülőtéri irányító toronynak vagy ACC-nek kell ellátnia, ha indokolt vagy célszerű a bevezető irányító szolgálat és a repülőtéri irányító szolgálat vagy a repülőtéri irányító szolgálat és a körzeti irányító szolgálat funkcióit egyetlen egység felelőssége alá összevonni, vagy
 - bb) bevezető irányító egységnek kell ellátnia, ha indokolt vagy célszerű külön egység felállítása,
- c) repülőtéri irányító szolgálat, amelyet a repülőtéri irányító toronynak kell ellátnia.

35. §

A SERA rendelet Melléklet 8. szakasz 8005 pont b) alpontjában felsorolt esetekben a D és E osztályú légtérben az érintett légijárművek számára engedély adható az elkülönítés saját fenntartására a repülés egy adott szakaszára 10000 láb (3050 m) magasság alatt az emelkedés vagy süllyedés idejére nappal, VMC között.

25. Az irányítás felelőssége

36. §

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

37. §

- (1) Egy adott légtér blokkon belül működő valamennyi légijármű irányításáért egyazon légiforgalmi irányító egység vagy szektor felelős, azonban valamely légijárműnek vagy a légijárművek egy csoportjának irányítása más légiforgalmi irányító egységekre is átruházható, ha az érintett légiforgalmi irányító egységek vagy szektorok közötti koordinálás biztosított.
- (2) Egy adott légtér blokkon belül a GAT és OAT repülések különböző irányító egység vagy szektor által a következő feltételek teljesülése esetén kezelhetők:
 - a) az érintett területen a GAT és OAT repülések ellenőrzésének radaradatokon kell alapulniuk,
 - b) a GAT és OAT légijárművek radarjeleinek az egyes önálló irányító egységeknél vagy szektoroknál
 - ba) azonos radarforrásból vagy egy, az illetékes légiközlekedési hatóság által jóváhagyott multiradar adatfeldolgozó rendszertől kell származnia, és
 - bb) ugyanazon a radarernyőn kell megjelennie,
 - c) az érintett légtérben a GAT és OAT repüléseknek lehetőség szerint azonos magasságmérő beállítási eljárások betartásával kell működniük. Ha ez nem lehetséges vagy az érintett légijárművekre előírt magasságtartási pontosság különböző, megfelelően megnövelt függőleges elkülönítési minimum alkalmazásával kell biztosítani a GAT és OAT légijárművek közötti függőleges elkülönítést,
 - d) az elkülönítésért felelős irányító egység vagy szektor számára az érintett légtérben folyó összes GAT és OAT repülések repülési terv, valamint mozgási adatainak rendelkezésre kell állnia. Az f) pontban meghatározott együttműködési megállapodás szerinti mértékben mindkét irányító egység vagy szektor számára szintén rendelkezésre kell állnia a fenti adatoknak, beleértve az irányítók által a légijármű számára kiadni szándékozott engedélyeket és utasításokat is,

- e) az irányítói szektorok között azonnali beszédüzemű vagy telefonösszeköttetést kell biztosítani,
- f) az érintett légtérben folyó összes GAT és OAT repülések esetén az alábbiak szerint kell az együttműködést biztosítani:
 - fa) ha a GAT és OAT repülések irányítása egy szervezeten belül különálló munkahelyekről történik, az együttműködést részletes munkahelyi előírásban kell szabályozni, vagy
 - fb) ha a GAT és OAT repülések irányítását nem egy szervezet végzi, együttműködési megállapodást kell kötni, amelyet a polgári légiközlekedési hatóság és a katonai légügyi hatóság hagy jóvá,
- g) az fb) pontban meghatározott együttműködési megállapodásnak tartalmaznia kell az irányítási felelősség megosztására, az alkalmazható elkülönítési minimumokra, valamint a koordinálást igénylő esetekre és a koordinálás módjára vonatkozó szabályokat, és
- h) az irányító egységnek kellő ismerettel kell rendelkeznie a másik egység által kezelt forgalom irányításának szabályairól, valamint légijárműveinek műszaki jellemzőiről.

26. Az irányítás felelősségének átadása

38. §

- (1) Egy légiforgalmi irányítói egységen belül a légijárművek irányításának felelősségét az egyik irányító szektornak vagy munkahelynek a következő irányító szektor vagy munkahely számára a munkahelyi előírásban meghatározott helyen, repülési magasságon vagy időpontban kell átadnia. Az átadás egyéb körülményeit is munkahelyi előírásban kell meghatározni.
- (2) Két légiforgalmi irányítói egység közötti átadás esetén az átadó irányító egység vagy szektor a légijármű irányításának felelősségét a következő irányító egység vagy szektor számára együttműködési megállapodásban vagy egyazon légiforgalmi szolgáltató esetén munkahelyi előírásban meghatározott helyen, repülési magasságon vagy időpontban kell átadnia. Az átadás egyéb körülményeit is együttműködési megállapodásban vagy munkahelyi előírásban kell meghatározni.

39. §

Ha több légiforgalmi irányító szolgálat feladatát egy légiforgalmi irányító egység látja el, a 38. § meghatározottakat nem kell alkalmazni.

- (1) A légijármű irányítási felelősségének átadásához az átvevő irányító egység vagy szektor előzetes beleegyezése szükséges, amely a (2) bekezdésben meghatározottak szerint szerezhető be.
- (2) Az átadó irányító egységnek vagy szektornak tájékoztatnia kell az átvevő irányító egységet vagy szektort az érvényes repülési terv vonatkozó részeiről és meg kell adnia minden kért, az átadásra vonatkozó irányítói tájékoztatást.
- (3) Ha 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.
- (4) Az átvevő irányító egységnek vagy szektornak
 - a) jeleznie kell, ha az átadó irányító egység vagy szektor feltételei szerint képes a légijármű irányításának elfogadására, kivéve ha az érintett egységek közötti előzetes megállapodás szerint az ilyen jelzés elmaradása azt jelenti, hogy az átvevő a megadott feltételekkel az érintett légijárművet elfogadja, vagy jeleznie kell azon szükséges módosításokat, amelyek 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.

(5) Az átvevő irányító egységnek vagy szektornak tájékoztatnia kell az átadó irányító egységet vagy szektort, ha kétirányú beszédüzemű, adatkapcsolat összeköttetést vagy mindkettőt létesített az érintett légi járművel és átveszi annak irányítását, kivéve ha a két érintett egység között együttműködési megállapodás vagy munkahelyi előírás eltérően rendelkezik.

(6) Az alkalmazandó koordinálási eljárásokat, beleértve az irányítás átadásának pontjait is, együttműködési megállapodásokban vagy munkahelyi előírásokban kell szabályozni.

40. §

(1) Budapest FIR-ben a légiforgalom áramlásának szervezésénél az EUROCONTROL ATFCM eljárásait kell alkalmazni.

(2) Ha 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 kizárólag megadott mértékben képes, erről értesítenie kell mindazokat az egységeket, amelyekről ismert vagy feltételezett, hogy érintettek.

(3) Az (1) bekezdés szerinti értesítést továbbítani kell a nemzetközi IFR repülések áramlásának lebonyolításáért felelős EUROCONTROL Légiforgalmi Áramlás és Kapacitás Szervező (Air Traffic Flow and Capacity Management a továbbiakban: EUROCONTROL ATFCM) részére is.

27. Személyek és járművek mozgásának ellenőrzése a repülőtereken

41. §

(1) A repülőterek munkaterületén a személyek vagy járművek mozgását – beleértve a vontatott légi járműveket is – a repülőtéri irányító toronynak szükség szerint ellenőriznie kell annak érdekében, hogy azok ne kerüljenek veszélyhelyzetbe és elkerüljék a leszálló, guruló vagy felszálló légi járművek veszélyeztetését is.

(2) Ha a repülőtéren rossz látási körülményekre kidolgozott eljárásokat alkalmaznak:

- a) a repülőtér munkaterületén a személyek és járművek mozgását a lehető legkisebbre kell korlátozni, továbbá CAT II. vagy CAT III. precíziós műszeres üzemeltetés esetén különös figyelmet kell fordítani az ILS/MLS érzékeny területek védelmére,
- b) a járművek és a guruló légi jármű közötti minimális elkülönítésnek meg kell felelnie a XII. Fejezetben leírtaknak, figyelembe véve a (4) bekezdés rendelkezéseit,
- c) ha ugyanazon a futópályán folyamatosan vegyes, II. és III. kategóriás ILS és MLS precíziós műszeres üzemeltetés történik, a szigorúbb feltételek szerinti ILS vagy MLS kritikus és érzékeny területek védelmét kell biztosítani.

(3) Azokat az időjárási jellemzőket, amikor – az ICAO European Guidance Material on Aerodrome Operations Under Limited Visibility Conditions (EUR Doc 013) valamint az ICAO Advanced - Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) Manual (Doc 9830) alapján – a rossz látási körülményekre kidolgozott eljárásokat kell alkalmazni, munkahelyi előírásban kell meghatározni és az AIP-ben kell közzétenni.

(4) A kényszerhelyzetben levő légi járműhöz riasztott mentő járművek számára minden egyéb földi forgalommal szemben elsőbbséget kell biztosítani.

(5) A (4) bekezdés rendelkezését figyelembe véve, a repülőtéri irányító torony utasításainak betartása mellett a járműnek a munkaterületen a következő rendelkezéseket kell betartania:

- a) a járműnek és légi járművet vontató járműnek elsőbbséget kell adnia a leszálló, felszálló vagy guruló légi jármű számára,
- b) a járműnek elsőbbséget kell adnia a légi járművet vontató jármű számára,
- c) a járműnek a helyi utasításoknak – ideértve a repülőtérrendet is - megfelelően elsőbbséget kell adniuk más járművek számára.

III. Fejezet

Repüléstájékoztató és légiforgalmi tanácsadó szolgálat

28. Légiforgalmi tanácsadó szolgálat

42. §

(1) A légiforgalmi tanácsadó szolgálat célja a repüléstájékoztató szolgálat általi tájékoztatásnál hatékonyabb tájékoztatás nyújtása az összeütközési veszélyekről. Ezt tanácsadói légtérben („F” osztályú légtér) vagy tanácsadói útvonalakon IFR szerint működő repülések számára biztosíthatják.

(2) Légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ott szükséges létesíteni, ahol nincs lehetőség légiforgalmi irányító szolgálat nyújtására, ugyanakkor a repüléstájékoztató szolgálat által az összeütközési veszélyekre vonatkozó korlátozott tájékoztatás nem felel meg a 7. § szerinti tényezők által támasztott követelményeknek.

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

43. §

(1) A repüléstájékoztató és a légiforgalmi tanácsadó szolgálat nem vállalhat felelősséget a megfelelő forgalmi tájékoztatás adásáért és az adatok pontosságáért.

(2) A repüléstájékoztató és a légiforgalmi tanácsadó szolgálat – a rendelkezésükre álló, a forgalmi helyzetre vonatkozó információk, különösen a radarinformáció és repülési adatok hiányosságaiból adódóan – az összeütközések elkerülése vonatkozásában nem nyújtja azt a biztonsági fokot és nem vállalja ugyanazokat a felelőségeket, mint a légiforgalmi irányító szolgálat. (3) A repüléstájékoztató és légiforgalmi tanácsadó szolgálatban részesített légijármű parancsnokának felelősségét a repülési rendelet 42. § (3) bekezdése határozza meg.

(4) A repüléstájékoztató és légiforgalmi tanácsadó egységek nem adnak engedélyeket, kizárólag a tanácsolni, vagy javasolni szavakat használják, amikor kitérési tevékenységet javasolnak a légijárműnek.

IV. Fejezet

Riasztó szolgálat

30. Riasztó szolgálat nyújtása

44. §

(1) A légijárművek kényszerhelyzete vagy eltűnése esetén a riasztó szolgálat szükség szerint riasztja a repülőtéri kényszerhelyzeti szolgálati egységeket, a mentés koordinálására kijelölt szervet, valamint értesíti az érintett légijármű üzemben tartóját, az esetlegesen érintett ATS egységeket és a kényszerhelyzetben lévő légijármű közelében működő légijárműveket.

(2) Riasztó szolgálatot kell nyújtani az AFIS egységgel rendelkező repülőterek forgalmában résztvevő ismert légijármű számára.

31. A riasztó szolgálat ellátása

45. §

(1) Budapest FIR-ben a riasztó szolgálatot

- a) az ellenőrzött légterekben üzemelő légijárművek számára az illetékes légiforgalmi irányító egységnek,
- b) a 9500 láb (2900 m) AMSL alatti nem ellenőrzött légterekben üzemelő légijárművek számára a c) alpontban foglaltak kivételével a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egységnek,

c) ha az adott nem ellenőrzött repülőtéren AFIS üzemel, az ilyen repülőterek forgalmában résztvevő légi járművek számára az AFIS-nak kell ellátnia.

(2) Ellenőrzött polgári repülőtéren a helyi kényszerhelyzeti szolgálatok riasztási rendjét Repülőtéri Kényszerhelyzeti Tervben, egyéb repülőtereken helyi előírásban kell szabályozni, amelyet a légiközlekedési hatóság hagy jóvá.

(3) Légiközlekedési baleset észlelése vagy légi jármű kényszerhelyzetbe kerülésének észlelése esetén a bajba jutott légi járművek megsegítését, valamint a katasztrófák elleni védekezéssel és a mentéssel összefüggő tevékenységet ellátó légi kutató-mentő szolgálat szervezetéről, működésének, fenntartásának, riasztásának és a mentéssel járó költségek viselésének rendjéről, e tevékenységek engedélyezésére vonatkozó szabályokról szóló kormányrendeletben meghatározott szervezetet kell riasztani.

V. Fejezet

A légiforgalmi szolgálatok távközlési követelményei

32. Légiforgalmi mozgószolgálat, levegő-föld összeköttetések

46. §

(1) A légiforgalmi szolgálatok céljaira a levegő-föld összeköttetéseknel rádiótávbeszélőt vagy adatkapcsolat átviteli módszerrel kombinált rádiótávbeszélőt kell alkalmazni.

(2) Légiforgalmi rádióösszeköttetési célokra a nemzeti frekvenciafelosztásról, valamint a frekvenciasávok felhasználási szabályairól szóló NMHH rendeletben felosztott frekvenciasávot kell használni. A rádióberendezésnek közvetlen, gyors, folyamatos és lehetőleg légköri zavaroktól mentes rádióösszeköttetést kell biztosítani.

(3) A repülőtéri repüléstájékoztató egységek kivételével az ATS egységeket fel kell szerelni a 121,500 MHz kényszerhelyzeti frekvencián folyamatosan működő adó-vevő berendezéssel.

(4) A légiforgalmi irányító szolgálat, a repüléstájékoztató szolgálat és az AFIS ellátása céljából létesített valamennyi beszédüzemű vagy adatkapcsolatú levegő-föld összeköttetési csatornát adatrögzítő berendezéssel kell ellátni.

47. §

(1) A levegő-föld összeköttetési eszköznek alkalmasnak kell lennie kétoldalú összeköttetésre

a) a repüléstájékoztató vagy a légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó egység és a FIR-en belül, a legalacsonyabb repülési magasság felett üzemeltetett, megfelelően felszerelt légi jármű,

b) a kétoldalú összeköttetésre a körzeti irányító szolgálatot ellátó egység és az irányítói körzeten vagy körzeteken belül üzemeltetett, megfelelően felszerelt légi jármű,

c) a kétoldalú összeköttetésre a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység és az irányítása alatt működő, megfelelően felszerelt légi jármű,

d) a kétoldalú összeköttetésre a repülőtéri irányító torony vagy AFIS egység és az érintett repülőtér 45 km-es (25 NM) körzetén belül bármilyen távolságra üzemelő, megfelelően felszerelt légi jármű

között.

(2) Ha a levegő-föld összeköttetési eszköz a földrajzi viszonyok miatt nem alkalmas a FIR valamely részében az (1) a) pont szerinti kétoldalú összeköttetésre, a kommunikációs szolgálatnak az ilyen a légtérrészek elhelyezkedését közzé kell tennie az AIP-ben.

(3) Ha a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységet különállóan hozták létre, az (1) bekezdés c) pont szerinti levegő-föld összeköttetéseket az erre a célra kizárólagosan biztosított összeköttetési csatornákon kell lefolytatni.

(4) Ha a körülmények megkívánják, az (1) bekezdés d) pont szerinti összeköttetéshez külön összeköttetési csatornát kell biztosítani a munkaterületen működő forgalom irányítására.

33. Légiforgalmi állandóhelyű szolgálat (föld-föld összeköttetések)

48. §

(1) A légiforgalmi szolgálatok céljaira a föld-föld összeköttetéseknél közvetlen beszéd üzemű és adatkapcsolat összeköttetést kell alkalmazni.

(2) Az összeköttetés megteremtésének gyorsaságára az alábbi megjelölések alkalmazhatóak:

- a) „azonnali” olyan összeköttetés, amely a kapcsolatfelvételt 2 másodpercen belül biztosítja az irányítók között,
- b) „tizenöt másodperc” olyan megjelölés, ahol elfogadott a hívókulcsos üzemeltetés,
- c) „öt perc” olyan a megjelölés magában foglalja az ismételt továbbítást is.

49. §

(1) Budapest FIR-en belül a körzeti repüléstájékoztató szolgálati egység eszközökkel rendelkezik a felelősségi területén belül szolgálatot ellátó következő egységekkel való összeköttetéshez:

- a) ACC, kivéve ha a két egységet együtt telepítették,
- b) bevezető irányító egység vagy egységek,
- c) repülőtéri irányító tornyok,
- d) AFIS egységek.

(2) Budapest FIR-en belül az ACC az (1) bekezdésben meghatározottak mellett eszközökkel rendelkezik a felelősségi területén belül szolgálatot ellátó következő egységekkel való összeköttetéshez:

- a) bevezető irányító egység vagy egységek,
- b) repülőtéri irányító tornyok,
- c) körzeti és azon AFIS egységek, amelyekkel illetékességi légterük összeér,
- d) légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodái, ha azokat különállóan létesítették.

(3) A bevezető irányító egység az (1)-(2)bekezdésben meghatározottak mellett eszközökkel rendelkezik az alábbi egységekkel való összeköttetéshez:

- a) a hozzá tartozó repülőtéri irányító torony vagy tornyok,
- b) a hozzá tartozó légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája, ha azt különállóan létesítették,
- c) azon AFIS egységek, amelyek szomszédos légterekben vagy repülőtereken látnak el légiforgalmi szolgálatot.

(4) A repülőtéri irányító torony az (1)-(3) bekezdésben meghatározottak mellett eszközökkel rendelkezik az alábbi egységekkel való összeköttetéshez:

- a) a hozzá tartozó légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája, ha azt különállóan létesítették,
- b) azon AFIS egységek, amelyek szomszédos légterekben, vagy repülőtereken látnak el légiforgalmi szolgálatot.

(5) Az AFIS egységeknek eszközökkel kell rendelkezniük az (1)-(4) bekezdésben előírtak szerint a körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységgel, az ACC-vel, az APP-vel és a TWR-rel való összeköttetéshez.

(6) A repülőterek – Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre vonatkozóan az Lt.-ben foglaltak szerinti kivétellel – üzemben tartói felelősek az összeköttetési eszközök telepítéséért és üzemeltetéséért.

50. §

(1) Az ACC-nek és a körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységeknek eszközökkel kell rendelkeznie az illetékességi területükön belül szolgálatot ellátó következő egységekkel való összeköttetéshez:

- a) illetékes katonai egységek,
- b) a körzeti ATS egységeket kiszolgáló meteorológiai hivatal,
- c) az érdekelt légi jármű üzemben tartók,

- d) a Légtérigazdálkodó Csoport (Airspace Management Cell, a továbbiakban: AMC),
 - e) a mentés koordinálására kijelölt szerv,
 - f) a körzeti ATS egységeket kiszolgáló NOTAM iroda,
 - g) Légiforgalmi Áramlásszervező egység (a továbbiakban: FMP).
- (2) A bevezető irányító egységnek és a repülőtéri irányító toronynak eszközökkel kell rendelkeznie a felelősségi területükön belül szolgálatot ellátó következő 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, ha azt különállóan létesítették,
 - f) FMP.
- (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.
- (4) Az (1) bekezdés a) pontban és (2) bekezdés a) pontban meghatározott összeköttetéshez használt eszközöknek gyors és megbízható összeköttetést kell biztosítaniuk az érintett légiforgalmi szolgálati egységek és azon katonai egységek között, amelyek a légiforgalmi szolgálati egységek felelősségi területén belül az elfogási műveletek irányításáért felelősek.
- (5) Az ellenőrzött légterekbe benyúló veszélyes légtereket igénybe vevőnek megfelelő összeköttetéssel kell rendelkeznie az érintett légiforgalmi irányító egységekkel, annak érdekében, hogy ha egy kényszerhelyzetbe került légijármű biztonsága ezt megköveteli, a veszélyes tevékenység felfüggeszthető legyen.

51. §

- (1) Az 49. §-ban, 50. § (1) bekezdés a) és (2) bekezdés a)-c) pontokban meghatározott összeköttetéshez használt eszközöknek a következőket kell biztosítaniuk:
- a) közvetlen beszédüzemű összeköttetéseket, hogy a radarirányítás átadásának céljából az összeköttetést azonnal meg lehessen teremteni, míg más célokból az összeköttetést rendes körülmények között tizenöt másodpercen belül létre lehessen hozni, és
 - b) nyomtatott formájú közleményváltást, amikor írott szöveg rögzítése szükséges. Az ilyen összeköttetések közlemény továbbítási ideje legfeljebböt perc lehet
- (2) Budapest FIR-ben valamennyi ATS egységet, valamint a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáit és a NOTAM irodákat megfelelő eszközökkel kell felszerelni az AFTN-en keresztül történő közleményváltásra.
- (3) Az (1) bekezdés által meg nem határozott esetben, az összeköttetési eszközöknek a következőket kell biztosítaniuk:
- a) közvetlen beszédüzemű összeköttetést vagy adatkapcsolattal kombinált olyan beszédüzemű összeköttetést, hogy rendes körülmények között az összeköttetést tizenöt másodpercen belül létre lehet hozni,
 - b) nyomtatott formájú közleményváltást, amikor írott szöveg rögzítése szükséges. Az ilyen összeköttetések közlemény továbbítási ideje ne haladja meg az öt percet.
- (4) A légiforgalmi szolgálatok számítógépei közötti automatikus adatcsere esetén minden esetben megfelelő berendezést kell biztosítani az automatikus adatrögzítésre.
- (5) Az 49. § és 50. §-ban meghatározott összeköttetéshez használt eszközök szükség szerint kiegészíthetők vizuális, vagy audio jellegű összeköttetés más formáival is.

(6) Az 50. § (2) bekezdés *a)-c)* pontban meghatározott összeköttetéshez használt eszközöknek tartalmazniuk kell a három vagy több hely közötti egyidejű közvetlen beszédüzemű, úgynevezett körözhívás összeköttetés lehetőségét.

(7) A légiforgalmi szolgálati egységek egymás közti, valamint a légiforgalmi szolgálati egységek és az 50. § (1) és (2) bekezdésben részletezett egyéb egységek közötti beszédüzemű vagy adatkapcsolat összeköttetéseket automatikus rögzítő berendezéssel kell ellátni.

52. §

(1) A körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységnek és az ACC-nek összeköttetésben kell állnia valamennyi szomszédos repüléstájékoztató központtal és ACC-vel.

(2) Az ilyen összeköttetéseknek minden esetben lehetővé kell tenniük a közlemény megfelelő formában történő rögzítését, és a közlemények továbbítási idejének meg kell felelnie a körzeti együttműködési megállapodásokban előírtaknak.

(3) Körzeti együttműködési megállapodás eltérő rendelkezése hiányában biztosítani kell a szomszédos irányítói körzeteket kiszolgáló ACC-k közötti olyan automatikus rögzítéssel ellátott közvetlen beszédüzemű és adatkapcsolatot lehetővé tevő összeköttetést, amely radarirányítás átadására azonnali, egyéb célra – rendes körülmények között – 15 másodpercen belüli összeköttetést tesz lehetővé.

(4) Ha a helyi körülményeknek megfelelően a légi jármű berepülését egy szomszédos irányítói körzetbe felszállás előtt engedélyezni kell, az érintett bevezető irányító egységet és a repülőterei irányító tornyot össze kell kötni a szomszédos körzetet kiszolgáló ACC-vel.

(5) Ha az (1)-(4) bekezdések esetében a légiforgalmi szolgálatok számítógépei közötti automatikus adatcsere szükséges, az automatikus rögzítéshez megfelelő berendezést kell biztosítani.

53. §

A közvetlen beszédüzemű összeköttetéshez olyan eszközöket kell alkalmazni, amelyek lehetővé teszik az összeköttetések azonnali felvételét a légi járművek biztonságával kapcsolatos nagyon sürgős hívások esetén, valamint biztosítják az ugyanezen időben folyó kevésbé sürgős hívások megszakítását.

34. Repülőterei földi mozgást irányító szolgálat

54. §

(1) A repülőterei irányító tornyot kétoldalú rádiótávbeszélő berendezéssel kell ellátni a munkaterületen lévő jármű irányításához, ha ezen összeköttetés látjelek alkalmazásával kielégítően nem oldható meg.

(2) Ha a körülmények szükségessé teszik, a munkaterületen működő járművek irányítására külön összeköttetési csatornát kell biztosítani. Az összeköttetési csatornát automatikus adatrögzítő berendezéssel kell ellátni.

35. Légiforgalmi rádió navigációs szolgálat

55. §

A Magyarország területe feletti repülések felderítésére és irányítására ATS felderítő rendszert kell üzemeltetni, amely technikai lehetőségétől függően a repülések folyamatosan ellenőrizhetők.

56. §

(1) A légiforgalmi szolgálatok által használt elsődleges és másodlagos radarberendezésektől vagy egyéb rendszerektől származó adatokat folyamatosan rögzíteni kell.

(2) Az (1) bekezdés szerint rögzített adatok légiközlekedési baleset és repülőesemény kivizsgálásához, kutatási és mentési műveletekhez, légiforgalmi szolgálati és felderítő rendszerek paramétereinek vizsgálatához és oktatási célokból használhatók fel.

(3) Valamennyi rögzített adatot legalább 60 napig kell meg őrizni. Ha a rögzített adatok légiközlekedési baleset vagy repülőesemény kivizsgálására vonatkoznak, azokat mindaddig meg kell őrizni, amíg azokra a kivizsgálás lefolytatásához a továbbiakban már nincs szükség.

57. §

(1) Az Lt. 61/A. §-ában meghatározott légiforgalmi szolgálat bejelenti az integrált előzetes repülésiterv-feldolgozó rendszer számára azokat a légtereket, amelyeket láthatósági kód használatával lehet igénybe venni.

(2) Az Lt. 61/A. §-ában meghatározott légiforgalmi szolgálat láthatósági kódot kizárólag olyan légi jármű részére oszthat ki, amelynél az IFPS-től kapott tájékoztatás szerint az egyedi légi jármű-azonosítás a repülés teljes útvonalán a fedélzetről a földre küldött légi jármű azonosító jelek alkalmazásával valósul meg.

VI. Fejezet

A légiforgalmi szolgálatok tájékoztatásra vonatkozó követelményei

58. §

Budapest FIR-ben a repülésmeteorológiai szolgáltatások rendjét a repülésmeteorológiai szolgáltatás rendjéről szóló szabályzat kiadásáról szóló miniszteri rendelet határozza meg.

36. Meteorológiai tájékoztatás

59. §

(1) A légiforgalmi szolgálati egységet feladata ellátásához az Országos Meteorológiai Szolgálatról szóló kormányrendelet 2. § (3) bekezdése szerinti szolgálatnak (a továbbiakban: meteorológiai szolgálat) a szükséges mértékben időszerű tájékoztatással kell ellátnia az aktuális és a várható időjárásra vonatkozóan. A tájékoztatást olyan formában kell biztosítani, amely a légiforgalmi szolgálatok személyi állománya részéről a legkevesebb dekódolást igényli, valamint olyan gyakorisággal, amely az érintett légiforgalmi szolgálati egység igényeit kielégíti.

(2) A légiforgalmi szolgálati egységet a meteorológiai szolgálatnak tájékoztatnia kell a repülőtér közelében, különösen a kezdeti emelkedési és megközelítési területen található és a légi járművekre veszélyt jelentő meteorológiai jelenségek helyéről, függőleges kiterjedéséről, valamint mozgási irányára és sebességére vonatkozó, rendelkezésre álló részletes tájékoztatással.

(3) Ha a légiforgalmi szolgálati egységek számára számítógépen feldolgozott magaslégtéri adatok digitális formában kerülnek továbbításra 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.

60. §

(1) A körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységet és az ACC-t a meteorológiai szolgálatnak tájékoztatnia kell az ICAO 3. Függelék 9. Függelékének 1.3 pontjában előírt meteorológiai tájékoztatásokkal, külön hangsúlyozva az időjárási elemek romlásának tényleges vagy várható bekövetkezését, az észlelést követő legrövidebb időn belül.

(2) A jelentéseknek és előrejelzéseknek ki kell terjedniük a repüléstájékoztató vagy irányítói körzet teljes területére, valamint a körzeti egyezmények alapján meghatározott egyéb területekre.

(3) A körzeti repüléstájékoztató szolgálati egységet és az ACC-t a meteorológiai szolgálatnak meghatározott időközönként tájékoztatnia kell a magasságmérő beállítása céljára szolgáló és a

repüléstájékoztató vagy ACC által meghatározott helyekre szóló tényleges légnyomási adatokkal.

61. §

(1) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységeket az illetékességük alá tartozó légtérre és repülőterekre vonatkozóan a meteorológiai szolgálatnak az ICAO 3. Függelék 9. Függelékének 1.2 pontjában meghatározott meteorológiai tájékoztatásokkal kell ellátni. Az időjárás-előrejelzésekkel kapcsolatban külön jelentéseket és módosításokat kell adni a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek részére, amint azok szükségessé válnak, anélkül, hogy megvárják a soron következő jelentés vagy előrejelzés szokványos időpontját. Több érzékelő alkalmazása esetén az egyes mérőberendezések kijelzőin egyértelműen meg kell jelölni, hogy melyik futópályára és a futópálya mely szakaszára vonatkozik az érzékelés.

(2) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységet a meteorológiai szolgálatnak tájékoztatnia kell a magasságmérő-beállítás céljára szolgáló és az általa megadott helyekre szóló aktuális légnyomási adatokkal.

(3) A végső megközelítést, leszállást és felszállást irányító egységet talajszél-kijelzővel kell ellátni.

(4) Ha a repülőtéren a futópálya menti látástávolságot műszerrel mérik, a végső megközelítést, leszállást és a felszállást irányító egységet olyan kijelzővel kell ellátni, amely lehetővé teszi az aktuális futópálya menti látástávolság értékeinek leolvasását.

(5) Ha a repülőtéren a felhőalap magasságát műszerekkel mérik, a végső megközelítést, leszállást és a felszállást irányító egységeket olyan kijelzővel kell ellátni, amely lehetővé teszi a felhőalap aktuális magasság értékeinek leolvasását.

(6) A (3)-(5) bekezdések esetében az irányító egység és – ahol ilyen működik – a meteorológiai állomás kijelzőinek ugyanazon észlelési helyről vagy helyekről és ugyanazon szenzortól vagy szenzoroktól származó adatokat kell megjeleníteni.

(7) A végső megközelítést, leszállást és felszállást irányító egységet tájékoztatni kell arról a szélnyírásról, amely befolyásolhatja a megközelítést végrehajtó – beleértve a körözéssel megközelítéseket is – és felszálló légijárművek biztonságát.

62. §

(1) A repülőtéri irányító tornyot és az AFIS egységet a meteorológiai szolgálatnak a repülőterükre érvényes, az ICAO 3. Függelék 9. Függelékének 1.1 pontjában előírt meteorológiai tájékoztatásokkal kell ellátni. A külön jelentéseket és az előrejelzések módosításait szükség esetén - a soron következő jelentés vagy előrejelzés időpontja előtt - a repülőtéri irányító torony és az AFIS egység tudomására kell hozni a megállapított kritériumoknak megfelelően.

(2) A repülőtéri irányító tornyot és az AFIS egységet a meteorológiai szolgálatnak el kell látni a magasságmérő-beállítás céljára szolgáló, a repülőtérről szóló, helyi aktuális légnyomási adatokkal.

(3) A repülőtéri irányító toronynak és az AFIS egységnek talajszél kijelzővel kell rendelkeznie. Több szélmérő alkalmazása esetén kijelzőkön egyértelműen meg kell jelölni, hogy a talajszél adatai melyik futópályára és a futópálya mely szakaszára vonatkoznak.

(4) Azon a repülőtéren, ahol a futópálya menti látástávolságot műszerrel mérik, a repülőtéri irányító toronynak vagy az AFIS egységnek olyan kijelzővel kell rendelkeznie, amely az aktuális futópálya menti látástávolság értékeinek leolvasását lehetővé teszi.

(5) Azon a repülőtéren, ahol a felhőalap magasságát műszerrel mérik, a repülőtéri irányító toronynak vagy az AFIS egységnek olyan kijelzővel kell rendelkeznie, amely az aktuális felhőalap magasság értékeinek leolvasását lehetővé teszi.

(6) A (2)-(5) bekezdések esetében a repülőtéri irányító torony vagy AFIS egység és, ahol ilyen működik, a meteorológiai állomás kijelzőinek ugyanazon észlelési helyről vagy helyekről és ugyanazon szenzortól vagy szenzoroktól származó adatokat kell megjeleníteni.

(7) A repülőtéri irányító tornyot és az AFIS egységet a meteorológiai szolgáltatnak lehetőség szerint tájékoztatnia kell arról a szélnyírási veszélyről, amely befolyásolhatja a megközelítést végrehajtó – beleértve a körözéses megközelítéseket is – és leszállást végző, valamint a felszálláshoz történő nekifutást és felszállást végző légitjárművek biztonságát.

(8) A repülőtéri irányító tornyot, az AFIS egységet és egyéb érintett egységeket a meteorológiai szolgáltatnak tájékoztatnia kell az ICAO 3. Függelék 6. Függelékében meghatározott repülőtéri veszélyjelzésekről.

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

63. §

A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységet, a repülőtéri irányító tornyot és az AFIS egységet a repülőtér üzemeltetését végző szervezetnek állandóan tájékoztatnia kell a repülőtér mozgási területének üzemelési szempontból lényeges állapotáról, beleértve az időszakos veszélyeket, valamint a repülőtéri eszközök működésére vonatkozó tájékoztatásokat is, az adott repülőtérre kiterjedő érvénytel.

38. Navigációs berendezések működésére vonatkozó tájékoztatások

64. §

(1) A légiforgalmi szolgálati egységet a navigációs berendezések üzemeltetését végző szervezetnek folyamatosan tájékoztatnia kell az ATS illetékességi területén található nem vizuális navigációs eszközök és azon vizuális eszközök üzemi állapotáról, amelyek alapvetően szükségesek a felszállási, indulási, megközelítési és leszállási eljárásokhoz, valamint azon vizuális és nem vizuális eszközök üzemi állapotáról, amelyek a földi mozgáshoz alapvetően szükségesek.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott vizuális és nem vizuális berendezések üzemi állapotáról, valamint azok változásairól szóló tájékoztatást az ATS egységnek olyan időszakszerűséggel kell megkapnia, amely megfelel az érintett berendezések felhasználásának.

39. Vulkáni tevékenységre vonatkozó tájékoztatások

65. §

Az ATS egységet a meteorológiai szolgáltatnak tájékoztatnia kell azokról a vulkáni hamufelhőkről, amelyek az illetékességi körzetükben folyó repülések útvonalait befolyásolhatják.

40. Radioaktív anyagokat és mérgező kémiai anyagokat tartalmazó „felhőkről” szóló tájékoztatások

66. §

Az ATS egységet tájékoztatni kell a körzetük légtérébe kerülő vagy kibocsátott radioaktív anyagokról vagy mérgező kémiai anyagokról.

HARMADIK RÉSZ
A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK ELJÁRÁSAI

VII. Fejezet
ATM repülésbiztonság-irányítás

67. §

(1) A Magyarország légterében és repülőterein nyújtott légiforgalmi szolgálatoknak, az összeköttetéseknek, a navigációs infrastruktúrának és a légtérellenőrzésnek, valamint az alkalmazott légiforgalmi eljárásoknak biztosítaniuk kell a légiforgalmi szolgáltatásokra előírt elfogadható repülésbiztonsági szint fenntartását.

(2) A légiforgalmi szolgáltatás repülésbiztonság irányítási rendszerére vonatkozó követelményeket a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról 1035/2011/EU rendelet tartalmazza.

VIII. Fejezet

ATS rendszer kapacitás és légiforgalmi áramlásszervezés

41. Kapacitás szervezés

68. §

(1) Minden lehetséges intézkedést meg kell tenni annak érdekében, hogy a rendes- és a csúcsidőszakok forgalmának megfelelő kapacitás álljon rendelkezésre.

(2) Kapacitásnövelő intézkedések alkalmazása esetén biztosítani kell, hogy a repülésbiztonsági szintek ne sérüljenek, valamint a kapacitást növelő intézkedés megfeleljen a 2. Fejezetben meghatározott rendelkezéseknek.

(3) Az ATC szolgáltatásban részesített légijárművek száma nem lehet több, mint amennyit az érintett ATC egység adott körülmények között biztonságosan kezelni képes. A biztonságosan kezelhető repülések legnagyobb számának meghatározása érdekében a szolgáltatást nyújtó szervezetnek irányítói körzetekre, irányítói szektorokra és repülőterekre vonatkozóan ATC kapacitás értékeket kell meghatároznia.

(4) Az ATC kapacitást az érintett légtérben, vagy repülőtéren egy adott időszakon belül fogadható légijárművek számával kell kifejezni.

69. §

(1) A kapacitásérték meghatározásakor a következő tényezőket kell figyelembe venni:

a) a nyújtott ATS szolgáltatás szintjét és típusát,

b) az érintett irányítói körzet, irányítói szektor vagy repülőtér szerkezeti összetettségét, az ATS útvonalak szerkezetét,

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, a tartalék rendszerek és/vagy eljárások rendelkezésre állását, valamint a légtérrel használó légijárművek navigációs pontosságát,

e) az ATC rendszer irányítókat támogató és riasztó funkciókkal való ellátottságát és;

f) minden egyéb tényezőt vagy elemet, amely az irányítói munkaterhelésre hatással lehet, ideértve az időjárási körülményeket is.

(2) Az irányítói szektorok és munkahelyek kapacitásának meghatározásánál használható módszerek összefoglalóját a Légiforgalmi Szolgálatok Tervezési Kézikönyve (ICAO Doc 9426) határozza meg.

70. §

(1) Ha a forgalmi igény naponta vagy időszakonként jelentősen változik, olyan berendezéseket vagy eljárásokat kell alkalmazni, amelyek lehetővé teszik a működő szektorok vagy munkahelyek számának az adott és várható forgalomhoz igazodó változtatását. Az alkalmazható eljárásokat munkahelyi előírásokban kell szabályozni.

(2) Ha különleges események negatív hatást gyakorolnak az adott légtér vagy repülőtér közzétett kapacitására, az érintett légtér vagy repülőtér kapacitását a szükséges ideig a

helyzetnek megfelelően csökkenteni kell. Lehetőség szerint az ilyen esetekre vonatkozó kapacitás értéket előre meg kell határozni.

(3) Ha egy légtérben vagy repülőtéren az előre jelzett forgalmi igény meghaladja a rendelkezésre álló ATC kapacitást, a légiforgalmi szolgáltatónak a repülés biztonság fenntartásának érdekében intézkedéseket kell fogantatni a forgalom nagyságának megfelelő szabályozása céljából.

71. §

(1) A légiforgalmi szolgáltatónak:

a) a forgalmi igényeknek megfelelően rendszeresen felül kell vizsgálnia az ATS kapacitás értékeket és

b) biztosítani kell a rugalmas légtérfelhasználást a működés hatékonyságának és a kapacitás növelésének céljából.

(2) Ha a forgalmi igény rendszeresen meghaladja az ATC kapacitását és ezzel folyamatos és gyakori forgalmi késéseket okoz, vagy ha 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 kapacitásnövelésre.

72. §

A légtér kapacitásának növelése és a légijárművek hatékony és optimális üzemelésének elősegítése érdekében Budapest FIR-ben a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendelet rendelkezésein alapuló rugalmas légtérfelhasználást kell alkalmazni.

42. Légiforgalmi áramlásszervezés

73. §

(1) Az ATFM szolgálatot a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt. biztosítja az európai légiforgalmi áramlásszervezéssel kapcsolatos hazai feladatok végrehajtása érdekében, az EUROCONTROL ATFCM-mel együttműködve.

(2) Az ATFM szolgálatot ellátó egységnek egyeztetnie kell és meg kell határoznia az ATC kapacitást meghaladóan tervezett IFR repülések végrehajtási körülményeit, melynek érdekében az ATFM szolgálatot ellátó egység jogosult Budapest FIR-en belül az ellenőrzött légteret érintő, valamennyi IFR és vegyes repülési szabályok (VFR/IFR vagy IFR/VFR) szerint működő légijármű indulási idejének szabályozására.

(3) Az ATFM szolgálatnak egyeztetnie kell a légtérkapacitási adatokat az EUROCONTROL ATFCM-mel, valamint meg kell adnia a légtérhasználási szempontból szükséges várható forgalmi terhelési adatokat.

(4) Az ATFM szolgálatnak a légiforgalmi áramlásszervezési feladatokat az EUROCONTROL ATFCM előírásai szerint kell végrehajtani.

74. §

Az ATFM-et az alábbi három fázisban valósítható meg a 75. §-78. §-ban foglaltak szerint:

a) stratégiai tervezés: ha az intézkedésekre hatálybalépésük előtt több, mint egy nappal megelőzően kerül sor. A stratégiai tervezést az intézkedések hatálybalépése előtt kettő és hat hónap közötti időszakban végzik,

b) előtaktikai tervezés: ha a szükséges intézkedéseket hatálybalépésüket megelőző napon teszik meg,

c) taktikai műveletek: ha az intézkedések végrehajtására hatálybalépésük napján kerül sor.

75. §

(1) A stratégiai tervezés során az ATFM szolgálatnak együtt kell működnie az EUROCONTROL ATFCM-mel és a légi jármű üzemben tartókkal, amelynek folyamán az EUROCONTROL ATFCM megvizsgálja az elkövetkező időszak forgalmi igényét, értékeli, hogy ez az igény várhatóan hol és mikor haladja majd meg az ATC rendelkezésre álló kapacitását, és intézkedéseket tesz az egyensúlyhiány kiküszöbölésére az alábbiak szerint:

- a) megállapodik az ATC-egységekkel, hogy azok kellő időben és helyen a kívánalmaknak megfelelő kapacitást biztosítsanak,
- b) bizonyos forgalmi áramlatokat más útvonatra terel – ez az úgynevezett forgalom áramoltatás,
- c) menetrendeket tervez vagy azokat módosítja,
- d) a taktikai ATFM intézkedések bevezetésének szükségességét határozza el.

(2) Ha az (1) bekezdésben foglaltak szerint a felek forgalom áramoltatási tervet (Traffic Orientation Scheme, a továbbiakban TOS) kívánnak alkalmazni, lehetőség szerint az új útvonal időben és távolságban a legkisebb hátrányt jelentse és rugalmasságot is biztosítani kell a terelő útvonal megválasztásában, különösen a hosszú távú repülések számára.

(3) Ha az (1) bekezdésben foglaltak szerint a felek TOS alkalmazásában állapodnak meg, a részleteket a többi érintett állammal egyeztetett, azonos formátumban kell közzé tenni.

76. §

Az előtaktikai tervezés során a stratégiai tervet kell megfelelően pontosítani a legfrissebb forgalmi igények figyelembevételével. 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 és minden érintett rendelkezésére bocsátott részletes ATFM tervet tesznek közzé.

77. §

(1) A taktikai ATFM műveletek a következőkből állnak:

- a) a megállapodás szerinti taktikai lépések végrehajtása a csökkentett, de folyamatos forgalmi áramlás fenntartása érdekében ott, ahol a forgalmi igény egyébként meghaladná a kapacitást,
- b) a légi forgalmi helyzet alakulásának megfigyelése, ezzel biztosítva, hogy az alkalmazott ATFM intézkedések a megkívánt hatást érik el. Ha 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 érdekében.

(2) Ha a forgalmi igény meghaladja vagy előreláthatóan meg fogja haladni az adott szektor, vagy repülőtér kapacitását, az érintett ATC egységnek értesítenie kell az illetékes ATFM egységet, valamint a többi érintett ATC egységet is. Az érintett körzetbe berepülni szándékozó légi járművek személyzetét és a légi jármű üzemben tartókat a lehető leghamarabb tájékoztatni kell azokról a várható késésekről vagy korlátozásokról, amelyeket alkalmazni fognak. Azokat a légi jármű üzemben tartókat, akikről tudott vagy feltételezett, hogy az intézkedés érinti, rendes körülmények között az EUROCONTROL ATFCM értesíti.

78. §

Az ATFM valamennyi fázisában a felelős egységek álljanak szoros kapcsolatban az ATC-vel és légi jármű üzemben tartókkal a hatékony és minden fél számára elfogadható szolgáltatás biztosítása érdekében.

IX. Fejezet A légi forgalmi szolgálatok ellátásának általános előírásai

43. A felelősség felosztása a légiforgalmi irányító szolgálat ellátása során

79. §

A felelősség felosztását a légiforgalmi irányító szolgálat ellátása során e rendelet 34. §-a határozza meg.

44. A felelősség felosztása a repüléstájékoztató és riasztó szolgálat ellátása során

80. §

(1) A repüléstájékoztató szolgálatot a következők látják el:

- a) FIR-ben a repüléstájékoztató központ, kivéve ha a szolgálat ellátási felelősségét átruházzák a feladatok ellátására megfelelő eszközökkel felszerelt légiforgalmi irányító egységre,
 - b) ellenőrzött légtérben és ellenőrzött repülőtéren az illetékes légiforgalmi szolgálati egység.
- (2) A felelősség felosztását a riasztó szolgálat ellátása során e rendelet 45. §-a határozza meg.

45. Az irányítás felelősségének megoszlása a légiforgalmi irányító egységek között

81. §

(1) Budapest FIR-ben az egyes légiforgalmi irányító egységek közötti illetékességi körzetek meghatározását és szabályait a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendelet határozza meg. Az ATC egységen belüli önálló szektorokat az ATC szolgáltató határozza meg. Ha egy egységnél vagy szektorban egynél több ATC munkahely működik, az ATC szolgáltatónak az az önálló munkahelyek feladatait és felelősségét meg kell határoznia.

(2) Az irányítás és az összeköttetés átadási felelősségét LoA-ban vagy munkahelyi előírásokban kell szabályozni.

82. §

(1) Azon repülések kivételével, amelyek részére csak repülőtéri irányító szolgálatot nyújtanak, az ellenőrzött érkező és induló repülések irányítását a repülőtéri irányító szolgálatot ellátó egység és a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység között a (2)-(6) bekezdésekben foglaltak szerint kell megosztani.

(2) Az érkező légi jármű irányítását a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységtől az együttműködési megállapodás vagy az ATS egység munkahelyi előírásának megfelelően kell a repülőtéri irányító szolgálatot ellátó egység részére átadni. Az átadásra akkor kerülhet sor, ha a légi jármű

a) a repülőtér közelében van, és

aa) úgy ítélik meg, hogy a megközelítést és a leszállást földlátással végre tudja hajtani, vagy

ab) folyamatosan látási meteorológiai körülmények között van,

b) elér egy meghatározott pontot vagy magasságot, vagy

c) leszállt.

(3) Az érkező légi járművek irányítását az ACC közvetlenül is átadhatja a repülőtéri irányító toronynak az érintett egységek előzetes megállapodása vagy munkahelyi előírás alapján.

(4) Az összeköttetés átadását a repülőtéri irányító részére megfelelő pontnál, magasságon vagy időben kell kezdeményezni, hogy a repülőtéri irányító kellő időben megadhatta a légi jármű számára a leszállási engedélyt vagy egyéb szükséges alternatív utasítást, valamint a lényeges helyi forgalomról szóló tájékoztatást.

(5) Az induló légi jármű irányítását a repülőtéri irányító szolgálatot ellátó egységtől a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység részére az együttműködési megállapodás vagy az ATS egység munkahelyi előírásainak megfelelően kell átadni. Az átadásra akkor kerülhet sor:

a) akkor, ha repülőtér környezetében látási meteorológiai körülmények vannak:

aa) mielőtt a légi jármű elhagyja a repülőtér körzetét,

- ab)* mielőtt a légi jármű műszeres meteorológiai körülmények közé kerül vagy
- ac)* ha a légi jármű elér egy meghatározott pontot vagy magasságot,

b) akkor, ha a repülőtérén műszeres meteorológiai körülmények vannak:

ba) közvetlenül a felszállás után, vagy

bb) ha a légi jármű elér valamely meghatározott pontot vagy magasságot.

(6) Az induló légi járművek irányítását a repülőtéri irányító torony közvetlenül is átadhatja az ACC-nek az érintett egységek előzetes megállapodása vagy munkahelyi előírás alapján.

83. §

(1) Ha a körzeti irányító szolgálatot és a bevezető irányító szolgálatot nem ugyanaz a légiforgalmi irányító egység látja el, az ellenőrzött repülésekért a körzeti irányító szolgálatot ellátó egység felelős, kivéve a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység irányítási felelőssége alá tartozó

a) érkező légi járműveket, amelyeket az ACC neki irányításra átadott,

b) induló légi járműveket, ameddig azokat át nem adta az ACC-nek és

c) átrepülő légi járműveket, amelyeket az ACC neki irányításra átadott.

(2) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység a részére átadni kívánt érkező vagy átrepülő légi jármű irányítását akkor veszi át, amikor a légi jármű

a) a megegyezés szerinti átadási pontra érkezik,

b) egy magasságot elért vagy

c) meghatározott időpontban. Ezt követően az egységnek addig kell az irányítást végeznie, amíg a légi jármű a repülőteret megközelíti, vagy – átrepülő légi jármű esetén – az illetékeségi körzetében üzemel.

84. §

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

85. §

Ugyanazon légiforgalmi irányító egységen belül egy légi jármű irányítási felelősségét az egyik irányító szektortól vagy munkahelytől a másik irányító szektornak vagy munkahelynek a munkahelyi előírásokban meghatározott pontnál, magasságon vagy időben kell átadni.

46. Repülési tervek, RPL, FPL és AFIL

86. §

A légiforgalmi szolgálatokat igénybe vevő légi járműveknek, tervezett repüléseik adatait tartalmazó repülési terv benyújtásával kell tájékoztatniuk a légiforgalmi szolgálati egységeket.

87. §

A repülési tervek benyújtására, elfogadására, szétosztására vonatkozó rendelkezéseket a repülési rendelet III. Fejezete határozza meg.

47. Légiforgalmi irányítói engedélyek

88. §

(1) Légiforgalmi irányítói engedélyeket a légiforgalom folyamatos áramlásának fenntartása érdekében és a légi járművek biztonságos elkülönítése céljából lehet kiadni. Az engedélyek a

légijárművek biztonságos működését érintő forgalmi körülményeken alapulnak. Ezek a forgalmi körülmények nemcsak a levegőben és a munkaterületen üzemelő, irányítás alatt álló légijárművekre vonatkoznak, hanem a használatos munkaterületen lévő valamennyi jármű forgalmára és nem állandó jellegű akadályokra is.

(2) A légiforgalmi irányítói engedélyeknek a légiforgalmi irányító egységek által történő kiadása kizárólag az ismert forgalommal összhangban történő működésre jelent felhatalmazást a légijármű részére. A légijármű vezetőnek a légiforgalmi irányító által kiadott engedélyekkel összefüggő felelősségét a repülési rendelet 36. § (1) bekezdése határozza meg.

(3) Az ATC egységeknek olyan ATC engedélyeket kell kiadniuk, amelyek az összeütközések megelőzése, a légiforgalom folyamatos áramlásának fenntartása érdekében szükségesek.

(4) Az ATC engedélyeket olyan időpontban kell kiadni, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre a légijármű felé történő továbbításra annak érdekében, hogy az abban foglaltak végrehajtásra kerüljenek.

(5) Nem adható légiforgalmi irányítói engedély az EUR RVSM légtérbe belépni szándékozó polgári légijárművekkel történő kötelékrepülésre.

89. §

(1) Ha a repülési terv alapján a légijármű repülésének kezdeti szakasza nem ellenőrzött repülés és az azt követő szakasza ATC engedély függvénye, a légijárművet fel kell kérni, hogy attól az ATC egységtől szerezzen be engedélyt, amelynek légterében az ellenőrzött repülést megkezdi.

(2) Ha a repülési terv alapján a légijármű repülésének első szakasza tartozik majd az ATC alá, és az azt követő szakasz nem lesz ellenőrzött repülés, a légijármű repülését addig a pontig kell engedélyezni, ahol az ellenőrzött repülés véget ér.

90. §

(1) Ha egy légijármű az indulási repülőtéren közbenső leszállásokkal végzett repülés különböző szakaszaira nyújt be repülési terveket, akkor a kezdeti engedélyhatár az első rendeltetési repülőtér, és a repülés ezt követő minden egyes szakaszára új engedélyeket kell kiadni.

(2) A közbenső leszállásokkal végzett repülés második szakaszára és minden egyes azt követő szakaszra vonatkozó repülési terv – a (3) bekezdés kivételével – akkor válik aktívvá ATS és SAR célokra, ha az illetékes ATS egység értesítést kapott arról, hogy a légijármű az adott indulási repülőtérrel elindult.

(3) Az ATC egységek és a légijármű üzemben tartója közötti előzetes megállapodás alapján, menetrend szerint közlekedő légijármű esetén, ha a repülés tervezett útvonala egynél több ellenőrzött légtéren vezet keresztül, a repülés a közbenső leszállásokon keresztül engedélyezhető azzal a feltétellel, hogy az érintett ACC-kkel előzetesen koordinálnak.

91. §

(1) A légiforgalmi irányítói engedélynek meghatározott és tömör adatokat kell tartalmaznia, valamint azokat szabvány kifejezések felhasználásával kell megfogalmazni.

(2) A 71. alcímben a szabványos indulási engedélyek alatt meghatározottak kivételével, a légiforgalmi irányítói engedélynek a 350. § (1) bekezdésben meghatározott adatokat kell tartalmaznia.

92. §

(1) Az ACC induló légijármű részére vonatkozóan – szabványos indulási engedélyekre vonatkozó eljárás alkalmazásának kivételével – az engedélykérés vétele után a lehető legrövidebb időn belül, vagy ha lehetséges, a kérés előtt kell engedélyt adnia a bevezető irányító egység vagy a repülőtéri irányító torony számára.

(2) Az ACC és a bevezető irányító egységek megállapodása alapján a bevezető irányító egység az ACC-vel történő előzetes koordináció nélkül is kiadhat ATC engedélyt az induló légi járművek részére.

93. §

(1) Egy ATC egység felkérheti a vele szomszédos ATC egységet, hogy valamely meghatározott időszakban a légi járműveknek egy meghatározott pontig adjon engedélyt.

(2) Ha a légi járműnek az indulási helyen kezdeti engedélyt adtak, az illetékes ATC egység felelőssége módosított engedélyt kiadni, valahányszor az szükségessé válik, továbbá a helyzettől függően forgalmi tájékoztatást adni.

(3) Ha a forgalmi helyzet és a koordinációs eljárások megengedik, a légi jármű kérésére engedélyezni kell az utazóemelkedést. Az engedélyt meghatározott magasság feletti vagy meghatározott magasságok közötti utazóemelkedésre kell kiadni.

94. §

(1) Valamely engedélyhatárt a megfelelő fontos pont nevének, a repülőtérnek vagy az ellenőrzött légtér határának megjelölésével kell meghatározni.

(2) Az engedélyhatár a rendeltetési repülőtér, ha előzetes koordinálás történt azzal az egységgel, amely irányítása alá kerül a légi jármű, vagy ha biztosnak látszik, hogy a koordinálás elfogadható időben elvégezhető az irányítás átvétele előtt. Ha ez nem alkalmazható, akkor egy megfelelő közbenső pontot kell engedélyhatárként kijelölni, és a koordinálást olyan gyorsan kell lebonyolítani, hogy a rendeltetési repülőtérig szóló engedély a lehető leghamarabb kiadható legyen.

(3) Ha egy légi jármű egy szomszédos ellenőrzött légtérben lévő közbenső pontig kapott engedélyt, akkor az illetékes szomszédos ATC egység felelős a rendeltetési repülőtérig szóló módosított engedély lehető leghamarabb történő kiadásáért.

(4) Ha a rendeltetési repülőtér ellenőrzött légtérén kívül fekszik, annak az illetékes ATC egységnek kell kiadnia az engedélyt az ellenőrzött légtér határáig történő repülésre, amelynek légtérét a légi jármű utoljára átrepüli.

(5) Ellenőrzött légtérben üzemeltetett IFR légi járművet az ATC egység nem utasíthatja az ellenőrzött légtér elhagyására. Az a manőver, amely az ellenőrzött légtér elhagyását eredményezheti, akkor engedélyezhető, ha a légi jármű azt kifejezetten kéri vagy a repülését nem ellenőrzött légtérben tervezi folytatni, valamint az illetékes ATC egység tájékoztatta a légi járművet az ellenőrzött légtér elhagyásáról, és az illetékes ATS egységek közötti koordinálást elvégezték.

95. §

(1) A repülés útvonalát, ha szükséges, 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 elegendő útvonal leírás részletet tartalmaz ahhoz, hogy a légi járművet 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 az AIP-ben közzétették.

(2) Az „engedélyezve a repülési tervben feltüntetett útvonalon” („cleared via flight planned route”) kifejezés nem használható továbbengedélyezés esetén.

(3) A légi járműnek a légtérkorlátozások, az ATC munkaterhelés és a forgalom sűrűség függvényében, továbbá ha a koordinálás kellő időben elvégezhető, lehetőség szerint a legrövidebb útvonalat kell felajánlani.

(4) RNAV5 képességű RNAV berendezéssel fel nem szerelt állami légi járműveket vagy az olyan légi járműveket, amelyek RNAV berendezése meghibásodott, nem RNAV berendezés használatán alapuló SID-eken és STAR-okon kell vezetni.

(5) Útvonalrepülés során a (4) bekezdés szerinti légi járművekre az alábbi eljárásokat kell alkalmazni:

a) a légi járműveket VOR/DME berendezéssel kijelölt ATS útvonalakon kell vezetni, vagy

b) ha ilyen útvonalak nem állnak rendelkezésre, a légi járműveket hagyományos navigációs berendezések között (VOR, NDB) kell repülni.

(6) Az olyan légi járművet, amely P-RNAV képességgel nem rendelkezik, vagy P-RNAV képességét elveszítette, olyan SID-en vagy STAR-on kell vezetni, amelyre a P-RNAV képesség szükségessége nincs előírva.

(7) A (4) és (6) bekezdésben meghatározott módon üzemeltetett légi járművek esetében az érintett légiforgalmi irányító egység részéről folyamatos radarmegfigyelésre lehet szükség.

(8) Ha a (4) és (6) bekezdésben meghatározott eljárások nem alkalmazhatók vagy nem célravezetőek, az ATS felderítő rendszerrel felszerelt légiforgalmi irányító egységnek vektorálással kell a légi járművet irányítani, ameddig nem képes saját navigációval történő működésre.

(9) Ha egy légi jármű RNAV berendezésének meghibásodását, vagy képességének csökkenését még a felszállást megelőzően észlelték, és a javítást nem tudják ezen a repülőtéren elvégezni, az érintett légi járművet engedélyezni kell a legközelebbi olyan repülőtérig, ahol a javítás elvégezhető.

(10) Ha egy ilyen légi járműnek 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.

96. §

A magasságokra vonatkozó engedélyeknek a 350. § (4) bekezdésben meghatározottakat kell tartalmazniuk, a 71. alcímben és a 154. § (5) bekezdésben meghatározott, a szabvány indulási és érkezési engedélyekre vonatkozó rendelkezések kivételével.

97. §

(1) Az útvonalat vagy magasságot érintő módosítás kérés engedélyezésekor, az engedélynek tartalmaznia kell a pontos módosítást.

(2) Ha a forgalmi körülmények nem teszik lehetővé a kért módosítás engedélyezését, a „nem engedélyezhetem” („UNABLE”) kifejezést kell alkalmazni. Ha a körülmények indokolják, alternatív útvonalat vagy más magasságot kell felajánlani.

(3) Ha a (2) bekezdésben meghatározottnak megfelelően alternatív útvonalat ajánlanak fel és azt a légi jármű elfogadja, a módosított engedélyben kiadott új útvonalba bele kell foglalni azt a pontot, ahol a légi jármű visszatér a korábban engedélyezett útvonalára. Ha a légi jármű a továbbiakban nem csatlakozik a korábbi útvonalára, akkor a módosított engedélyt a rendeltetési repülőtérig kell kiadni.

48. Vízszintes sebességszabályozásra vonatkozó utasítások

98. §

(1) A légiforgalom biztonságos és rendszeres áramlásának elősegítése érdekében a légi jármű utasítható, hogy előírt módon szabályozza sebességét. A légi jármű számára megfelelő tájékoztatást kell adni a tervezett sebességszabályozásról.

(2) A várakozási légtérbe belépő vagy a várakozási légtérben üzemeltetett légi jármű esetében sebességszabályozás nem alkalmazható.

(3) A sebességszabályozást azokra az esetekre kell korlátozni és olyan mértékben kell alkalmazni, amely elegendő az előírt elkülönítési minimum vagy térköztartás létrehozására vagy fenntartására. Kerülni kell a gyakori sebességváltoztatásra – beleértve a váltakozó sebesség növeléseket és csökkentéseket is – vonatkozó utasításokat.

(4) A légijárműnek tájékoztatnia kell az érintett ATC egységet, ha nem képes a sebességre vonatkozó utasítás betartására. Ilyen esetekben az irányítónak egyéb módszert kell alkalmaznia az érintett légijárművek között megkívánt távolságtartás érdekében.

(5) A műszer szerinti repülési sebességen (IAS) alapuló sebességszabályozásokat FL250-en (7600 m) vagy fölötté lévő repülési szinteken a 0,01 Mach többszörösével, míg FL250 (7600 m) alatt a 10 csomó (20 km/ó) többszörösével kell kifejezni, figyelembe véve azt, hogy a magasabb repülési szinteken a 0,01 Mach szám körülbelül 6 csomó (11 km/ó) IAS sebességnek felel meg, és nagy terheléssel üzemeltetett légijármű sebesség változtatási képessége korlátozott lehet.

(6) A légijárművet tájékoztatni kell, ha a továbbiakban sebesség korlátozásra nincs szükség.

99. §

(1) Két vagy több egymást követő légijármű között a szükséges térköz létrehozásának érdekében az irányítónak először vagy a hátul haladó légijármű sebességét kell csökkentenie, vagy az elől haladóét kell növeltetnie, és csak ezt követően szabályozza a többi légijármű sebességét.

(2) Sebességszabályozási módszer alkalmazása esetén a szükséges térköz fenntartása érdekében valamennyi érintett légijármű számára meghatározott sebességet kell kijelölni, figyelembe véve a következőket:

a) ha a légijármű egy állandó IAS-t tart, süllyedés közben a TAS értéke csökken,

b) ha két süllyedő légijármű azonos IAS-sal repül és az elől haladó alacsonyabb magasságon van, akkor az elől haladó kisebb TAS-sal repül, mint a követő légijármű. A két légijármű közötti távolság ily módon csökken, kivéve, ha ennek kiküszöbölésére megfelelő sebesség különbséget alkalmaznak, és

c) 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 különbséget eredményez. FL80 (2450 m) alatti magasságokon sebességszabályozási célokra az IAS és TAS közötti különbség elhanyagolható.

(3) A térköz létrehozásához hosszabb idő és távolság szükséges nagyobb magasságok és nagyobb sebességek esetén, továbbá ha a légijármű felhajtóerőt befolyásoló berendezések használata nélkül, tiszta konfigurációban üzemel.

100. §

(1) A süllyedő és érkező légijármű számára a lehetőségekhez képest engedélyezni kell, hogy az előre bejelentett közelségi késleltetés csökkentése érdekében repülésének utolsó szakaszát alacsonyabb utazósebességgel való repüléssel teljesítse.

(2) Az érkező légijármű utasítható, hogy tartsa a „legnagyobb sebességét”, „legkisebb tiszta sebességét”, „legkisebb sebességét” vagy valamely előírt sebességet.

(3) A légijármű utazó magasságról történő süllyedésének megkezdésekor a 250 csomónál (460 km/ó) kisebb IAS-ra történő sebességcsökkentés a légijármű beleegyezésével alkalmazható.

(4) Kerülni kell a légijárműnek olyan utasítások adását, amelyek rendes körülmények között egyidejűleg össze nem egyeztethető manőverek végrehajtására vonatkoznak, ideértve azt, hogy tartson nagy süllyedési mértéket és csökkentse sebességét. Figyelembe kell venni, hogy süllyedés közben bármilyen jelentős sebességcsökkentés szükségessé teheti, hogy a légijármű sebességének csökkentése céljából egy ideig vízszintesen repüljön, mielőtt folytatja a süllyedést.

(5) Az érkező légi jármű számára engedélyezni kell, hogy ameddig csak képes, tiszta konfigurációban repüljön. A légi járműtől lehetőség szerint FL150 (4550 m) magasság alatt ne kérjenek 220 csomónál (410 km/ó) kisebb IAS-t, mivel ez a legtöbb légi jármű esetében nagyon közel van a tiszta konfigurációban üzemelő légi jármű minimális sebességéhez.

(6) A közbenső vagy végső bevezetést végző légi járművet ± 20 csomónál (± 40 km/h) nem nagyobb IAS változtatására kérik fel.

(7) Sebességszabályozás nem alkalmazható a végső bevezetés során a küszöbtől 4 NM-en (7 km) belüli légi járműre. A légi járműnek stabilizált megközelítést kell végrehajtania – sebesség és konfiguráció tekintetében – általában a küszöbtől 3 NM-en (5,6 km) belül.

49. Függőleges sebességszabályozásra vonatkozó utasítások

101. §

(1) A légiforgalom biztonságos és rendszeres áramlásának elősegítése érdekében a légi jármű utasítható, hogy szabályozza emelkedési vagy süllyedési mértékét. Függőleges sebességszabályozás alkalmazható a légi járművek között annak érdekében, hogy létrehozzanak vagy fenntartsanak egy meghatározott függőleges elkülönítési minimumot.

(2) A várakozási légtérbe belépő, vagy a várakozási légtérben üzemeltetett légi járművek közötti függőleges sebességszabályozást a 133. § (3) bekezdés határozza meg.

(3) A függőleges sebességszabályozásokat azokra az esetekre kell korlátozni, amelyek egy megkövetelt elkülönítési minimum létrehozására vagy fenntartására szükségesek. Kerülni kell a gyakori emelkedési vagy süllyedési mérték változtatásokat tartalmazó utasításokat.

(4) A légi járműnek tájékoztatnia kell az illetékes ATC egységet, ha nem képes a meghatározott emelkedési vagy süllyedési mértékre vonatkozó utasítás betartására. Ilyen esetekben az irányítónak késedelem nélkül, egyéb módszert kell alkalmaznia a légi járművek közötti megfelelő elkülönítési minimum létrehozására.

(5) A légi járművet tájékoztatni kell, ha a továbbiakban az emelkedési vagy süllyedési mértékre vonatkozó korlátozásra nincs szükség.

102. §

(1) Egy légi jármű utasítható, hogy valamely meghatározott magasságot gyors emelkedéssel vagy süllyedéssel érjen el vagy keresztezzon, továbbá, hogy csökkentse emelkedési vagy süllyedési mértékét.

(2) Az emelkedő légi jármű utasítható, hogy tartson

a) meghatározott emelkedési mértéket,

b) meghatározott értékű vagy annál nagyobb emelkedési mértéket, vagy

c) meghatározott értékű, vagy annál kisebb emelkedési mértéket.

(3) A süllyedő légi jármű utasítható, hogy tartson

a) meghatározott süllyedési mértéket,

b) meghatározott értékű, vagy annál nagyobb süllyedési mértéket, vagy

c) egy meghatározott értékű, vagy annál kisebb süllyedési mértéket.

(4) A függőleges sebességszabályozás alkalmazásakor az irányítónak tisztáznia kell, hogy melyik magasságra képes az emelkedő légi jármű egy meghatározott emelkedési mértékkel emelkedni, vagy melyik magasságra képes a süllyedő légi jármű egy meghatározott süllyedési mértékkel süllyedni, továbbá gondoskodnia kell arról, hogy szükség esetén, kellő időben más módszer alkalmazásával fenntartsa az elkülönítést.

50. Áttérés IFR repülésről VFR repülésre

103. §

(1) IFR repülésről VFR repülésre való áttérés akkor fogadható el, ha az ATS egység a légi jármű által kezdeményezett olyan közleményt kapott, amely kifejezetten magában foglalja

a „TÖRLÖM IFR REPÜLÉSEMET” („CANCELLING MY IFR FLIGHT”) kifejezést az érvényes repülési tervében fogatosítandó módosításokkal együtt. A légijárművet nem lehet felhívni az IFR repülésről VFR repülésre történő áttérésre sem közvetlenül, sem közvetve.

(2) Az ATS egységnek a légijármű (1) bekezdésben szerinti közleményére kizárólag az „IFR REPÜLÉS TÖRÖLVE (időpont)KOR” („IFR FLIGHT CANCELLED AT (time)”) szövegű nyugtázást kell adnia.

(3) Ha az ATS egység olyan tájékoztatás birtokában van, hogy a légijármű a repülés útvonalán valószínűleg műszeres meteorológiai körülményekkel találkozhat, az IFR repülésről VFR repülésre áttérni szándékozó légijárművet, ha ez megvalósítható, tájékoztatnia kell.

(4) A légijárműtől IFR-ről VFR-re való áttérésre vonatkozó közleményt vevő ATC egységnek a lehető leghamarabb intézkednie kell a módosítás továbbításáról a légijármű további útvonalán érintett azon ATC egységek számára, amelyeknek az IFR repülési tervet megcímezték.

51. A légijárművek keltette turbulencia kategóriák

104. §

(1) A turbulencia elkülönítési minimumok a légijármű légialkalmassági bizonyítványa szerinti maximális felszállótömegnek megfelelő alábbi három csoportján alapulnak:

- 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.

(2) A repülési terv 9. rovatában a turbulencia kategóriák kitöltésére vonatkozó rendelkezéseket a repülési rendelet 1. melléklete határozza meg.

105. §

A helikoptereket függeszkedés vagy légi gurulás közben megfelelően távol kell tartani a könnyű légijárművektől, mivel a helikopterek repülés közben örvénylést keltenek, és az egységnyi össztömegre jutó örvénylés intenzívebb, mint a merevszárnyú légijárműveké.

52. Magasságmérő-beállítási eljárások

106. §

(1) A légijárművek függőleges helyzetét, az (5) bekezdésben meghatározott kivétellel, területi QNH értékhez viszonyítva, 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.

(2) Budapest FIR-ben átváltási magasságként 10000 láb (3050 m) AMSL-t kell használni.

(3) Budapest FIR-ben a területi QNH megegyezik az aktuális budapesti QNH értékkel.

(4) Budapest FIR-ben a CTR-ekben, MCTR-ekben és a TIZ-ekben üzemeltetett légijárművek számára a repülőtér helyi tényleges QNH értékét az ATS egységeknek továbbítaniuk kell.

(5) Ha egy légijármű, amelynek engedélyezték a leszállást, QFE magasságmérő beállítás mellett fejezi be a megközelítést, akkor a légijármű függőleges helyzetét a repülőtér tengerszinthez viszonyított magasságára vonatkoztatva kell kifejezni repülésének azon szakaszán, ahol a QFE magasságmérő eljárás alkalmazható, kivéve a (6) bekezdésben meghatározottat.

(6) A magasságot a futópályaküszöb tengerszinthez viszonyított magasságában kell közölni:

- a) olyan műszerezett futópályánál, ahol a küszöb 2 méterrel (7 lábbal) vagy többel a repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága alatt van, vagy
- b) olyan futópályánál, amelyre precíziós megközelítést hajtanak végre.

(7) Budapest FIR-en belül a CTR-ekben, a TIZ-ekben és a közelkörzetekben – ahol az átváltási magasság alacsonyabb, mint a légtér felső határa és a magasságkülönbség a 107. § (1) bekezdés szerint szükségessé teszi - átváltási szintet kell meghatározni az érintett légtérben működő légijárművek számára.

107. §

(1) Az érintett repülőtér vagy repülőterek körzetében vagy az érintett TMA-kra, MTMA-kra vonatkozóan a megfelelő időtartamra a használatos átváltási szintet a QNH jelentések, és ha szükséges, a közepes tengerszinti nyomás előrejelzések alapján az illetékes ATS egységnek kell meghatároznia úgy, hogy biztosítva legyen legalább 1000 láb (300 m) vastagságú átváltási réteg függőleges elkülönítésként az átváltási magasság felett.

(2) Az átváltási szintnek az átváltási magasság felett használatos legalacsonyabb repülési szintnek kell lennie.

(3) Budapest FIR-ben az átváltási szinteket az 1. számú mellékletben található táblázat határozza meg.

108. §

(1) Az átváltási rétegben utazómagasság nem jelölhető ki.

(2) IFR repülések számára egy adott útvonalra vagy útvonal szakaszra a megállapított legalacsonyabb repülési magasság alatt utazómagasság nem jelölhető ki.

109. §

(1) A levegőben lévő légijárművek kérésre történő tájékoztatása céljából az illetékes ATS egységnek rendelkezésére kell állnia a legalacsonyabb repülési szintre vonatkozó tájékoztatásnak, amely biztosítja a megfelelő terep feletti akadálymentességet arra az útvonalra vagy útvonalszakaszra, amelyre ez a tájékoztatás szükséges.

(2) Az ATS központoknak a légijárműveknek való továbbítás céljából mindig rendelkezésre kell állnia a felelősségük alá tartozó, valamint a szomszédos FIR-re és az irányító körzetekre vonatkozó, megfelelő számú QNH jelentésnek vagy nyomás előrejelzésnek.

(3) A süllyedésben lévő légijármű 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) Ha a megközelítési engedélyt az átváltási szint felett működő légijárműnek adják, a megközelítési engedélynek tartalmaznia kell az átváltási szintet is.

(5) A QNH magasságmérő beállítási értéket meg kell adni a süllyedési engedélyben, ha a légijárművet először engedélyezik az átváltási szint alatti valamely tengerszint feletti magasságra, a bevezetési vagy a forgalmi körbe való belépési engedélyekben, valamint az induló légijárművek gurulási engedélyében kivéve, ha ismert, hogy a légijármű már vette ezt a tájékoztatást.

(6) A légijármű számára kérésre vagy a munkahelyi előírásoknak megfelelően állandó jelleggel meg kell adni a QFE magasságmérő beállítást. Ennek az értéknek mindig a repülőtér tengerszinthez viszonyított magasságára kell vonatkoznia, kivéve:

a) azokat a nem-precíziós futópályákat, ahol a küszöb 2 méterrel (7 lábbal) vagy többel a repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága alatt van,

b) az olyan futópályákat, amelyekre precíziós megközelítéseket hajtanak végre.

(7) A (6) bekezdés a)-b) pontban meghatározott esetekben a QFE értéket a vonatkozó futópálya küszöbére kell megadni.

(8) A légijármű részére adott magasságmérő beállítási értékeket a legközelebbi alacsonyabb, teljes hectopascal értékre kerekítve kell megadni.

53. Helyzetjelentések

110. §

(1) A (3) bekezdésben és a 112. §-ban meghatározott esetek kivételével a fontos pontokkal meghatározott útvonalakon a légijárműnek helyzetjelentést kell adnia az egyes kijelölt kötelező jelentőpontok felett vagy átrepülésük után a lehető leghamarabb. Más pontok feletti további jelentések adását is kérheti az illetékes ATS egység.

(2) A (3) bekezdésben meghatározott esetek kivételével a fontos pontokkal ki nem jelölt útvonalon helyzetjelentést kell adni a repülés megkezdése után 15 perces vagy az illetékes ATS egység által meghatározott gyakoribb időközönként.

(3) Ha a légijárművek haladására vonatkozó adatok más forrásból rendelkezésre állnak – ideértve a radart –, valamint egyéb olyan körülmények között, ha a légijárműtől származó rendszeres jelentések elhagyása elfogadható, a légijárművet fel lehet menteni az alól, hogy minden egyes kijelölt kötelező jelentőpontnál vagy időpontban helyzetjelentést adjon.

(4) Az (1) és (2) bekezdésben meghatározott helyzetjelentéseket azon ATS egységnek kell megadni, amely azt a légteret szolgálja ki, ahol a légijármű működik. Ha a légiközlekedési hatóság az AIP-ben közzéteszi, vagy az illetékes ATS egység ezt kéri, az utolsó helyzetjelentést az egyik FIR-ből vagy irányító körzetből a szomszédos FIR-be vagy irányító körzetbe való belépés előtt meg kell adni annak az ATS egységnek, amely azt a légteret szolgálja ki, amelybe a légijármű belépni készül.

(5) Ha a helyzetjelentést nem kapják meg a várt időben, az ezt követő irányítás nem alapulhat azon a feltételezésen, hogy pontos a számított idő. Azonnal intézkedni kell a jelentés megszerzésére, ha feltételezhető, hogy az valamilyen formában kihat a többi légijármű irányítására.

111. §

A légijárművek által továbbított beszédüzemű helyzetjelentésekből a nyomásmagasságból származtatott repülési magasság információ kihagyható, ha a légijármű repülési szintje vagy tengerszint feletti magassága – amelyik a megfelelő – a légijármű helyzet jelzésével társított címkében folyamatosan rendelkezésre áll, és ha az ilyen magassági információk biztonságos és hatékony felhasználására megfelelő eljárásokat dolgoztak ki.

112. §

Ha egy légijármű első ízben jelentkezik be valamely ATS egységhez, a levegő-föld beszédüzemű összeköttetési csatornaváltást követően, a hívásnak a következő elemeket kell tartalmaznia:

a) a hívott állomás megnevezése

b) a légijármű hívójele, továbbá nehéz turbulencia kategóriába tartozó légijárművek esetén a „Heavy” kifejezés,

c) magasság, beleértve az éppen keresztezett és engedélyezett magasságot is, ha a légijármű nem az engedélyezett magasságot tartja és

d) a légijármű sebessége, ha az ATC sebesség szabályozást alkalmaz.

113. §

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

54. Repülési terv és irányítói adatok frissítése és megjelenítése

114. §

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

115. §

(1) A szükséges tájékoztatásokat és adatokat oly módon kell megjeleníteni, hogy az irányító a felelősségi körzetében lévő tényleges légiforgalmi helyzetről és a repülőterek munkaterületein történő mozgásokról megfelelő és teljes képet kapjon. 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.

(2) A légiforgalmi szolgáltatnak gondoskodnia kell a légtér konfiguráció megfelelő megjelenítéséről – beleértve a fontos pontokat –, és a pontokra vonatkozó tájékoztatásokról is. A megjelenített adatoknak tartalmazniuk kell a repülési tervekből és a helyzetjelentésekből származó megfelelő tájékoztatásokat, továbbá az engedély és koordinálási adatokat is. A tájékoztatás megjelenítése és az adatok frissítése történhet automatikusan, vagy az ilyen adatbevitelre és frissítésre feljogosított személy által.

116. §

(1) A szükséges repülési terv és irányítói adatok papír vagy elektronikus repülésnyilvántartó szalagon vagy egyéb elektronikus formában, vagy a megjelenítési formák kombinációjával jeleníthetők meg.

(2) A tájékoztatások és adatok megjelenítésénél figyelembe kell venni az 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.

(3) Az automatizált ATC rendszerbe történő kézi adatbevitelt lehetővé tévő eszközöknek és módszereknek meg kell felelniük az ICAO Emberi Tényezők Alapelveinek is.

(4) Ha repülésnyilvántartó szalagot használnak, minden egyes repülésre legalább egy külön szalagot kell alkalmazni. Az egyes repülésekre vonatkozóan annyi repülésnyilvántartó szalagot kell használni, amennyi kielégíti az adott ATS központ ilyen irányú követelményeit. Az ICAO Air Traffic Services Planning Manual-ban (Doc 9426) meghatározottak alapján a repülésnyilvántartó szalagok vezetésére vonatkozó eljárásokat, az azon feltüntetésre kerülő adatokat és az alkalmazásra kerülő jelöléseket munkahelyi előírásokban kell szabályozni.

(5) Az automatikusan generált adatokat 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.

117. §

Az elektronikus repülésnyilvántartó szalagokat és a koordinációs adatokat rögzíteni kell, és ezeket, valamint a papír repülésnyilvántartó szalagokat legalább 60 napig kell megőrizni.

55. Rendszerek és berendezések meghibásodása vagy rendellenes működése

118. §

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

56. Adatkapcsolat összeköttetést kezdeményező eljárások

119. §

(1) Olyan légtérbe történő belépést megelőzően, ahol az ATS egység adatkapcsolat összeköttetést követel meg, adatkapcsolat összeköttetést kell kezdeményezni a légijármű és az

ATS egység között abból a célból, hogy a légitársaság a rendszerben azonosítható legyen, és ha szükséges, lehetővé tegyék az adatkapcsolat alkalmazásának indítását. Az adatkapcsolat összeköttetést

- a) a légitársaság automatikusan,
- b) a légitársaságvezető manuálisan vagy
- c) az ATS egység cím továbbítással kezdeményezi.

(2) Az ATS egység adatkapcsolat kezdeményező képességhez (DLIC) tartozó címét a légiforgalmi szolgáltatónak az AIP-ben kell közzétenni.

120. §

(1) Légitársaság adatkapcsolat összeköttetés kezdeményezése esetén indító üzenetet kell küldenie.

(2) Az ATS egység csak az elrontott, hibás indító üzenetet utasíthatja vissza.

121. §

Ha a légitársasággal adatkapcsolat összeköttetést tartó földi rendszer képes a légitársaság címét más ATS egység részére továbbítani, a továbbító ATS egységnek az előzetesen koordinált földi címzési információt kellő időben kell továbbítani a légitársaság számára az adatkapcsolat összeköttetés létrehozása érdekében.

122. §

(1) Adatkapcsolat kezdeményezési hiba esetén az adatkapcsolat rendszernek jeleznie kell a hibát a kezdeményező ATS egység vagy légitársaság számára.

(2) Az ATS egységnek eljárásokat kell kidolgoznia az adatkapcsolat kezdeményezési hibák megoldására. Az eljárásoknak legalább a következőket kell tartalmaznia:

- a) ha van repülési terv, meg kell bizonyosodni arról, hogy a légitársaság azonosítója, lajstromjele és egyéb, az adatkapcsolat kezdeményezési kérelemben található adatok megegyeznek a repülési tervben szereplő adatokkal, eltérés esetén végre kell hajtani a szükséges változtatásokat, vagy
- b) ha nincs repülési terv, a repülési terv adatfeldolgozó rendszerben készíteni kell egy érvényes repülési tervet a szükséges adatokkal a sikeres bejelentkezés érdekében, majd ezt követően újra kell kezdeményezni a bejelentkezési eljárást.

(3) A légitársaság üzemben tartójának eljárásokat kell kidolgoznia az adatkapcsolat kezdeményezési hibák megoldására. Az eljárásoknak legalább azt tartalmaznia kell, hogy a légitársaság vezetőnek meg kell bizonyosodnia arról, hogy a Fedélzeti Számítógépes Vezérlő Rendszerben (Flight Management System, a továbbiakban: FMS) szereplő adatok helyesek és megegyeznek a repülési tervben szereplő adatokkal. Eltérés esetén el kell végeznie a szükséges változtatásokat, majd újra kell kezdeményeznie a bejelentkezési eljárást.

57. Az EUR RVSM légtérbe belépő, vagy ezen légtérből kilépő légitársaságra vonatkozó rendelkezések

123. §

Az alcímben részletezett eljárásokat kizárólag indokolt esetben, az RVSM alkalmazhatóságának valamely okból történő felfüggesztésekor – ideértve az erős turbulencia miatt felfüggesztett RVSM eljárásokat – kell alkalmazni.

124. §

(1) RVSM engedélyezett légitársaságnak és nem RVSM engedélyezett állami légitársaságnak nem RVSM környezetből az EUR RVSM légtérbe történő belépésüket olyan magasságon kell végrehajtania, amely megfelel

- a) a SERA rendelet 3. függelékében közzétett valamely magasságnak, vagy

b) az ACC-k közötti együttműködési megállapodásban meghatározott valamely magasságnak.

(2) Nem RVSM magasságon repülő légi jármű RVSM magasságra történő átváltását az EUR RVSM légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot biztosító első ACC-nek vagy magaslégtéri irányító központnak (Upper Area Control, a továbbiakban: UAC) kell kezdeményeznie, és az átváltásnak azelőtt kell megtörténnie, mielőtt a légi jármű átrepüli a szomszédos ACC vagy UAC határán létesített irányítás átadási pontot, kivéve ha azt a két érintett ACC együttműködési megállapodásában másként határozták meg.

125. §

- (1) A légi jármű EUR RVSM légtérből nem RVSM környezetbe történő belépését az alkalmazható függőleges elkülönítési minimumnak megfelelően kell végrehajtani.
- (2) Az alkalmazandó függőleges elkülönítési minimumot az EUR RVSM légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot biztosító utolsó ACC-nek vagy UAC-nek kell létrehoznia, mielőtt a légi jármű átrepülné a szomszédos ACC vagy UAC határán létesített irányítás átadási pontot.
- (3) A légi járműnek belépését olyan magasságon kell végrehajtania, amely megfelel:
- a) az ICAO 2. Függelék 3. Függelék b) pontjában található táblázatában közzétett valamely magasságnak vagy
 - b) az ACC-k közötti együttműködési megállapodásban meghatározott valamely magasságnak.

126. §

- (1) Azon nem RVSM engedélyezett polgári légi jármű repülését, amely indulási repülőtere az EUR RVSM légtér oldalhatárán kívül, de rendeltetési repülőtere azon belül található:
- a) FL290 alatti magasságon kell engedélyezni és
 - b) bármely ilyen magasságváltást az EUR RVSM légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot biztosító első ACC-nek vagy UAC-nek kell kezdeményeznie, és a magasságváltásnak azelőtt kell megtörténnie, mielőtt a légi jármű átrepülné a szomszédos ACC vagy UAC határán létesített irányítás átadási pontot.
- (2) Azon nem RVSM engedélyezett légi jármű repülését, amelynek mind az indulási repülőtere, mind pedig a rendeltetési repülőtere az EUR RVSM légtér oldalhatárán belül található, FL290 alatti magasságon kell engedélyezni.
- (3) Azon nem RVSM engedélyezett légi jármű repülését, amely indulási repülőtere az EUR RVSM légtér oldalhatárán belül, de rendeltetési repülőtere azon kívül található:
- a) FL290 alatti magasságon kell engedélyezni és
 - b) az EUR RVSM légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot biztosító utolsó ACC vagy UAC engedélyezhet FL290-en, vagy felette történő repülést úgy, hogy a magasságváltásnak azelőtt kell megtörténnie, mielőtt a légi jármű átrepülné a szomszédos ACC vagy UAC határán létesített irányítás átadási pontot.
- (4) Azon nem RVSM engedélyezett légi járművet, amelynek mind az indulási repülőtere, mind pedig a rendeltetési repülőtere az EUR RVSM légtér oldalhatárán kívül található, repülésük EUR RVSM szakaszára:
- a) az EUR RVSM légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot biztosító első ACC-nek vagy UAC-nek a repülési szint elosztási rendszerben, ha azt alkalmazzák, 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 légi jármű átrepüli a szomszédos ACC vagy UAC határán létesített irányítás átadási pontot, és
 - b) ezt követően az EUR RVSM légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot biztosító utolsó ACC vagy UAC engedélyezheti a körzetben, vagy azon túli repülésre kért magasságot úgy, hogy a magasságváltásnak azelőtt kell megtörténnie, mielőtt a légi jármű átrepüli a szomszédos ACC vagy UAC határán létesített irányítás átadási pontot.

58. UHF-rádióval felszerelt légijárművek üzemeltetése 8.33 kHz csatornaosztású rádióberendezés használatához kötött légtérben

127. §

Ha 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.

X. Fejezet

Elkülönítési módszerek és minimumok

59. Általános rendelkezések az ellenőrzött forgalom elkülönítésére

128. §

(1) Függőleges vagy vízszintes elkülönítést kell biztosítani a SERA rendelet Melléklet SERA.8005 b) alpontban foglalt esetekben, valamint

a) a különleges VFR repülések között,

b) MCTR és MTMA légterekben az IFR és VFR repülések között.

(2) Nappal nem kell elkülönítést biztosítani az IFR repülések között a D és E osztályú légterekben, ha a légijárműveknek engedélyezték az emelkedést vagy süllyedést azzal a feltétellel, hogy saját elkülönítést tartanak, és látási meteorológiai körülmények között maradnak. Az eljárás során alkalmazható feltételeket a 139. § (3) bekezdése határozza meg.

(3) Nem adható engedély olyan manőver végrehajtására, amely két légijármű közötti távolságot előreláthatóan az adott körülmények között alkalmazható elkülönítési minimumnál kisebbre csökkentené.

(4) Az előírt minimumoknál nagyobb elkülönítést kell alkalmazni, ha rendkívüli körülmény – különösen jogellenes beavatkozás vagy működési 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.

(5) Ha a két légijármű elkülönítésére alkalmazott elkülönítési módszer vagy minimum nem tartható fenn, másfajta elkülönítést vagy minimumot kell létrehozni még azon időpont előtt, mielőtt az éppen alkalmazott elkülönítés az előírt minimum alá csökkenne.

129. §

Ha a navigációs, összeköttetési, magasságmérő, fedélzeti vezérlő vagy egyéb rendszerek működésében beálló teljesítmény csökkenés vagy hiba miatt a légijármű teljesítménye az adott légtérben történő működésre megállapított szint alá csökken, a légijárműnek erről az illetékes ATC egységet késedelem nélkül tájékoztatnia kell. Ha rendszer hiba vagy teljesítmény csökkenés az éppen alkalmazott elkülönítési minimumra kihatással van, az irányítónak másfajta elkülönítést vagy minimumot kell létrehoznia.

60. Függőleges elkülönítés

130. §

A függőleges elkülönítést úgy kell biztosítani, hogy az előírt magasságmérő beállítási eljárásokat alkalmazó légijárművektől meg kell követelni, hogy különböző repülési szinteken, vagy tengerszint feletti magasságokon repüljenek, az 52. alcím előírásainak megfelelően.

131. §

(1) A függőleges elkülönítési minimum:

a) névleges 1000 láb (300 m):

aa) FL290 (8850 m STD) alatt és

- ab)* az EUR RVSM légtérben az RVSM engedélyezett légijárművek között,
- b)* névleges 2000 láb (600 m):
- ba)* az EUR RVSM légtérben, a nem RVSM engedélyezett állami légijármű és egyéb légijármű között,
 - bb)* az EUR RVSM légtérben kötelékrepülést végrehajtó állami légijármű és egyéb légijármű között,
 - bc)* a szuperszonikus sebességgel haladó katonai légijárművek és egyéb légijárművek között FL410 (12 500 m STD) alatt, vagy
- c)* névleges 2000 láb (1200 m): a szuperszonikus sebességgel haladó katonai légijárművek és egyéb légijárművek között FL410-en és felette.
- (2) Az ATC-nek legalább 2000 láb (600 m) függőleges elkülönítést kell biztosítania az EUR RVSM légtérben a rádióhibás légijármű és az ott üzemeltetett egyéb légijármű között.

132. §

- (1) Az ATC egység általában egy magasságot engedélyez a légijárműnek saját irányítói körzetén túli repülésre, azt a magasságot, amelyen a légijármű be fog lépni a következő irányítói körzetbe, kivéve ha a forgalmi körülmények és koordinációs eljárások utazó emelkedés engedélyezését lehetővé teszik. Az átvevő ATC egység felelőssége a tovább emelkedésre szóló engedély kiadása. A légijárműnek javasolható, hogy az útvonalon kérjen meg minden további kívánt utazómagasság változtatást.
- (2) Az utazó emelkedési technika alkalmazására feljogosított légijárműnek engedélyezni kell, hogy az utazó emelkedést két magasság között vagy egy meghatározott magasság felett hajtsa végre.
- (3) Ha szükséges, hogy egy olyan légijármű utazómagasságát változtassák meg, amely részben ellenőrzött, részben nem ellenőrzött légtérben kijelölt ATS útvonalon repül, ahol az utazómagasságok elosztásának rendszere nem azonos, a változtatásokat lehetőség szerint ellenőrzött légtérben kell végrehajtani.
- (4) Ha egy légijárműnek engedélyezték, hogy olyan utazómagasságon lépjen be egy irányítói körzetbe, amely alacsonyabb, mint az útvonal egy további szakaszára megállapított minimális magasság, a körzetért felelős ATC egységnek kezdeményeznie kell módosított engedély kiadását a légijármű számára, abban az esetben is, ha a légijármű nem kérte a szükséges utazómagasság megváltoztatását.
- (5) A légijárműnek engedélyezhető az utazómagasság megváltoztatása meghatározott időben, helyen vagy meghatározott függőleges sebességgel.
- (6) Az azonos rendeltetésű helyre tartó légijárművek utazómagasságait, lehetőség szerint úgy kell kijelölni, hogy megfeleljenek a rendeltetési helyen a bevezetési sorrendnek.
- (7) Egy utazómagasságon haladó légijármű általában elsőbbséget élvez egy másik, ugyanazon utazómagasságot kérő légijárművel szemben. Ha két vagy több légijármű van ugyanazon az utazómagasságon, általában az elől haladó légijárműnek van elsőbbsége.
- (8) Az ellenőrzött repülésekre kijelölendő utazómagasságokat tartalmazó, a SERA rendelet 3. Függelékében lévő táblázat által meghatározott utazómagasságok irányultságára vonatkozó szabálytól irányítói engedéllyel vagy az AIP-ben közzétett esetekben lehet eltérni.

133. §

- (1) Emelkedés vagy süllyedés közben egy légijárműnek a (2) bekezdésben meghatározott eset kivételével akkor engedélyezhető egy másik légijármű által előzőleg elfoglalt magasság, ha ez utóbbi jelentette annak elhagyását.
- (2) Emelkedési vagy süllyedési engedély kiadásával várni kell, amíg a magasságot szabaddá tevő légijármű nem jelentette a megkívánt minimummal elkülönített másik magasságot vagy annak elhagyását, ha:
- a)* az adott légtérben erős turbulencia van,

- b) a magasabban lévő légi jármű utazó emelkedést hajt végre vagy
- c) a légi járművek teljesítményében olyan különbségek vannak, amelyek az alkalmazható elkülönítési minimumok megsértését eredményezhetik.
- (3) Ha az érintett légi járművek ugyanazon várakozási légtérbe lépnek be vagy abban működnek, számolni kell azzal, hogy a légi járművek jelentősen eltérő értékkel hajtják végre a süllyedést. Ha szükségessé válik, akkor a magasabban lévő légi jármű süllyedési mértékét úgy kell meghatározni, hogy az valamely maximum értéket ne haladjon meg, míg az alacsonyabban lévő légi jármű süllyedési mértékét úgy kell meghatározni, hogy az valamely minimum értéknél ne legyen kevesebb, biztosítva ezzel a megkívánt elkülönítés megtartását.
- (4) Az azonos rádiófrekvencián összeköttetést tartó légi járműveknek – hozzájárulásukkal – engedélyezhető, hogy előírt függőleges elkülönítést tartsanak légi járműveik között emelkedés vagy süllyedés közben.

61. Vízszintes elkülönítés

134. §

- (1) Oldalirányú elkülönítést oly módon kell alkalmazni, hogy a tervezett útvonalak azon részei közötti távolság, amelyeken a légi járműveket oldalirányban kell elkülöníteni, ne legyen kevesebb, mint az oldalirányú elkülönítési minimumokban előírt távolság.
- (2) A légi járművek oldalirányú elkülönítésekor a légi járműveknek látással, navigációs eszközök felhasználásával vagy RNAV berendezések segítségével meghatározott különböző útvonalakon vagy különböző földrajzi helyek felett kell repülniük.
- (3) A navigációs berendezés hibájáról vagy a navigációs képesség követelmény csökkenéséről vett tájékoztatást követően az ATC-nek más elkülönítési módszert vagy minimumot kell alkalmaznia.
- (4) Az oldalirányú elkülönítés kritériumait és minimumait a 2. melléklet tartalmazza.

135. §

- (1) A hosszirányú elkülönítést úgy kell alkalmazni, hogy az elkülönítés alatt álló légi járművek számított helyzetei közötti távolság ne legyen kevesebb az előírt minimumoknál. Ugyanazon vagy szét tartó útirányokon közlekedő légi járművek között a hosszirányú elkülönítés fenntartható sebesség szabályozási eljárás alkalmazásával, beleértve a Mach-számban kifejezett sebességkülönbségen alapuló eljárást is. A Mach-szám technika a tényleges Mach-szám használatán alapul.
- (2) Az azonos útirányon haladó légi járművek között időn vagy távolságon alapuló hosszirányú elkülönítési minimumok alkalmazásakor figyelmet kell fordítani arra, hogy ne sérüljön az elkülönítési minimum, ha az elől haladó légi járművet követő légi jármű nagyobb sebességet tart. Minimális elkülönítés tartása mellett üzemelő légi járművek esetén az előírt elkülönítési minimum biztosítása érdekében sebesség szabályozást kell alkalmazni.
- (3) A hosszirányú elkülönítés kritériumait és minimumait a 3. melléklet tartalmazza.

62. Repülés közben várakozó légi járművek elkülönítése

136. §

- (1) Egymással szomszédos várakozási légtérben üzemelő légi járművek között megfelelő függőleges elkülönítési minimumot kell alkalmazni, kivéve ha oldalirányú elkülönítés áll fenn a várakozási légterek között.
- (2) Repülés közben várakozó légi jármű és az egyéb – érkező, induló, vagy útvonalon lévő – légi jármű között függőleges elkülönítést kell alkalmazni, mialatt az érkező, induló vagy útvonalon lévő légi jármű a várakozási légtértől 5 percnyi repülési időn vagy a 255. § (11) bekezdésében meghatározott távolságon belül tartózkodik a 4. mellékletben található ábra szerint, kivéve ha oldalirányú elkülönítés áll fenn.

63. Minimális elkülönítés az induló légitársaságok között

137. §

- (1) Az induló légitársaságok közötti minimális elkülönítésre vonatkozó szabályok kiegészítik a 135. §-ban és a 3. mellékletben meghatározott hosszirányú elkülönítési minimumokat.
- (2) Az induló légitársaságok elkülönítésének minimumait és az induló légitársaságok érkező légitársaságoktól való elkülönítésének módjait az 5. melléklet tartalmazza.

64. Időn alapuló hosszirányú turbulencia elkülönítési minimumok

138. §

- (1) Az érintett ATC egységnek az alábbi esetekben nem kell turbulencia elkülönítést alkalmaznia:
- a) azonos futópályára leszálló, érkező VFR légitársaságok esetén, ha az előttük leszálló egy NEHÉZ (HEAVY), vagy KÖZEPES (MEDIUM) turbulencia kategóriájú légitársaság,
 - b) látással történő megközelítést végrehajtó, érkező IFR légitársaságok között, ha a légitársaság jelentette, hogy az előtt haladó légitársaságot látja, és arra utasították, hogy saját elkülönítés tartásával kövesse azt.
- (2) Az (1) bekezdésben jelzett repülések esetében, továbbá ha szükségesnek ítéli, az ATC felhívja a figyelmet a lehetséges légitársaságok keltette turbulenciára. Az érintett légitársaság parancsnok felelőssége annak biztosítása, hogy az előtt haladó nehezebb turbulencia kategóriájú légitársaság mögötti távolság megfelelő legyen. Ha a légitársaság nagyobb távolságtartást tart szükségesnek, erről a kívánt mérték megadásával tájékoztatnia kell az ATC egységet.
- (3) Az ATC egységnek az (1) bekezdésben foglaltak kivételével egy NEHÉZ vagy egy KÖZEPES, érkező légitársaság mögött leszálló légitársaság esetén a következő, időn alapuló hosszirányú turbulencia elkülönítési minimumokat kell alkalmazni:
- a) NEHÉZ légitársaságot követő KÖZEPES légitársaság: 2 perc,
 - b) NEHÉZ vagy KÖZEPES légitársaságot követő KÖNNYŰ (LIGHT) légitársaság: 3 perc.
- (4) Az ATC egységnek az (1) bekezdésben foglaltak kivételével legalább 2 perc elkülönítést kell biztosítani a NEHÉZ légitársaság mögött felszálló KÖNNYŰ vagy KÖZEPES induló légitársaság, valamint egy KÖZEPES légitársaság mögött felszálló KÖNNYŰ induló légitársaság között, ha a légitársaságok
- a) ugyanazt a futópályát használják a 6. melléklet 1.1. pontban foglalt ábra szerint,
 - b) 760 m-nél kisebb oldaltávolságú párhuzamos futópályákat használnak a 6. melléklet 1.1. pontban foglalt ábra szerint,
 - c) keresztező futópályákat használnak, és a másodikkal felszálló légitársaság tervezett repülési pályája keresztezni fogja az elsőnek elindult légitársaság tervezett repülési pályáját ugyanazon a magasságon, vagy attól kevesebb, mint 1000 lábbal (300 m) alatta, a 6. melléklet 1.2. pontban foglalt ábra szerint,
 - d) 760 m-nél nagyobb oldaltávolságú párhuzamos futópályákat használnak, és a másodikkal felszálló légitársaság tervezett repülési pályája keresztezni fogja az elsőnek elindult légitársaság tervezett repülési pályáját ugyanazon a magasságon, vagy attól kevesebb, mint 1000 lábbal (300 m) alatta, a 6. melléklet 1.2. pontban foglalt ábra szerint.
- (5) Az ATC egységnek az (1) bekezdésben foglaltak kivételével legalább három perc elkülönítést kell biztosítani a NEHÉZ légitársaság mögött felszálló KÖNNYŰ vagy KÖZEPES légitársaság, vagy egy KÖZEPES légitársaság mögött felszálló KÖNNYŰ légitársaság között, ha a másodikkal felszálló légitársaság, a 6. melléklet 1.3. pontban foglalt ábra szerint:
- a) ugyanannak a futópályának vagy
 - b) 760 m-nél kisebb oldaltávolságú párhuzamos futópályának a közbenső részéről száll fel.

(6) Az ATC egységnek az (1) bekezdésben foglaltak kivételével áthelyezett leszállási küszöb esetén két 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, amelynek leszállási küszöbét áthelyezték, ha

a) a NEHÉZ leszálló légi járművet KÖNNYŰ vagy KÖZEPES felszálló légi jármű követi, valamint a KÖZEPES leszálló légi járművet KÖNNYŰ felszálló légi jármű követi, vagy

b) a NEHÉZ felszálló légi járművet KÖNNYŰ vagy KÖZEPES leszálló légi jármű követi, vagy a KÖZEPES felszálló légi járművet KÖNNYŰ leszálló légi jármű követi, ha a tervezett repülési pályájuk keresztezi egymást.

(7) Az ATC egységnek az (1) bekezdésben foglaltak kivételével ellentétes irányú üzemelés esetén két perc elkülönítési minimumot kell biztosítani a NEHÉZ légi járművet követő KÖNNYŰ vagy KÖZEPES légi jármű, valamint a KÖZEPES légi járművet követő KÖNNYŰ légi jármű között, ha a nehezebb légi jármű alacsony áthúzást vagy megszakított megközelítést hajt végre, és a könnyebb légi jármű

a) a felszálláshoz a futópálya ellentétes irányát használja a 6. melléklet 1.4. pontban foglalt ábra szerint, vagy

b) ugyanarra a futópályára ellentétes irányból száll le, vagy egy olyan párhuzamos futópályára hajt végre ellentétes irányú leszállást, amely 760 m-nél kisebb oldaltávolságra helyezkedik el, a 6. melléklet 1.5. pontban foglalt ábra szerint.

65. Látási meteorológiai körülmények között saját elkülönítés tartásával történő repülésre szóló engedélyek

139. §

(1) A légiforgalmi irányító egységek nem biztosítanak függőleges vagy vízszintes elkülönítést a repülés azon meghatározott szakaszán, amelyre a légi jármű VMC-ben maradás mellett, saját elkülönítés tartására kapott engedélyt. Az így engedélyezett légi járműnek kell biztosítania azt, hogy az engedély időtartama alatt ne kerüljön olyan közelségbe más légi járművekhez, hogy ezáltal összeütközési veszély jöjjön létre.

(2) A VFR repülésnek mindig látási meteorológiai körülmények között kell maradnia. Egy VFR repülésnek olyan engedély kiadása, hogy repüljön VMC-ben saját elkülönítés tartásával, azt jelenti, hogy az ATC egység más légi járműtől elkülönítést nem biztosít.

(3) Ha D vagy E osztályú légtérben az ellenőrzött repülésnek a 128. § (2) bekezdés szerint engedélyt adnak saját elkülönítés tartására, a következőket kell alkalmazni:

a) az engedély a repülés egy meghatározott szakaszára vonatkoztatva csak repülési szintben mérve FL100 (3050 m STD) vagy tengerszint feletti magasságban mérve 10 000 láb (3050 m) alatti, emelkedő vagy süllyedő légi járműnek adható,

b) ha fennáll annak lehetősége, hogy a repülés 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, és

c) ha az IFR repülést végző légi jármű azt érzékeli, hogy az időjárási körülmények romlanak, és megítélése szerint a VMC-ben való repülés lehetetlenné válik, köteles tájékoztatni az ATC-t, mielőtt IMC-be kerülne, és a megadott alternatív utasításoknak megfelelően kell eljárnia.

66. Mérvadó forgalomról szóló tájékoztatás

140. §

(1) A mérvadó forgalomról tájékoztatást kell adni az érintett ellenőrzött repüléseknek, valahányszor azok egymásra nézve mérvadó forgalmat jelentenek.

(2) Ez a tájékoztatás vonatkozik VMC-ben a saját elkülönítés tartásával engedélyezett ellenőrzött repülésekre, valamint ha a tervezett elkülönítési minimum nem áll fenn.

141. §

A mérvadó forgalomról szóló tájékoztatásnak tartalmaznia kell:

- a) az érintett légi jármű repülési irányát,
- b) az érintett légi jármű típusát és (szükség esetén) a turbulencia kategóriát,
- c) az érintett légi jármű utazómagasságát és
 - ca) azon helyhez legközelebb eső jelentőpontra való számított érkezési idejét, ahol a magasság keresztezés meg fog történni,
 - cb) az érintett légi jármű viszonylagos irányát óra irány (12 osztású óra) szerint, valamint a konfliktust jelentő forgalomtól való távolságot vagy
 - cc) az érintett légi jármű tényleges vagy számított helyzetét.

67. Elkülönítési minimumok csökkentése

142. §

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

XI. Fejezet

Elkülönítés a repülőterek közelében

68. Elkülönítési minimumok csökkentése a repülőtér közelében

143. §

A 142. §-ban meghatározott eseten kívül az 2. és 3. mellékletben, az 5. melléklet 2.1.1. és 2.1.2. pontban részletezett elkülönítési minimumok csökkenthetők a repülőtér közelében, ha:

- a) a repülőtéri légiforgalmi irányító számára mindegyik légi jármű folyamatosan látható és megfelelő elkülönítést tud biztosítani,
- b) a többi érintett légi jármű személyzete számára mindegyik légi jármű folyamatosan látható és a légi járművek vezetői jelentik, hogy megfelelő elkülönítést tudnak tartani vagy
- c) egy légi jármű egy másik légi járművet követ és a követő légi jármű személyzete jelenti, hogy látja a másik légi járművet és megfelelő elkülönítést tud tartani.

69. Lényeges helyi forgalom

144. §

(1) A légiforgalmi irányító által ismert lényeges helyi forgalomról szóló tájékoztatást késedelem nélkül továbbítani kell az érintett induló és érkező forgalom számára.

(2) A lényeges helyi forgalomról olyan leírást kell adni, amely alapján az könnyen azonosítható.

70. Eljárások az induló légi jármű részére

145. §

(1) Az induló légi jármű 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, mértékét, valamint minden egyéb, a légi jármű biztonságos működésével kapcsolatos műveletet.

(2) Azon a repülőtéren, ahol SID-eket dolgoztak ki, az induló légi jármű részére rendes körülmények között a megfelelő SID követésére kell engedélyt adni.

71. Szabványos engedélyek az induló légi jármű részére

146. §

Az induló légi jármű részére adandó engedélyekre és az érintett ATC egységek közötti irányítás átadására vonatkozóan általánosan követendő, úgynevezett szabványos eljárások alkalmazhatók.

147. §

(1) Ha az illetékes 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.

(2) Az engedélyeket előzetesen akkor kell koordinálni, ha operatív okokból adódóan a szabványos engedélyek vagy az irányítás átadására vonatkozó szabványos eljárás megváltoztatása szükséges vagy kívánatos.

(3) A bevezető irányító egységet az induló légi járművek sorrendjéről, valamint a használandó futópályáról mindig tájékoztatni kell.

(4) Biztosítani kell, hogy a kijelölt SID azonosítók a repülőtéri irányító torony és a bevezető irányító egység számára a megfelelő formában megjelenítésre kerüljenek.

148. §

Az induló légi jármű részére szóló szabványos engedélynek a következő adatokat kell tartalmaznia:

- a) a légi jármű azonosító jele,
- b) engedély határ, rendes körülmények között a rendeltetési repülőtér,
- 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, ideértve a frekvenciaváltásra vonatkozó utasítást is.

149. §

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

72. Rádióösszeköttetés megszakadása induló légi járművel

150. §

(1) Az induló légi járműnek szóló engedélyben a repülés útvonalára a benyújtott repülési tervben beírt magasságtól eltérő kezdeti vagy közbeni magasságot határozhatnak meg, időbeni vagy földrajzi korlátozás nélkül, általában annak érdekében, hogy az ATC taktikai műveleteinek alkalmazását elősegítse.

(2) Ha az induló légi járműnek a kezdeti vagy közbeni magasságokra időbeni vagy földrajzi megkötés nélküli engedélyt adnak ki, levegő-föld összeköttetés megszakadása esetén, ha a légi járművet az érvényes repülési tervében töltött útvonaltól eltérő, más útvonalra vektorálták, a légi jármű a repülési rendelet 40. § (2) bekezdésében meghatározottak szerint jár el.

73. Indulási sorrend

151. §

(1) A felszálló légi járművek forgalma meggyorsítható olyan felszállási irány felajánlásával, amely nem a széllel szemben van. A légi jármű parancsnokának felelőssége annak eldöntése, hogy végrehajtja a felszállást, vagy a kedvezőbb irányba történő felszállásra várakozik.

(2) Ha az indulásokat késleltetik, a késleltetett repüléseknek az engedélyt általában a tervezett indulási idejük sorrendjére alapozva kell kiadni, kivéve ha

- a) ettől a sorrendtől való eltérés maximális számú indulást eredményezhet a legkisebb átlagos késés mellett,
- b) a lehetőségekhez mérten helyt adnak valamely légi jármű üzemben tartó saját repüléseire vonatkozó sorrendiségi kéréseinek.

74. Tájékoztatások induló légi járművek részére

152. §

(1) Az induló légi járműnek késedelem nélkül meg kell adni a felszállási és kezdeti emelkedési terület meteorológiai körülményeinek lényeges változására vonatkozó tájékoztatást, amelyet a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység azután szerzett be, hogy az induló légi jármű összeköttetést létesített vele, kivéve ha tudott, hogy a légi jármű már megkapta ezt a tájékoztatást.

(2) A lényeges változások ebben az értelemben magukba foglalják a talajszél irányára, sebességére, látástávolságra, futópálya menti látástávolságra, a levegő hőmérsékletre 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.

153. §

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

75. Eljárások az érkező légi járművek részére

154. §

(1) Az érkező légi járműtől megkövetelhető, hogy jelentse valamely fontos pont vagy navigációs berendezés elhagyását, keresztezését, az eljárásforduló vagy az alapforduló megkezdését, továbbá hogy adjon meg minden olyan tájékoztatást, amelyet az irányító a légi járművek indulásának és érkezésének meggyorsítása érdekében megkíván.

(2) IFR szerint működő légi jármű nem kaphat engedélyt a kezdeti megközelítésre az arra előírt minimális magasság alatt, sem arra, hogy ezen magasság alá süllyedjen, kivéve ha

- a) a légi jármű jelentette valamely navigációs berendezéssel meghatározott pont vagy útpont átrepülését,
- b) a légi jármű vezetője azt jelenti, hogy a repülőteret látja és a repülőteret folyamatosan látva tud közeledni,
- c) a légi jármű látással történő megközelítést hajt végre vagy
- d) az irányító a légi jármű helyzetét egy ATS felderítő rendszer segítségével kétséget kizáróan megállapította és az ATS felderítő szolgáltatás nyújtás esetére alacsonyabb minimális magasságot állapítottak meg.

(3) Ha egy repülőtéren STAR-okat tettek közzé, az illetékes légiforgalmi szolgálat az érkező légi jármű részére, rendes körülmények között, a megfelelő STAR követésére adnak engedélyt. A légi járművet a lehető leghamarabb tájékoztatni kell a bevezetés várható típusáról és a használatos futópályáról.

(4) Ha egy repülőtéren átmenet a végső megközelítéshez eljárást tettek közzé, az illetékes légiforgalmi szolgálat az érkező légi jármű részére, rendes körülmények között, a megfelelő átmenet a végső megközelítéshez eljárás követésére ad engedélyt. A légi járművet a követendő átmeneti eljárásról a lehető leghamarabb tájékoztatni kell. Az illetékes légiforgalmi szolgálatnak legkésőbb az átmenet a végső megközelítéshez eljárás végén a végső megközelítés útponton (final approach waypoint, a továbbiakban: FAWP) hagyományos navigáción alapuló műszer szerinti vagy látással történő végső megközelítésre szóló engedélyt kell kiadnia.

(5) A bevezető irányító egységgel való koordinálást követően az ACC az első érkező légi járművet a várakozási pont helyett közvetlenül megközelítésre engedélyezheti.

76. Szabványos engedélyek az érkező légi jármű részére

155. §

Az érkező légi jármű részére adandó engedélyekre és az érintett ATC egységek közötti irányítás átadására vonatkozóan szabványos eljárások alkalmazhatók.

156. §

(1) Ha az érkező légi járműre 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 a repülőtéri irányító toronnyal – attól függően melyik alkalmazható – történő előzetes koordinálás vagy jóváhagyás nélkül.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérően az ACC-nek az engedélyeket a bevezető irányító egységgel vagy a repülőtéri irányító toronnyal – attól függően melyik alkalmazható – előzetesen koordinálnia kell, ha operatív okokból adódóan a szabványos engedélyek vagy az irányítás átadására vonatkozó szabványos eljárás megváltoztatása kerül sor.

(3) A bevezető irányító egységet tájékoztatni kell az azonos STAR-t követő légi járművek sorrendjéről.

(4) A légiforgalmi szolgálatnak biztosítani kell, hogy a kijelölt STAR azonosítók az ACC, a bevezető irányító egység és a repülőtéri irányító torony számára a megfelelő formában megjelenítésre kerüljenek.

157. §

Az érkező légi jármű részére szóló szabványos engedélynek a következő adatokat kell tartalmaznia:

- 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, és
- e) bármely más szükséges utasítás vagy tájékoztatás, amit a STAR nem tartalmaz, ideértve a frekvenciaváltásra vonatkozó utasításokat is.

158. §

Ha a STAR-t követő érkező légi járműnek a STAR-ban meghatározott magasságnál vagy magasságoknál alacsonyabb magasságra való süllyedést engedélyeznek, a légi járműnek továbbra is a STAR-ra közzétett függőleges profilt kell követnie, kivéve ha az ATC az ilyen korlátozásokat egyértelműen törli. A STAR-t követő légi járműnek a terep feletti akadálymentességen alapuló közzétett minimális magasságokat be kell tartania.

159. §

(1) A (3) bekezdésben meghatározott körülmények fennállása esetén, az IFR szerint működő légi járműnek a kérésére vagy az irányító kezdeményezésére engedélyezhető a látással történő megközelítés. Az utóbbi esetben a légi jármű hozzájárulása is szükséges.

(2) Ha a légi jármű látással történő megközelítést kezdeményez, a légiforgalmi irányítónak körültekintően kell eljárnia, ha feltételezi, hogy az érintett hajózó személyzet nem ismeri a repülőteret és a repülőtér környezeti terep viszonyait. Ha a légiforgalmi irányító látással történő megközelítéseket kezdeményez, az aktuális forgalmi és meteorológiai körülményeket szintén figyelembe kell vennie.

(3) IFR repülésnek engedélyezhető látással történő megközelítés végrehajtása, feltéve hogy a légi jármű vezetője folyamatos talajlátással tud közeledni és

a) a jelentett felhőalap nem alacsonyabb, mint az ilyen engedélyt kapott légi jármű részére kiadott kezdeti megközelítési szakasz kezdeti magassága vagy

b) ha a légi jármű vezetője jelenti a kezdeti megközelítési szakasz kezdeti magasságán vagy a műszer szerinti megközelítés során bármikor, hogy a meteorológiai viszonyok minden jel szerint lehetővé teszik a látással történő megközelítés és leszállás végrehajtását.

(4) Elkülönítést kell biztosítani a látással történő megközelítés végrehajtására engedélyezett légi jármű valamint a többi érkező és induló légi jármű között. Az IFR légi járműnek engedélyezett látással történő megközelítés nem jelenti azt, hogy a légi jármű VFR szerinti működésre tér át.

(5) A légiforgalmi irányítónak elkülönítést kell fenntartania az egymást követő látással történő megközelítést végrehajtó légi járművek között, amíg a követő légi jármű vezetője nem jelenti, hogy látja az előtte haladó légi járművet. D és E osztályú légtérben a légi járművet utasítani kell, hogy saját elkülönítés fenntartásával kövesse az előtte haladó légi járművet.

(6) Ha mindkét légi jármű nehéz turbulencia kategóriájú vagy az elől haladó nagyobb turbulencia kategóriába tartozik, valamint a két légi jármű távolsága kisebb, mint a megfelelő turbulencia elkülönítési minimum, a légiforgalmi irányítónak a lehetséges turbulenciára vonatkozó figyelmeztetést kell kiadnia.

(7) Az érintett légi jármű parancsnok felelőssége annak biztosítása, hogy az előtte haladó nehezebb turbulencia kategóriájú légi jármű mögötti távolság megfelelő legyen. Ha a légi jármű nagyobb távolság tartást tart szükségesnek, erről a kívánt mérték megadásával tájékoztatnia kell az ATC egységet.

(8) A légiforgalmi irányítónak a (6)-(7) bekezdésben meghatározott esetben nem kell kérnie egyik légtérosztályban sem az elől haladó légi jármű vezetőjének hozzájárulását.

(9) Az összeköttetést a repülőtéri légiforgalmi irányító részére olyan földrajzi helyen vagy időpontban kell átadni, hogy a légi járműnek a lényeges helyi forgalomról szóló tájékoztatások és a leszállási vagy egyéb feltételes engedély még kellő időben kiadható legyen.

160. §

(1) Az érkező légi jármű által követendő műszeres bevezetési eljárást a bevezető irányító egység határozza meg. A légi jármű kérhet, és ha a körülmények megengedik, alternatív eljárásra engedélyt kaphat.

(2) Ha egy légi jármű jelenti, vagy az ATC egység előtt nyilvánvalóvá válik, hogy a légi jármű vezetője nem ismeri a műszer szerinti megközelítési eljárást, akkor közölni kell vele legalább az eljárás következő részleteit:

a) a kezdeti megközelítési magasságot,

b) azt a pontot a megfelelő jelentőponttól számított percekben mérve, amelynél az alap vagy eljárás fordulót meg kell kezdeni,

c) azt a magasságot, amelynél az eljárás fordulót el kell végezni és

d) a végső megközelítési útirányt.

(3) Ha az ATC egység a légi járműnek közvetlen megközelítésre szóló engedélyt ad, a (2) bekezdésben felsoroltak közül elegendő a d) pontban meghatározottat közölni.

(4) A légi jármű kérésére a műszer szerinti megközelítési eljáráshoz szükséges rádió navigációs berendezés frekvenciáját és a megszakított megközelítési eljárást is közölni kell.

(5) A teljes eljárást akkor is végre kell hajtani, ha a megközelítési eljárás befejezése előtt megvan a talajlátás, kivéve, ha a légi jármű engedélyt kér és kap látással történő megközelítésre.

161. §

(1) Hosszantartó késleltetések esetén a légi járművet a várható késésről a lehető legkorábban tájékoztatni kell, és utasítást vagy lehetőséget kell adni számára, hogy sebességét az útvonalon csökkentse a várakozási idő csökkentése céljából.

(2) Ha késés várható, általában az ACC felelős a légi járműnek a várakozási pontig történő engedélyezéséért, és a várakozási utasításoknak – a várható bevezetési idővel vagy a továbbhaladási engedély időponttal együtt – ezen engedélyekbe való belefoglalásáért.

(3) A bevezető irányító egységgel történt koordinálást követően az ACC engedélyezheti egy érkező légi járműnek, hogy látással történő várakozásra kijelölt hely fölött várakozzon, amíg a bevezető irányító egységtől további utasítást nem kap.

(4) A repülőtéri irányító toronnyal történt koordinálást követően a bevezető irányító egység egy érkező légi járműnek engedélyezheti, hogy látással történő várakozásra kijelölt hely fölött várakozzon, amíg a repülőtéri irányító toronytól további utasítást nem kap.

(5) A várakozást és a várakozási légtérbe való belépést a légi járműveknek az AIP-ben közzétett eljárások szerint kell végrehajtaniuk.

(6) Az illetékes ATC egységnek részletesen ismertetnie kell a várakozási légtér vagy a használandó berendezés azonosítóját, a rárepülési irányt, a radiált vagy irányszöveget, a várakozási légtérben a forduló irányát, valamint a kirepülési szár idejét vagy azokat a távolságokat, amelyeken belül kell várakozni, ha azok nincsenek közzétéve, vagy a légi jármű előtt ismeretlenek.

(7) 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 munkahelyi előírásban kell szabályozni.

(8) Egy várakozási pont vagy látással történő várakozásra kijelölt hely fölötti magasságokat lehetőség szerint úgy kell kiadni, hogy az elősegítse az egyes légi járművek részére a megközelítés engedélyezését, elsőbbségük sorrendjében. Rendszerint a várakozási pont vagy a látással történő várakozásra kijelölt hely fölé elsőnek érkező légi járműnek kell a legalacsonyabb magasságon lennie, az utána érkezőknek az egymás után következő nagyobb magasságokon.

(9) Ha hosszantartó várakoztatás várható, a gázturbinás sugárhajtóműves légi járműveket üzemanyag takarékoság érdekében, lehetőség szerint magasabb szinteken kell várakoztatni, bevezetési sorrendjük megtartása mellett.

(10) Ha egy légi jármű nem képes végrehajtani a közzétett vagy engedélyezett várakozási eljárást, akkor alternatív utasításokat kell kiadni számára.

(11) A légiforgalom biztonságos és rendszeres áramlásának fenntartása céljából, a légi járművet utasíthatják, hogy jelenlegi vagy bármely más helyzetében körözzön, feltéve, hogy az előírt akadálymentesség biztosítva van.

162. §

(1) A bevezetési sorrendet oly módon kell megállapítani, hogy az maximális számú légi jármű érkezését tegye lehetővé, legkisebb átlagos késés mellett. Elsőbbséget kell adni

a) az olyan légi járműnek, amely a légi jármű biztonságos üzemeltetésére kiható tényezők miatt előreláthatólag leszállásra kényszerül, ideértve a hajtómű hiba és a kevés üzemanyag esetét,

b) a mentő légi járműnek, a sürgős orvosi segítségre szoruló beteget, súlyosan sérült személyt vagy humán transzplantációs anyagot szállító bármely légi járműnek;

- c) a kutatás-mentésben feladatot ellátó légijárműveknek és
 - d) a légiközlekedési hatóság által esetenként meghatározott, egyéb légijárműnek.
- (2) A soron következő légijárműnek engedélyezni kell a megközelítést, ha
- a) az előtte haladó légijármű jelentette, hogy a bevezetést képes befejezni anélkül, hogy műszeres meteorológiai körülmények közé kerülne,
 - b) az előtte haladó légijármű rádióösszeköttetésben van a repülőtéri irányító toronnyal, a torony látja, és biztosnak tűnik, hogy szabályszerű leszállás hajtható végre,
 - c) időzített bevezetési eljárásokat alkalmaznak, és az előtte haladó légijármű a megközelítés során befelé elhagyta a megállapított pontot, valamint biztosnak tűnik, hogy szabályszerű leszállás hajtható végre, vagy
 - d) az egymást követő légijárművek között az ATS felderítő rendszeren megfigyelt szükséges hosszirányú elkülönítést létrehozták.
- (3) A bevezetési sorrend meghatározásakor figyelembe kell venni, hogy turbulencia miatt az érkező légijárművek között megnövelt hosszirányú elkülönítés alkalmazása válhat szükségessé.
- (4) Ha a bevezetési sorrendben valamely légijármű jelezte azon szándékát, hogy várakozik az időjárás javulására vagy egyéb okok miatt, az illetékes ATC egységnek azt engedélyezni kell.
- (5) A (4) bekezdésben foglaltak esetén, ha más várakozó légijármű azt jelenti, hogy folytatni kívánja a leszálláshoz való megközelítést, akkor a várakozni kívánó légijárműnek engedélyt kell adni egy szomszédos navigációs berendezés felett való várakozásra, ahol megvárja az időjárás javulását vagy útvonal változtatást kell engedélyezni. Alternatív megoldásként a légijárműnek engedélyt kell adni a várakozók fölé való emelkedésre, hogy a többi várakozó légijárműnek engedélyezhető legyen a leszállás.
- (6) Az (5) bekezdésben foglaltak esetén, ha szükséges, az illetékes ATC egységnek koordinálni kell valamely szomszédos ATC egységgel vagy irányítói szektorral, az adott egység vagy szektor illetékessége alá tartozó forgalommal való konfliktus elkerülése érdekében.
- (7) A bevezetési sorrend megállapításánál azon légijárműnek, amelynek engedélyezték, hogy a közelségi körzetben való előre bejelentett várakozás idejének meghatározott részét az útvonalon csökkentett sebességgel repülje le, az így eltöltött időt lehetőség szerint figyelembe kell venni.

77. Műszer szerinti megközelítések sorrendje és elkülönítése

163. §

- (1) Az időzített bevezetési eljárást e §-ban foglaltak szerint kell végrehajtani.
- (2) A bevezetések több érkező légijármű részére történő meggyorsítása érdekében a következő eljárásokat kell alkalmazni:
- a) a bevezetési pályán a légijármű által pontosan meghatározható megfelelő pontot kell kijelölni, amely az egymást követő bevezetések időzítéséhez ellenőrző pontként szolgál és
 - b) a légijárműnek meg kell adni azt az időpontot, amikor a kijelölt pontot befelé elhagyhatja, amely időpontot a futópályán egymást követő leszállások közötti megkívánt időköz elérése céljából kell meghatározni, az alkalmazható elkülönítési minimumok – beleértve a futópálya foglaltság időtartamát is – mindenkor szem előtt tartásával.
- (3) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység határozza meg azt az időpontot, amikor a légijárműnek a kijelölt pontot el kell hagynia és megfelelő idővel előre közölnie kell ezt a légijárművel, repülésének megfelelő szabályozása érdekében.
- (4) A bevezetési sorrendben minden egyes légijárműnek engedélyezni kell, hogy a kijelölt pontot az előre közölt időpontban, vagy annak módosítása szerint befelé elhagyja, miután az előző légijármű a pont elhagyását befelé jelentette.

164. §

(1) Az egymást követő megközelítést végző légi járművek között alkalmazandó időközök vagy hosszirányú távolságok megállapításánál figyelembe kell venni az egymást követő légi járművek között a relatív 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.

(2) Ha az irányító szolgálatot ellátó egység ATS felderítő rendszert használ a bevezetési sorrend megállapítására, az egymást követő légi járművek között tartandó minimális távolságot helyi rendelkezésekben kell meghatározni.

(3) A munkahelyi előírásokban meg kell határozni azokat a körülményeket, amikor a megközelítést végző légi járművek között megnövelt hosszirányú távolság alkalmazása válhat szükségessé, és meg kell határozni azokat az elkülönítési minimumokat is, amelyeket ilyen körülmények között használni kell.

165. §

Az érkező légi járművek bevezetését irányító illetékes ATC egységnek a repülőtéri irányító tornyot tájékoztatni kell a végső megközelítést végző légi járművek sorrendjéről.

166. §

(1) Az illetékes ATC egységnek a várható bevezetési időt kell meghatároznia azon érkező légi jármű számára, amelyet 10 percre vagy azt meghaladó ideig késleltetni fognak. A várható bevezetési időt a légi járműnek meg kell adni a lehető leghamarabb, de lehetőleg nem később, mint ahogy az az utazómagasságáról történő süllyedését megkezdi.

(2) Az illetékes ATC egységnek a légi jármű részére késedelem nélkül módosított bevezetési időt kell adnia, ha az az előzőleg megadott várható bevezetési időtől 5 perccel vagy többel eltér.

(3) Ha az illetékes ATC egység úgy számítja, hogy a légi járművet 30 percre vagy annál hosszabb ideig várakoztatni fogja, a várható bevezetési időt a légi járműnek a lehető legkorábban meg kell adni.

(4) Az illetékes ATC egységnek a várakozási pontot, amelyre a várható bevezetési idő vonatkozik, a várható bevezetési idővel együtt mindenkor azonosítani kell, ha az a légi jármű számára nem egyértelmű.

167. §

A továbbhaladási engedély időpontja az az időpont, amikor egy légi jármű számíthat arra, hogy elhagyhatja azt a pontot, amely fölött várakoztatják. Ha egy légi járművet útvonalon, vagy olyan hely vagy berendezés fölött várakoztatnak, amely nem a kezdeti megközelítési pont, az érintett légi járműnek a lehető leghamarabb a várható továbbhaladási engedély időpontját meg kell adni. A légi járművet tájékoztatni kell, ha további várakoztatás várható a soron következő várakozási pont felett.

78. Tájékoztatás érkező légi járművek részére

168. §

(1) A légi jármű és a bevezető irányító egység közötti összeköttetés létrejöttét követő legrövidebb időn belül a bevezető irányító egységnek a következő információkat kell az alábbi sorrendben a légi jármű részére megadni:

a) megközelítési eljárás és használatos futópálya,

b) meteorológiai tájékoztatás a következők szerint:

ba) talajszél iránya és sebessége, beleértve a lényeges eltéréseket,

bb) látástávolság, és amikor rendelkezésre áll, futópálya menti látástávolság,

bc) aktuális időjárás,

- bd)* felhőzet 5000 láb (1500 m) alatt, vagy a legmagasabb szektor magasság alatt, attól függően melyik a magasabb, cumulonimbus jelenléte, továbbá ha az égbolt nem látható, függőleges látástávolság, amikor rendelkezésre áll,
 - be)* levegő hőmérséklete,
 - bf)* harmatpont,
 - bg)* magasságmérő beállítás,
 - bh)* bármely rendelkezésre álló információ a megközelítési légtérben lévő lényeges meteorológiai jelenségekről,
 - bi)* leszállási előrejelzés, ha rendelkezésre áll,
 - 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.
- (2) Az (1) bekezdésben felsoroltak közül a magasságmérő beállítás kivételével nem kell továbbítani a légijármű számára azokat az elemeket, amelyekről tudott, hogy már vette.
- (3) A 170. § (1) bekezdésben foglalt intézkedések alkalmazásakor figyelembe kell venni, hogy a NOTAM-ban, vagy más módon közzétett tájékoztatást a légijármű esetleg nem kapta meg indulás előtt, vagy nem vette az útvonalon történő repülés közben.
- (4) Ha üzemeltetési okokból megfelelőbb vagy szükséges, az érkező légijárművet haladéktalanul tájékoztatni kell arról, hogy műszer szerinti megközelítési eljárást kövessen, vagy az előre megállapított futópályától eltérő futópályát használjon.
- (5) A végső megközelítés megkezdésekor a légijármű számára a következő 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:
 - aa)* szembeszél komponens 10 csomó (19 km/óra)
 - ab)* hátszél komponens 2 csomó (4 km/óra)
 - ac)* oldalszél komponens 5 csomó (9 km/óra)
 - b)* a legfrissebb tájékoztatás, ha van ilyen, a végső megközelítés területén előforduló szélnyírásról vagy turbulenciáról,
 - c)* a leszállás és a megközelítés irányára jellemző aktuális látástávolság, vagy ha rendelkezésre áll az aktuális futópálya menti látástávolság érték és a tendencia.
- (6) A végső megközelítés során a következő tájékoztatásokat kell késedelem nélkül megadni:
- a)* valamilyen veszély hirtelen előfordulása, ideértve az engedély nélküli forgalmat a futópályán,
 - b)* az aktuális talajszél lényeges változásai minimum és maximum értékekben kifejezve,
 - c)* a futópálya felületi állapotában bekövetkezett lényeges változások,
 - d)* a szükséges vizuális és nem vizuális eszközök üzemi állapotában beállott változások,
 - e)* az észlelt futópálya menti látástávolság értékek változásai vagy a megközelítés és leszállás irányára jellemző látástávolság változásai.

79. Üzemelés párhuzamos vagy közel párhuzamos futópályák egyidejű használatakor induló és érkező légijárművek esetén

169. §

- (1) Párhuzamos futópályák a következők szerint használhatók egymástól független műszer szerinti indulásokra:
- a)* egymástól független indulások: mindkét futópályát csak indulásokra használják,
 - b)* részben vegyes üzemelés: az egyik futópályát kizárólag indulásokra, míg a másik futópályát érkezésekre és indulásokra is használják, és
 - c)* vegyes üzemelés: mindkét futópályát egyaránt használják érkezésekre és indulásokra.

(2) Egymástól független IFR indulások akkor végezhetők párhuzamos futópályákról, ha:

- a) a futópályák középvonalai közötti távolság megfelel az ICAO Annex 14, I. kötetben meghatározottnak,
- b) az indulás utáni útirányok közvetlenül a felszállás után legalább 15 fokkal eltérnek egymástól,
- c) megfelelő radarberendezés áll rendelkezésre, amellyel a légi járművet a futópálya végétől számított 1 NM (2 km) távolságon belül azonosítani lehet és
- d) ATS eljárások biztosítják, hogy a megkívánt útirány eltérés megvalósul.

170. §

(1) Párhuzamos futópályákat a következő egyidejű műszer szerinti üzemelésre lehet használni:

- a) egymástól független párhuzamos megközelítések,
- b) egymástól függő párhuzamos megközelítések vagy
- c) megosztott párhuzamos üzemelések.

(2) Ha párhuzamos megközelítéseket hajtanak végre, indokolt esetben futópályánként külön légiforgalmi irányító felelős az érkező légi járművek sorrendjének kialakításáért, és elkülönítésének végrehajtásáért.

171. §

(1) Egymástól független párhuzamos megközelítéseket akkor lehet párhuzamos futópályákra végezni, ha:

- a) a futópályák középvonalai közötti távolság megfelel az ICAO Annex 14, I. kötetében meghatározottnak, és:
 - aa) ahol a futópályák középvonala közötti távolság 1035-1310 m között van és megfelelő másodlagos radar berendezés (minimum 0,06°-os, 1 Sigma oldalszög pontosságú és maximum 2,5 másodperces jel-frissítésű), valamint nagy felbontó képességű radarerőnyő áll rendelkezésre, amelyen helyzet előrejelzés és az útvonaltól való eltéréskor riasztás biztosított,
 - ab) ahol a futópályák középvonala közötti távolság 1310-1525 m között van, olyan, az *ab*) pontban leírtaktól eltérő SSR berendezés alkalmazható, feltéve hogy a teljesítmény mutatói megegyeznek, vagy jobbak, mint az *ac*) pontban meghatározottak, amelyről megállapították, hogy annak alkalmazása nem befolyásolja kedvezőtlenül a légi járművek biztonságos működését, vagy
 - ac) 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 jel-frissítésű) áll rendelkezésre,
- b) mindkét futópályára ILS 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 irányítás adó vagy az MLS frekvenciájáról,
- f) vektorálást alkalmaznak az ILS irányításra, vagy az MLS végső megközelítési útirányra történő ráállásig,
- g) a két futópálya meghosszabbított középvonalaitól egyenlő távolságra lévő legalább 610 m (2000 láb) szélességű NTZ-t hoztak létre és az fel van tüntetve az irányítók helyzetképernyőjén,
- h) az egyes futópályákra végzett megközelítéseket külön irányítók ellenőrzik, és amikor az 1000 láb (300m) függőleges elkülönítés lecsökken, biztosítják, hogy:

- ha)* a légi járművek ne sértsék meg az NTZ-t, és
- hb)* az azonos ILS irányzávon, vagy MLS végső megközelítési útirányon egymást követő légi járművek közötti minimális hosszirányú elkülönítés megmaradjon, és
- i)* ha az irányítóknak nem áll rendelkezésükre külön rádió csatorna arra, hogy a légi járműveket a leszállásig irányíthassák:
 - ia)* adják át a rádióösszeköttetést az illetékes repülőtéri irányítóknak, mielőtt a szomszédos végső megközelítési útirányon haladó két légi jármű közül a magasabban lévő elérí az ILS sikló pályát, vagy a kijelölt MLS sikló szögét, és
 - ib)* az egyes futópályákra megközelítést végző légi járműveket radarral ellenőrző irányítóknak biztosítják az elsőbbségi rádióösszeköttetési lehetőséget a repülőtéri irányítással szemben, valamennyi érkező forgalom viszonylatában.
- (2) Az (1) bekezdés *a)* pontban foglaltak esetében a szolgáltatások ellátására egyéb egyenértékű ATS felderítő rendszerek is felhasználhatók, ideértve az ADS-B és MLAT-t is, feltéve, hogy a teljesítménymutatók megegyeznek vagy jobbak a fentiekben leírtaknál.
- (3) Azt követően, hogy a légi jármű összeköttetést létesített a bevezető irányítással, a légi járművet tájékoztatni kell, hogy egymástól független, párhuzamos megközelítéseket hajtanak végre. Ez az információ ATIS-on keresztül is továbbítható.
- (4) Az ILS irányzáva vagy az MLS végső megközelítési útirányra történő radar vektorálás során a végső radar iránynak lehetővé kell tennie a légi jármű számára, hogy az ILS irányzávat, 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 irányzáva, vagy az MLS végső megközelítési útirány elérése előtt. A radar vektornak biztosítania kell, hogy a légi jármű az ILS sikló pályá vagy a meghatározott MLS sikló szögének elérése előtt legalább 2 NM (3,7 km) szinttartó repüléssel kövesse az ILS irányzávat vagy az MLS végső megközelítési útirányát.
- (5) Legalább 1000 láb (300 m) függőleges vagy a radarrendszer és a helyzetképernyő képességeinek függvényében, 3 NM (5,6 km) radarelkülönítést kell biztosítani mindaddig, amíg a légi járművek:
 - a)* nem követik a megközelítés végrehajtása során az ILS irányzávat vagy az MLS végső megközelítési útirányt, és
 - b)* nincsenek a szabályos megközelítési légtéren belül.
- (6) A radarrendszer és a helyzetképernyő képességeinek függvényében legalább 3 NM (5,6 km) radarelkülönítést kell biztosítani az azonos ILS irányzávat, vagy MLS végső megközelítési útirányt követő légi járművek között, kivéve ha megnövelt hosszirányú elkülönítést kell alkalmazni a légi járművek keltette turbulencia vagy egyéb okok miatt. Az ILS-irányzávat, vagy az MLS végső megközelítési útirányt követő légi jármű és a szomszédos párhuzamos ILS irányzávat vagy MLS végső megközelítési útirányt követő légi jármű között elkülönítés áll fenn, ha egyik légi jármű sem sérti meg a helyzetképernyőn feltüntetett NTZ-t.
- (7) Az ILS irányzáva vagy az MLS végső megközelítési útirányának követésére vonatkozó végső géptengely irány megadásakor a futópályát ismételtén meg kell adni és a légi járművet tájékoztatni kell:
 - a)* az ILS irányzávon vagy az MLS végső megközelítési útirányán kijelölt navigációs ponthoz viszonyított helyzetéről,
 - b)* az ILS irányzávon vagy az MLS végső megközelítési útirányon az ILS sikló pályá, vagy a meghatározott MLS sikló szög elérési pontig tartandó tengerszint feletti magasságról, és
 - c)* ha szükséges, a megfelelő ILS vagy MLS megközelítési engedélyezéséről.
- (8) A meteorológiai körülményektől függetlenül valamennyi megközelítés esetén radarral történő repülési pályá megfigyelést kell biztosítani. Irányítói utasítások és tájékoztatások szükségszerű adásával kell biztosítani a légi járművek közötti elkülönítést és az NTZ-n kívül maradásukat.

(9) A légitársaság vezetője felelős az ILS irányítás vagy az MLS végső megközelítési útirány követéséért. Az irányítói utasítások és tájékoztatások kiadása a légitársaságok közötti elkülönítés biztosítása és az NTZ légitársaság általi megsértésének elkerülése érdekében történik. Az NTZ-n kívül tartáshoz a légitársaságot a helyzet szimbólum középpontjában lévőnek kell tekinteni. Párhuzamos megközelítéseket végző légitársaságok helyzet szimbólumainak szélei nem érhetnek össze.

(10) Ha egy légitársaság a megfigyelések szerint a ráfordulásnál „átcsúszik”, vagy egy olyan útirányon folytatja repülését, amely az NTZ megsértését eredményezi, a légitársaságot azonnal utasítani kell a helyes útirányra történő visszatérésre.

(11) Ha egy légitársaság belép az NTZ-be, a szomszédos ILS irányítást vagy az MLS végső megközelítési útirányát követő légitársaságot utasítani kell arra, hogy azonnal emelkedjen és forduljon egy meghatározott magasságra és géptengely irányra azért, hogy elkerülje az eljárástól eltérő légitársaságot.

(12) Ahol az akadály felmérésre párhuzamos megközelítési akadály felmérési síkokra vonatkozó kritériumokat alkalmaznak, a (11) bekezdésben foglalt esetben kiadott, a géptengely irányra vonatkozó utasítás az ILS irányítástól vagy az MLS végső megközelítési útirányától 45 foknál nagyobb eltérést nem tartalmazhat.

(13) A (11) bekezdésben foglalt esetben a légitársasági irányító nem adhat a tengerszinthez viszonyított futópálya küszöb magassága fölött 400 láb (120 m) alatt lévő légitársaság számára géptengely irányra vonatkozó utasítást.

(14) A radarral történő repülési pálya megfigyelés befejeződhet, ha

- a) látáson alapuló elkülönítést alkalmaznak, feltéve, hogy az eljárások biztosítják azt, hogy mindkét irányító erről tájékoztatást kap, vagy
- b) a légitársaság leszállt, vagy megszakított megközelítés esetén legalább 1 NM (2 km) távolságra van az indulási futópálya ellentétes oldali küszöbétől, és megfelelő elkülönítést biztosítottak az egyéb forgalomtól.

(15) A légitársaságot nem kell tájékoztatni a radarral történő repülési pálya megfigyelés befejezéséről.

172. §

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 vagy az MLS végső megközelítési útiránytól való eltéréseket, amelyek hatására a repülésbiztonság sérülhet.

173. §

(1) Egymástól függő párhuzamos megközelítéseket lehet párhuzamos futópályákra végezni, ha:

- a) a futópályák középvonalai közötti távolság megfelel az ICAO Annex 14, I. kötetében meghatározottnak,
- b) a légitársaságokat vektorálják a végső megközelítési útvonal eléréséhez,
- c) megfelelő, minimum 0,3°-os, 1 Sigma oldalszög pontosságú és maximum 5 másodperces jel frissítésű radar berendezés áll rendelkezésre,
- d) mindkét futópályára ILS vagy MLS megközelítéseket hajtanak végre,
- e) a légitársaságokat tájékoztatják, hogy mindkét futópályára megközelítéseket hajtanak végre, amely tájékoztatás ATIS adásban is továbbítható,
- f) a megszakított megközelítési eljárás útiránya legalább 30 fokkal eltér a szomszédos futópálya megszakított megközelítési eljárás útirányától és
- g) a bevezető irányítás elsőbbségi rádió frekvenciával rendelkezik a repülőtéri irányítással szemben.

(2) Legalább 1000 láb (300 m) függőleges, vagy minimálisan 3 NM (5,6 km) radarelkülönítést kell biztosítani a légi járművek között a párhuzamos ILS irányávokra vagy MLS végső megközelítési útirányokra történő ráfordulások során.

(3) Az ILS irányávokat vagy az MLS végső megközelítési útirányokat követő légi járművek között a következő minimális elkülönítéseket kell biztosítani:

- a) 3 NM (5,6 km) az azonos ILS irányávot vagy MLS végső megközelítési útirányt követő légi járművek között, kivéve ha megnövelt hosszirányú elkülönítést kell alkalmazni a légi járművek keltette turbulencia miatt,
- b) 2 NM (3,7 km) a szomszédos ILS irányávot vagy MLS végső megközelítési útirányt követő légi járművek között.

174. §

(1) Megosztott párhuzamos üzemeléseket lehet folytatni párhuzamos futópályákon, ha

- a) a futópályák középvonalai közötti távolság megfelel az ICAO Annex 14, I. kötetében meghatározottnak,
- b) a névleges indulási útirány közvetlen felszállás után legalább 30 fokkal eltér a szomszédos futópálya megszakított megközelítési eljárásának útirányától, a 7. melléklet 1. pontjában foglalt ábra szerint.

(2) Ha egy nehéz turbulencia kategóriájú légi jármű megszakított megközelítést hajt végre, turbulencia elkülönítést kell biztosítani, vagy megfelelő intézkedéssel biztosítani kell, hogy a nehéz sugárhajtóműves légi jármű ne előzze meg a szomszédos, párhuzamos futópályáról felszálló légi járművet.

(3) A megosztott párhuzamos üzemelésre kijelölt futópályák közötti minimális távolság

- a) legfeljebb 300 m-ig 150 m-enként 30 m-rel csökkenthető, ha a leszállásra szolgáló futópálya az érkező légi jármű irányába el van tolva, a 7. melléklet 2. pontjában foglalt ábra szerint, vagy
- b) 150 m-enként 30 m-rel meg kell növelni, ha a leszállásra szolgáló futópálya az érkező légi jármű irányával megegyező irányba van eltolva, a 7. melléklet 3. pontjában foglalt ábra szerint.

(4) A következő típusú megközelítések végezhetők megosztott párhuzamos üzemelés esetén, feltéve hogy megfelelő radarberendezés áll rendelkezésre és a szükséges földi berendezések megfelelnek az érintett megközelítési típusokra előírt szabvány követelménynek:

- a) ILS, vagy MLS precíziós megközelítés,
- b) felderítő radar bevezetés, vagy precíziós bevezető radar bevezetés és
- c) látás utáni megközelítés.

XII. Fejezet

A repülőtéri irányító szolgálat eljárásai

80. A repülőtéri irányító torony feladatai

175. §

(1) A repülőtéri irányító toronynak tájékoztatásokat és engedélyeket kell kiadnia az irányítása alatt álló légi járműveknek 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 légi járművek között,
- b) a munkaterületen működő légi járművek között,
- c) a le- és felszálló légi járművek között,
- d) a munkaterületen működő légi járművek és egyéb járművek között,
- e) a munkaterületen a légi járművek és az ott lévő akadályok között,

f) az előtéri gurulóúton működő légi járművek között, figyelembe véve, hogy a légi jármű gurulási nyomvonalak és azok biztonsági sávjai akadálymentességének biztosítása, amennyiben ilyet létesítettek, az előtér ügyeleti szolgálat feladata.

(2) A repülőtéri irányítónak folyamatosan figyelemmel kell kísérnie valamennyi repülési műveletet a repülőtéren és annak közelében, valamint a munkaterület jármű- és személyforgalmát. A megfigyelést szabad szemmel, rossz látási körülmények esetén, ha rendelkezésre áll, ATS felderítő rendszerrel kell végezni. A forgalmat az e fejezetben meghatározott eljárásokkal és valamennyi alkalmazandó légiforgalmi szabállyal összhangban kell irányítani. Ha a repülőtéri irányító körzeten belül más repülőtér is van, az ilyen körzet összes repülőtereinek forgalmát koordinálni kell abból a célból, hogy a forgalmi körök egymással konfliktusba ne kerüljenek.

(3) A repülőtéri irányító torony feladatait a következő irányítói vagy egyéb munkahelyek láthatják el:

a) repülőtéri irányító: a futópályán lévő forgalom és az irányító torony illetékességi körzetében üzemelő légi járművek működéséért felelős,

b) gurító irányító: a munkaterület forgalmáért felelős, a futópályák kivételével,

c) engedélyt továbbító munkahely, ahol ilyet létesítettek: az induló IFR forgalom részére a hajtómű indítási és ATC engedélyek továbbításáért felelős.

(4) Ahol párhuzamos vagy közel párhuzamos futópályákat használnak egyidejű üzemelésre, szükség szerint futópályánként külön repülőtéri irányító felelős az egyes futópályákon történő működésért.

176. §

(1) A repülőtéri irányító torony felelős a helyi mentési és tűzoltó szolgálatok riasztásáért minden esetben, ha

a) légi jármű baleset következett be a repülőtéren, vagy annak közelében,

b) olyan tájékoztatás érkezett, amely szerint a repülőtéri irányító torony illetékességében lévő, vagy majd oda belépő légi jármű biztonsága sérülhet, vagy ténylegesen sérült,

c) a légi jármű személyzete kéri vagy

d) egyéb esetben, ha szükséges vagy indokolt.

(2) A mentési és tűzoltó szolgálatok riasztására vonatkozó eljárásokat munkahelyi előírásokban kell rögzíteni. Az ilyen utasításokban meg kell határozni a mentési és tűzoltó szolgálatok részére nyújtandó tájékoztatásokat, beleértve a légi jármű típusát, a kényszerhelyzet jellegét, és ha rendelkezésre áll, a fedélzeten tartózkodó személyek számát, illetve bármilyen, a légi jármű által szállított veszélyes árut is.

(3) Ha a repülőtéri irányító toronynak átadott légi jármű nem jelentkezett be, vagy bejelentkezett, de vele a rádióösszeköttetés megszakadt, és nem szállt le 5 perccel a számított leszállási idő után sem, a repülőtéri irányító toronynak ezt azonnal jelentenie kell a bevezető irányító egység, az ACC, vagy a repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egység, vagy a munkahelyi előírásoknak megfelelően a mentés koordinálására kijelölt szerv részére.

177. §

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

81. A használatos futópálya kiválasztása

178. §

(1) A „használatos futópálya” kifejezést annak a futópályának vagy futópályáknak a jelölésére kell használni, amelyet vagy amelyeket egy meghatározott időben a repülőtéri irányító torony a legalkalmasabbnak ítélt a repülőtéren várhatóan le- és felszálló légi jármű típusok részére.

(2) A légi jármű alapvetően széllel szemben száll le és fel, kivéve ha biztonsági, futópálya elhelyezkedési, meteorológiai körülmények, a rendelkezésre álló műszeres megközelítési eljárások vagy a légiforgalmi körülmények miatt az attól eltérő irány előnyösebb. A használatos futópálya kiválasztásánál azonban a repülőtéri irányító toronynak figyelembe kell vennie a talajszél sebessége és iránya mellett egyéb lényeges tényezőket, különösen a repülőtér forgalmi köreit, a futópályák hosszát és a rendelkezésre álló bevezető és leszállító eszközöket is.

(3) A fel- vagy leszállásra használatos futópálya kiválasztása során a zajcsökkentő szempontokat is figyelembe lehet venni annak érdekében, hogy a légi járművek lehetőség szerint elkerüljék a zajérzékeny területeket a repülés kezdeti indulási és a végső megközelítési fázisaiban.

(4) Leszállásra szolgáló futópálya kijelölése során a zajcsökkentő szempont kizárólag akkor vehető figyelembe, ha a futópálya megfelelő sikló pálya vezetéssel vagy látás szerinti meteorológiai körülmények közötti működésre alkalmas vizuális megközelítést biztosító sikló pálya jelző berendezéssel, legalább VASI-val van felszerelve.

(5) A zajcsökkentő szempontot nem lehet figyelembe venni a futópálya kiválasztásánál a következő körülmények között:

a) ha a futópálya állapotát szennyeződés, különösen hó, latyak, jég, víz, sár, gumi vagy olaj kedvezőtlenül befolyásolja,

b) leszálláshoz, ha:

ba) a repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága felett a felhőalap 500 lábnál (150 m) alacsonyabb vagy a látástávolság 1900 méternél kevesebb,

bb) a megközelítéseket a repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága felett több, mint 300 lábbal (100 m) magasabban kell végrehajtani, és a felhőalap a repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága felett 800 lábnál (240 m) alacsonyabb vagy a látástávolság 3000 méternél kevesebb,

c) felszálláshoz, ha a látástávolság 1900 méternél kevesebb,

d) ha szélnyírást jelentettek vagy azt előre jelezték, vagy ha várható, hogy zivatar befolyásolja a megközelítéseket, vagy indulásokat, vagy

e) ha az oldalszél összetevő, beleértve a széllökéseket is, meghaladja a 15 kt (28 km/h) értéket, vagy ha a hátszél összetevő, beleértve a széllökéseket is, meghaladja az 5 kt (9 km/h) értéket.

(6) A légi jármű parancsnoka repülésbiztonsági okra hivatkozva a zajcsökkentő szempontok figyelembevételével felajánlott futópálya használatát visszautasíthatja.

82. Első összeköttetés a repülőtéri irányító toronnyal

179. §

Repülőtéri irányító szolgáltatásban részesülő légi járműnek az első összeköttetésekor a következő adatokat kell közölnie:

a) a hívott állomás megnevezése,

b) légi jármű hívójele, és nehéz turbulencia kategóriájú légi jármű esetén a „HEAVY” kifejezés,

c) légi jármű helyzete.

83. A repülőtéri irányító torony által a légi járműnek nyújtott tájékoztatások

180. §

- (1) Ha a légijármű kéri, a hajtómű indítás előtt meg kell adni a várható felszállási időt, kivéve ha időzített hajtómű indítási eljárásokat alkalmaznak.
- (2) Időzített hajtómű indítási eljárásokat kell bevezetni, ha szükséges a forgalmi torlódások és a jelentős késések elkerülése a munkaterületen, vagy ha ATFM szabályozások indokolják. Az időzített hajtómű indítási eljárásokat munkahelyi előírásokba kell foglalni, az eljárásokban követelményeket és feltételeket kell előírni annak meghatározására, hogy mikor és hogyan kell a hajtómű indítás idejét kiszámítani és az induló légijárművek részére továbbítani.
- (3) Ha egy légijármű ATFM szabályozás alá esik, a hajtómű indítást a kiosztott résidőnek megfelelően kell kiadni.
- (4) Ha egy induló légijármű késése előre láthatólag kevesebb, mint 15 perc, a légijármű részére engedélyezni kell a hajtómű indítást saját elhatározása szerint.
- (5) Ha egy induló légijármű késése előre láthatólag meghaladja a 15 percet, a repülőtéri irányító toronynak a hajtómű indítást kérő légijármű részére várható hajtómű indítási időt kell adnia.
- (6) A hajtómű indítási engedély csak különleges repülőtéri vagy légiforgalmi körülmények, résidejüket be nem tartó repülések, illetve ATS vagy repülőtéri technikai berendezés meghibásodása esetén tagadható meg.
- (7) Hajtómű indítási engedély megtagadása esetén a légijárművet annak okáról tájékoztatni kell.

181. §

- (1) A felszálláshoz való gurulás előtt a légijárművek számára a következő információelemeket kell megadni a következő sorrendben azon elemek kivételével, amelyekről tudott, hogy a légijármű már vette azokat:
 - a) a használandó futópálya,
 - b) a talajszél iránya és sebessége, beleértve a lényeges változásokat is,
 - c) a QNH magasságmérő-beállítási érték és a munkahelyi előírásokkal összhangban minden alkalommal, vagy a légijármű kérésére a QFE magasságmérő-beállítási érték,
 - d) gázturbinás hajtóművel felszerelt légijármű esetén a levegő hőmérséklete a használandó futópályára vonatkozóan,
 - e) a felszállás és a kezdeti emelkedés irányára jellemző látástávolsági érték, ha az 10 km-nél kevesebb vagy ha alkalmazható, a használandó futópályára vonatkozó RVR érték,
 - f) nem ellenőrzött repülőtérrel történő indulás esetén a pontos idő.
- (2) Felszállás előtt a légijárműnek meg kell adni:
 - a) az (1) bekezdésben meghatározottak 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, ha 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 légijármű 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.
- (3) A forgalmi körbe való belépés vagy a leszálláshoz történő megközelítés megkezdése előtt a légijárműveknek a következő információ elemeket kell megadni a következő sorrendben azon elemek kivételével, amelyekről tudott, hogy a légijármű már vette azokat:
 - a) a használandó futópálya,

- b) a talajszél iránya és sebessége, valamint ezek lényeges változásai,
- c) a QNH magasságmérő-beállítási érték és a munkahelyi előírásokkal összhangban minden alkalommal, vagy a légi jármű kérésére a QFE magasságmérő-beállítási érték.

182. §

- (1) A lényeges helyi forgalomról szóló tájékoztatást megfelelő időben, és közvetlenül vagy a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység útján kell kiadni, ha a repülőtéri irányító megítélése szerint a repülésbiztonság érdekében szükséges ez a tájékoztatás, vagy ha a légi jármű kéri azt.
- (2) Lényeges helyi forgalomnak tekintendő a munkaterületen vagy annak közelében lévő bármely légi jármű, jármű vagy személy, valamint a repülőtér közelében működő, az érintett légi járműre veszélyt jelenthetõ forgalom.
- (3) A lényeges helyi forgalmat úgy kell leírni, hogy az könnyen azonosítható legyen.

183. §

- (1) Abban az esetben, ha a leszállási vagy felszállási engedély kiadását követően a repülőtéri irányítónak tudomására jut, hogy a futópályán bármely, a le- vagy felszálló légi jármű biztonságát hátrányosan befolyásoló akadály van, vagy futópálya sértés miatt esemény bekövetkezését látja, az irányítónak a következő intézkedéseket kell megtennie:
 - a) törölni kell az induló légi jármű felszállási engedélyét,
 - b) ártartolásra, vagy megszakított megközelítés végrehajtására kell utasítani a leszálló légi járművet,
 - c) minden esetben tájékoztatni kell a légi járművet a futópályasértésről, vagy az akadályról, beleértve az állatokat és madárcsoportokat, és annak helyéről a futópályán.
- (2) A légi jármű vezetõknek és a légiforgalmi irányítóknak jelenteniük kell minden futópályasértéssel vagy futópályán lévő akadállyal kapcsolatos eseményt.

184. §

- (1) Ha a légi jármű vezetõben kétség merül fel a légi jármű helyzetével kapcsolatban, akkor a repülési rendelet II. Fejezetében meghatározottak szerint kell eljárnia.
- (2) Ha egy jármű vezetõben kétség merül fel a jármű helyzetével kapcsolatban a munkaterület vonatkozásában, azonnal:
 - a) tájékoztassa az illetékes ATS egységet a körülményekről, beleértve az utolsó ismert helyzetet is,
 - b) ezzel egyidõben amilyen gyorsan csak lehetséges hagyja el biztonságos távolságra a leszállási területet, a gurulót, vagy a munkaterület egyéb részét, hacsak az ATS egység más utasítást nem ad, és
 - c) a b) pontban foglaltakat követõen álljon meg.
- (3) Ha a repülõtéri légiforgalmi irányító azt észleli, hogy egy légi jármű vagy jármű a munkaterületen eltévedt vagy kétség merül fel annak helyzetével kapcsolatban, azonnal megfelelő intézkedéseket kell tenni a biztonságos üzemelés érdekében és segítséget kell nyújtani az érintett légi jármű vagy jármű részére helyzetének pontos tisztázására.

185. §

- (1) A repülõtéri légiforgalmi irányítónak alkalmaznia kell a 64. alcímbe és a 6. melléklet 1. pontban részletezett turbulencia elkülönítési minimumokat. Ha a légi jármű parancsnokának felelõssége az elõtte haladó légi jármű keltette turbulencia elkerülése, a repülõtéri légiforgalmi irányítónak, amennyire ez gyakorlatilag lehetséges, közölnie kell a légi járművel a turbulencia okozta veszély várható elõfordulását.
- (2) A légiforgalmi irányítónak az engedélyek és utasítások kiadásakor figyelembe kell vennie a kiáramló gázsugár és légcsavarszél okozta veszélyeket a guruló, le- és felszálló

légijárművekre, különösen egymást keresztező futópályák használata esetén, valamint ezek hatását a repülőtérén mozgó gépjárművekre és személyekre.

186. §

(1) Ha a repülőtéri légiforgalmi irányító egy légijármű rendellenes működésére utaló jeleket és körülményeket észlel, vagy ilyeneket jelentettek neki, különösen ha a futómű nincs vagy csak részben van kibocsátva, vagy a légijármű bármely része szokatlanul füstöl, erről az érintett légijárművet késedelem nélkül értesítenie kell.

(2) Ha valamely felszálló légijármű a hajózó 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 egyéb állati maradványokat.

84. Lényeges tájékoztatások a repülőtér állapotáról

187. §

(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.

(2) A repülőtér állapotára vonatkozó lényeges tájékoztatások:

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 előtérén,

d) víz előfordulása valamelyik futópályán, gurulóúton vagy előtérén,

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.

(3) A repülőtéri állapotokra vonatkozó lényeges tájékoztatást minden légijárműnek meg kell adni, kivéve ha tudott, hogy a légijármű ezt a tájékoztatást teljesen vagy részben más forrásból már megkapta, ideértve a NOTAM-ot, ATIS adást és kihelyezett jeleket is. A tájékoztatást a légijárműnek kellő időben meg kell adni, hogy az megfelelően tudja felhasználni és a veszélyeket a lehető legpontosabban azonosítani kell.

(4) Ha az irányítónak 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.

85. A repülőtéri forgalom irányítása

188. §

A légijármű vezető látása a pilótafülkéből általában korlátozott, ezért 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.

189. §

(1) A forgalmi körön és a gurulás során a légi jármű 8. melléklet 1. pontjában felsorolt helyzetei azok, ahol a légi járművek rendes körülmények között megkapják a repülőtéri irányító torony engedélyeit.

(2) Kitüntetett figyelemmel kell kísérni a légi járművet, ahogy az (1) bekezdésben hivatkozott helyzetekhez közelednek, hogy a megfelelő engedélyeket késedelem nélkül lehessen kiadni. Ahol lehetséges, minden engedélyt a légi jármű kezdeményező hívásának bevétele nélkül kell kiadni.

(3) Az érkező légi jármű, amely műszer szerinti megközelítési eljárást hajt végre, rendes körülmények között a végső egyenesen lép be a forgalmi körbe kivéve, ha a futópályára történő leszálláshoz látás szerint végrehajtott manőverekre van szükség.

(4) Az induló légi jármű részére az útvonalengedély a 8. melléklet 1. pontjában foglalt 1. és 2. helyzet között bárhol kiadható.

190. §

(1) A gurulási engedély kiadása előtt az irányítónak meg kell győződnie az érintett légi jármű állóhelyéről. A gurulási engedélynek tömör utasításokat és megfelelő tájékoztatásokat kell tartalmaznia, hogy segítse a légi jármű személyzetét a helyes gurulási útvonal követésében, és a többi légi járművel vagy tárgyakkal történő összeütközés elkerülésében, valamint hogy legkisebbre csökkentse a légi jármű figyelmetlenségből történő, a használatos futópályára való rágurulásának lehetőségét.

(2) Ha 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.

(3) Ha az érintett repülőtéren szabvány gurulási útvonalakat jelöltek ki, és ha ezeket az AIP-ben megfelelő azonosítókkal közzétették, a gurulási engedélyekben ezeket kell használni.

(4) Ha szabvány gurulási útvonalak nincsenek közzétéve, a gurulási útvonalat lehetőség szerint a gurulóútak és a futópályák azonosítójával kell jelölni. A guruló légi jármű részére egyéb fontos tájékoztatást is meg kell adni, ideértve a „kövessen egy légi járművet”, vagy „adjon utat” utasításokat is.

191. §

(1) A légiforgalom meggyorsítása érdekében a légi járműnek engedélyezhető, hogy a használatos futópályán guruljon, feltéve, hogy ez nem okoz a többi légi jármű részére veszélyt vagy késést. Ha a guruló légi járművek 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 légi jármű futópályát használjon. A gurító irányító az érintett légi járművet, mielőtt az a futópályára kigurulna, rádióösszeköttetésre át kell adnia a repülőtéri irányítónak.

(2) Ha az irányító torony nem képes akár szabad szemmel vagy ATS felderítő rendszer segítségével megállapítani, hogy a leszállt vagy a futópályát keresztező légi jármű a futópályát szabaddá tette, a légi járművet utasítani kell, hogy jelentse a futópálya elhagyását. Az elhagyást akkor kell jelenteni, ha a légi jármű teljes fizikai terjedelmében a vonatkozó futópálya várópontját elhagyta.

192. §

(1) A légi járművet nem lehet várakoztatni a használatos futópályához közelebb, mint a futópálya várópont, a 9. melléklet 1. pontjában foglalt ábra szerint, kivéve a (2) bekezdésben meghatározott esetet.

(2) Ha nincs várakozási hely kijelölve, a légi járműnek nem engedélyezhető a kigurulás és a várakozás a használatos futópályára, ha másik légi jármű leszállást hajt végre, amíg a leszálló

légijármű el nem hagyta a várakoztatás tervezett helyét, a 9. melléklet 1. pontjában foglalt ábra megjegyzésének i) és ii) pontja szerint.

193. §

- (1) Ha kerekес futóművel ellátott helikoptereknek vagy VTOL légijárműveknek földön való gurulása válik szükségessé, az e §-ban foglaltak szerint kell eljárni.
- (2) Ha kériк vagy szükségessé válik, hogy egy helikopter a talaj fölött alacsony magasságon, a földpárna hatás sávjában, kis sebességgel, általában kevesebb, mint 20 kt (37 km/h) sebességgel haladjon, engedélyezhető a légi gurulás.
- (3) Könnyű légijárműnek vagy helikopternek nem lehet olyan gurulási utasítást adni, amellyel azok egy másik guruló helikopter közelébe kerülnek, valamint figyelembe kell venni a guruló helikopter keltette turbulenciát, amely befolyással lehet az érkező és induló könnyű légijárművekre.
- (4) Nem lehet frekvenciaváltásra szóló utasítást adni függeszkedő vagy légi gurulást végző, egy személy által vezetett helikopter számára. Lehetőség szerint a szomszédos ATS egység irányítói utasításait mindaddig közvetíteni kell, amíg a helikopter vezetője képessé nem válik a frekvenciaváltásra.

194. §

Gyalogosok és földi járművek a munkaterületen csak a repülőtéri irányító torony engedélyével közlekedhetnek. Ezekről a személyektől, 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, és az engedélyezett tevékenység megváltoztatásához a repülőtéri irányító torony erre vonatkozó külön engedélye szükséges.

195. §

- (1) Minden földi járműnek és gyalogosnak utat kell adnia a leszálló, guruló vagy felszálló légijárművek részére, kivéve a bajba jutott légijárművek megsegítésére vonuló kényszerhelyzeti járműveket, amelyek minden más földi mozgást végző forgalommal szemben elsőbbséget élveznek. Ez utóbbi esetben valamennyi földi forgalmat, amennyire lehetséges meg kell állítani, amíg meg nem állapították, hogy a kényszerhelyzeti járművek haladása a továbbiakban nincs akadályozva.
- (2) Ha egy légijármű leszállást vagy felszállást hajt végre, akkor a járműveknek nem engedélyezhető, hogy a használatos futópályához közelebb várakozzanak, mint
 - a) futópálya és gurulóút kereszteződés esetén a futópálya várópont,
 - b) egyéb keresztezések esetén a futópálya várópont futópályától mért távolságával megegyező távolság.

196. §

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

(4) Ha a repülőtéri irányító toronnyal együttesen előre kidolgozott terv alapján dolgoznak, az építő és karbantartó személyzettől általában nem kell megkövetelni, hogy kétoldalú rádióösszeköttetést tudjon tartani az irányító toronnyal.

86. A forgalom irányítása a forgalmi körön

197. §

(1) A forgalmi körön működő légi járműveket a 203. §-ban, a 205. §-ban és a 90. alcímben valamint a 64. alcímben és a 6. melléklet 1. pontban meghatározott elkülönítési minimumok biztosítása céljából irányítani kell, kivéve a

- a) kötelékben haladó légi járműveket az ugyanazon kötelék többi légi járművétől való elkülönítés tekintetében,
- b) a repülőterek különböző területein, vagy egyidejű le- vagy felszállásokat lehetővé tevő különböző futópályákon működő légi járműveket,
- c) a 141. alcímnek megfelelően katonai feladatot végrehajtó légi járműveket.

(2) Olyan megfelelő elkülönítést kell biztosítani a forgalmi körön működő légi járművek között, amely lehetővé teszi az érkező és induló légi járművek közötti, a 203. §-ban, a 205. §-ban és a 90. alcímben, valamint a 64. alcímben és a 6. melléklet 1. pontban előírt térközöket.

198. §

(1) Forgalmi körbe való belépési engedélyt egy légi járműnek akkor lehet kiadni, ha a forgalmi körülmények még nem teszik lehetővé a leszállási engedély kiadását, és ezért szükséges, hogy a légi jármű az érvényes forgalmi kör szerint közelítse meg a leszálló területet. A körülményektől és a forgalmi helyzettől függően a légi járműnek engedélyezhető a csatlakozás a forgalmi kör bármely pontjához.

(2) Műszer szerinti megközelítést végző érkező légi járműnek rendes körülmények között a leszállást egyenes megközelítésből kell engedélyezni, kivéve, ha a leszállásra használatos futópályához látás alapján végrehajtott körözés végrehajtása van előírva.

199. §

(1) Ha egy légi jármű engedély nélkül lép be egy repülőtéri forgalmi körbe, engedélyezni kell a leszállást, ha mozgása azt mutatja, hogy leszállni kíván. Ha a körülmények indokolják, az irányító utasíthatja azokat a légi járműveket, amelyekkel összeköttetésben van, hogy adjanak utat az engedély nélküli működés előidézte veszélyhelyzet minél előbbi megszüntetése érdekében. Nem lehet a leszállási engedélyt meghatározatlan időre visszatartani.

(2) Kényszerhelyzetben szükségessé válhat a repülésbiztonság érdekében, hogy valamely légi jármű engedély nélkül lépjen be egy forgalmi körbe és hajtson végre leszállást. Az irányítók ismerjék fel a lehetséges kényszerhelyzetet és adjanak meg minden lehetséges segítséget.

(3) Elsőbbséget kell adni

- a) az olyan légi járműnek, amely a légi jármű biztonságos üzemeltetésére kiható tényezők miatt előre láthatólag leszállásra kényszerül, ideértve a hajtómű hiba és a kevés üzemanyag esetét is,
- b) a mentő légi járműnek, vagy 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.

87. Elsőbbségi sorrend érkező és induló légi járművek esetén

200. §

A leszálló vagy leszálláshoz történő megközelítések végső szakaszaiban lévő légi járműnek általában elsőbbsége van az azonos vagy keresztező futópályáról indulni szándékozó légi járművel szemben.

88. Induló légi járművek irányítása

201. §

(1) Az indulásokat általában abban a sorrendben engedélyezik, ahogy a légi járművek 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 a következő tényezőket kell figyelembe venni:

- a) a légi járművek 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 légi jármű és
- f) ATFM intézkedések hatálya alá eső légi járművek.

(2) Az ATFM intézkedések hatálya alá tartozó légi jármű vezetője és az üzemben tartó felelős azért, hogy a légi jármű időben kész legyen a gurulásra a szükséges felszállási idő betartásához.

202. §

(1) Ellenőrzött repülőtéren a repülőtéri irányító torony, nem ellenőrzött repülőtereken a repülés során érintett első ATS egység felelős az CTOT-k betartásának ellenőrzéséért.

(2) A CTOT betartásának ellenőrzéséért felelős ATS egységeket az érvényben lévő ATFM intézkedésekre vonatkozó szükséges tájékoztatással kell ellátni, továbbá az érintett légi jármű számára kiosztott CTOT-t részükre továbbítani kell.

(3) Az induló légi jármű számára kiadott ATC útvonal engedélybe a CTOT-t, ha ilyen kiosztottak, bele kell foglalni.

(4) A CTOT-t be nem tartó légi jármű hajtómű indítási kérelmét a repülőtéri ATS egységnek vissza kell utasítania.

(5) Az ATS egységnek mindent meg kell tennie annak érdekében, hogy az induló repülések képesek legyenek a CTOT betartására.

203. §

A 90. alcím és a 64. alcím és a 6. melléklet 1. pont rendelkezéseit kivéve, az induló légi járműnek rendes körülmények között nem engedélyezhető a felszállás, amíg az előtte elindult légi jármű át nem repülte a használatos futópálya végét, vagy fordulóba nem kezdett, valamint amíg az összes előtte leszállt légi jármű szabaddá nem tette a használatos futópályát, a 10. melléklet 1. pontban foglalt ábra szerint.

204. §

(1) Egy légi járműnek a felszállási engedély kiadható, ha kellő biztosíték van arra, hogy ha a légi jármű megkezdte a felszállást, a 203. §-ban és a 90. alcímben előírt elkülönítés fenn fog állni.

(2) Ha a felszállás előtt ATC útvonal engedélyre van szükség, a felszállási engedély mindaddig nem adható ki, amíg az ATC engedélyt nem továbbították az érintett légi járműnek, és az azt nem nyugtázta. A torony kérésének vétele után az ATC engedélyt a lehető legkisebb késedelemmel továbbítani kell a repülőtéri irányító toronynak, vagy ha ez lehetséges, még a kérés előtt.

(3) A (2) bekezdésben meghatározottaktól függően a felszállási engedélyt akkor kell kiadni, ha a légi jármű kész a felszállásra és az indulásra használatos futópályán van vagy megközelíti azt, továbbá a forgalmi helyzet megengedi.

(4) A félreértések lehetőségének csökkentése céljából a felszállási engedélynek tartalmaznia kell a felszállásra használatos futópálya azonosítóját.

(5) A forgalom meggyorsítása érdekében egy légi járműnek azonnali felszállásra adható engedély még a futópályára való kigurulás előtt. Az ilyen engedély elfogadása esetén a légi járműnek ki kell gurulnia a futópályára és megállás nélkül fel kell szállnia.

89. Érkező légi járművek irányítása

205. §

A 90. alcím a 64. alcím és a 6. melléklet 1. pont rendelkezéseit kivéve, a repülőtéri légiforgalmi irányító a végső megközelítés során, rendes körülmények között, nem engedélyezheti, hogy a légi jármű keresztezze a futópálya küszöbét mindaddig, amíg az előtte elindult légi jármű át nem repülte a használatos futópálya végét, vagy fordulóba nem kezdett, vagy amíg az összes előtte leszállt légi jármű szabaddá nem tette a használatos futópályát, a 10. melléklet 1. pontban foglalt ábra szerint.

206. §

(1) Egy légi járműnek engedélyezhető a leszállás, ha kellő biztosíték van arra, hogy amikor a légi jármű keresztezi a futópálya küszöbét a 205. §-ban vagy a 90. alcímben meghatározott elkülönítés fenn fog állni, és az előző leszálló légi jármű keresztezte a futópálya küszöbét.

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

207. §

(1) Ha szükséges vagy indokolt a forgalom gyorsítása érdekében, a légi jármű felkérhető arra, hogy:

- a) várakozzon a leszállást követően, röviddel a keresztező futópálya előtt,
- b) szálljon le a földetérési zóna mögött,
- c) hagyja el a futópályát egy meghatározott gurulóúton keresztül,
- d) igyekezzen minél előbb elhagyni a futópályát.

(2) Ha egy leszálló légi járművet különleges leszállás vagy pályaelhagyás végrehajtására kérnek fel, figyelembe kell venni a légi jármű típusát, a futópálya hosszát, a futópálya elhagyását szolgáló gurulóutak elhelyezkedését, a futópályára és a gurulóutakra vonatkozó fékhatásokat, valamint a jellemző meteorológiai körülményeket. Nehéz turbulencia kategóriájú légi járműtől nem kérhető, hogy a futópálya földetérési zónáján túl szálljon le.

(3) Ha a légi jármű parancsnoka úgy ítéli meg, hogy a kért műveletet nem képes végrehajtani, akkor erről haladéktalanul tájékoztatja az irányítót.

(4) Ha szükséges vagy indokolt, egy leszálló vagy guruló légi járművet utasíthatnak arra, hogy jelentse a futópálya elhagyását. A jelentést akkor kell adni, ha a légi jármű teljes fizikai terjedelmében a vonatkozó futópálya várópontját elhagyta.

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

208. §

(1) Ha olyan okmányokkal igazolt repülésbiztonsági elemzés áll rendelkezésre, amely alapján a csökkentett elkülönítések megfelelnek egy elfogadható repülésbiztonsági szintnek, a légi jármű üzemben tartókkal történt egyeztetést követően a 203. §-ban és a 205. §-ban meghatározottaknál kisebb elkülönítések is alkalmazhatók. Azokra a futópályákra, amelyekre

a csökkentett minimumokat alkalmazni kívánják, a repülésbiztonsági elemzést külön-külön el kell végezni, figyelembe véve:

- a) a futópálya hosszát,
- b) a repülőtér elrendezését és
- c) az üzemelő légijárművek típusait, kategóriáit.

(2) A csökkentett futópálya elkülönítési minimumok használatára vonatkozó összes alkalmazható eljárást az AIP-ben, a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (a továbbiakban: MIL AIP) és helyi ATC utasításokban közzé kell tenni. Az irányítókat megfelelő és kielégítő kiképzésben kell részesíteni az eljárások használatával kapcsolatban.

(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.

209. §

(1) A csökkentett futópálya elkülönítés céljára a légijárműveket a következők szerint kell osztályozni:

- a) 1. Kategóriájú légijármű: 2000 kg-ot nem meghaladó maximális felszálló tömegű egy hajtóműves légszavaros légijármű,
- b) 2. Kategóriájú légijármű: 2000 kg-nál nagyobb, de 7000 kg-ot nem meghaladó maximális felszálló tömegű egy hajtóműves légszavaros légijármű; 7000 kg-t nem meghaladó maximális felszálló tömegű két hajtóműves légszavaros légijármű,
- c) 3. Kategóriájú légijármű: minden egyéb légijármű.

(2) A csökkentett futópálya elkülönítési minimumok egy felszálló légijármű és az előtte leszálló légijármű között nem alkalmazhatók.

(3) A csökkentett futópálya elkülönítési minimumok alkalmazása a következő feltételektől függ:

- 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 légijárművek közötti távolság meghatározása céljából. Annak érdekében, hogy az irányító a légijármű helyzetéről tájékoztatást kapjon, felszíni mozgásokat felderítő rendszert lehet alkalmazni azzal a feltétellel, hogy az ilyen berendezés üzemi használatának engedélye, repülésbiztonsági elemzés alapján, tartalmazza a működési és teljesítmény követelmények teljesülését,
- e) közvetlenül a második légijármű felszállását követően minimális elkülönítés áll fenn a két felszálló légijármű között,
- f) forgalmi tájékoztatást kell adni a második felszálló légijármű személyzete részére és
- g) a futópályán nem lehet jég, latyak, hó, víz és egyéb olyan tényező, amely a fékhatást kedvezőtlenül befolyásolhatja.

(4) A repülőtéren alkalmazható csökkentett futópálya elkülönítési minimumokat a futópályákra külön-külön kell meghatározni. Az alkalmazandó minimumok semmi esetben sem lehetnek kevesebbek az (5) és (6) bekezdésben meghatározott minimumoknál.

(5) Egy soron következő

- a) leszálló 1. kategóriájú légijármű keresztezheti a futópálya küszöböt, ha az előtte lévő 1. vagy 2. kategóriájú légijármű
 - aa) leszállt és a futópálya küszöbét legalább 600 méterrel elhagyta, mozgásban van és a futópályán való megfordulás nélkül fogja elhagyni a futópályát, vagy
 - ab) felszállt és a futópálya küszöbét legalább 600 méterrel elhagyta,
- b) leszálló 2. kategóriájú légijármű keresztezheti a futópálya küszöböt, ha az előtte lévő 1. vagy 2. kategóriájú légijármű

- ba)* leszállt és a futópálya küszöbét legalább 1500 méterrel elhagyta, mozgásban van és a futópályán való megfordulás nélkül fogja elhagyni a futópályát, vagy
 - bb)* felszállt és a futópálya küszöbét legalább 1500 méterrel elhagyta, vagy
 - c)* leszálló légijármű keresztezheti a futópálya küszöböt, ha az előtte lévő 3. kategóriájú légijármű
 - ca)* leszállt és a futópálya küszöbét legalább 2400 méterrel elhagyta, mozgásban van és a futópályán való megfordulás nélkül fogja elhagyni a futópályát, vagy
 - cb)* felszállt és a futópálya küszöbét legalább 2400 méterrel elhagyta.
- (6) Induló légijármű esetén
- a)* 1. kategóriájú légijárműnek engedélyezhető a felszállás, ha az előtte felszálló 1. vagy 2. kategóriájú légijármű felszállt és az őt követő légijárműtől legalább 600 méterrel lévő pontot elhagyta,
 - b)* 2. kategóriájú légijárműnek engedélyezhető a felszállás, ha az előtte felszálló 1. vagy 2. kategóriájú légijármű felszállt és az őt követő légijárműtől legalább 1500 méterrel lévő pontot elhagyta,
 - c)* egy légijárműnek engedélyezhető a felszállás, ha az előtte felszálló 3. kategóriájú légijármű felszállt és az őt követő légijárműtől legalább 2400 méterrel lévő pontot elhagyta.
- (7) Az ATC dönthet a nagy teljesítményű egy hajtóműves légijármű és az előtte lévő 1. vagy 2. kategóriájú légijármű között megnövelt elkülönítés alkalmazásáról.

91. Rossz látási körülmények esetén alkalmazott eljárások

210. §

- (1) Az ezen alcímben meghatározott rossz látási körülmények esetén alkalmazandó eljárásokat olyan körülmények között kell alkalmazni, ha a repülőtéri irányító toronyból a munkaterület része vagy teljes egésze szabad szemmel nem ellenőrizhető.
- (2) Ha a forgalomnak olyan látási körülmények között kell működnie a munkaterületen, amely megakadályozza a repülőtéri irányítót abban, hogy a légijárművek, valamint a légi és egyéb járművek között szabad szemmel elkülönítést tartson, a (3) és (4) bekezdésben meghatározottakat kell alkalmazni:
- (3) A gurulóutak kereszteződésénél a légijárműveknek vagy más járműveknek nem engedélyezhető, hogy közelebb várakozzanak a másik gurulóúthoz, mint az ICAO Annex 14, I. Rész 5. Fejezetében foglaltaknak megfelelően védelmi fényekkel, megállító keresztfénysorral vagy gurulóút kereszteződést előrejelző táblákkal kijelölt gurulási határ.
- (4) A gurulóutakon alkalmazandó hosszirányú elkülönítést az egyes repülőterekre vonatkozóan 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 repülőteret használó légijárművek jellemzőit.

211. §

Különleges helyi eljárásokat kell kidolgozni az 550 m RVR érték alatt végrehajtott CAT II. és CAT III. precíziós megközelítések és indulások irányítására.

212. §

A rossz látási körülmények közötti működéseket a repülőtéri irányító toronynak, vagy a repülőtéri irányító tornyon keresztül kell kezdeményezni.

213. §

A repülőtéri irányító toronynak tájékoztatnia kell az érintett bevezető irányító egységet, ha CAT II. vagy CAT III. precíziós megközelítésekre és rossz látási körülmények közötti

működésekre vonatkozó eljárások kerülnek alkalmazásra, valamint amikor az ilyen eljárások már nincsenek érvényben.

214. §

A rossz látási körülmények közötti működésekre vonatkozó rendelkezésekben meg kell határozni:

- a) azt vagy azokat az RVR értéket vagy értékeket, amelyeknél a rossz látási körülmények közötti eljárásokat be kell vezetni,
- b) a II. vagy III. kategóriájú üzemelésre az ILS és MLS berendezésre vonatkozó minimális követelményeket,
- c) minden egyéb, a II. vagy III. kategóriájú üzemeléshez szükséges felszerelést és segédeszközöket, beleértve azokat a légiforgalmi földi fényeket is, amelyek rendes működését figyelni kell,
- d) azokat a kritériumokat vagy azokat a körülményeket, amelyek esetén a II. vagy III. kategóriájú ILS és MLS berendezések működési kategóriáját csökkenteni kell,
- e) azt a követelményt, amely esetén késedelem nélkül jelenteni kell az érintett légi jármű személyzetének, a bevezető irányító egységnek, valamint minden egyéb illetékes szervezetnek bármilyen fontos berendezés meghibásodását és működési kategóriájának csökkenését,
- f) a munkaterületen lévő forgalom irányítására vonatkozó különleges eljárásokat, beleértve:
 - fa) a használandó futópálya várópontokat,
 - fb) a legkisebb távolságot az érkező és induló légi jármű között annak érdekében, hogy az érzékenységi és kritikus terület védelme biztosítva legyen,
 - fc) azokat az eljárásokat, amelyek segítségével bizonyossá válik, hogy a légi jármű és az egyéb jármű a futópályát már elhagyta,
 - fd) 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 működések be kell fejezni, ideértve valamely berendezés meghibásodását, és
- i) minden egyéb lényeges eljárást és követelményt.

215. §

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.

92. A látvarepülési szabályok szerinti működés felfüggesztése

216. §

(1) Az ellenőrzött repülőtéren és annak közelében bármely vagy valamennyi VFR szerinti repülést felfüggeszthet a következő egység vagy személy, ha a repülésbiztonság ezt az intézkedést megköveteli:

- a) a bevezető irányító egység vagy a megfelelő ACC,
- b) a repülőtéri irányító torony vagy
- c) az illetékes légiközlekedési hatóság vagy katonai légügyi hatóság.

(2) A VFR működések felfüggesztését a repülőtéri irányító tornyon keresztül kell elrendelni, illetve arról azt tájékoztatni kell.

(3) A VFR működések felfüggesztése esetén a repülőtéri irányító toronynak a következő eljárásokat kell alkalmaznia:

- a) vissza kell tartania minden VFR indulást,

- b) le kell szállítania minden VFR szerint működő, adott légitérter el nem hagyó repülést, vagy hozzájárulást kell beszereznie különleges VFR repülésekre,
- c) értesítenie kell a bevezető irányító egységet vagy az ACC-t, amelyik a megfelelő, a foganatosított intézkedésekről,
- d) értesítenie kell a légijármű üzemben tartókat vagy kijelölt képviselőiket a foganatosított intézkedések okáról, ha szükséges, vagy ha ezt kéri.

93. Felhatalmazás különleges VFR repülések végrehajtására

217. §

- (1) Ha a forgalmi körülmények lehetővé teszik, a (4) bekezdésben meghatározottak figyelembevételével kérésre felhatalmazás adható különleges VFR repülések végrehajtására.
- (2) Az (1) bekezdés szerinti felhatalmazásra irányuló kéréseket egyedileg kell kezelni.
- (3) A X. Fejezetben és XI. Fejezetben meghatározott elkülönítési minimumokat kell biztosítani valamennyi IFR repülés és különleges VFR repülés között, valamint valamennyi különleges VFR repülés között.
- (4) Ha a földi látástávolság legalább 1500 m, a különleges VFR repülés felhatalmazható, hogy a repülőtéri irányító körzetbe belépjen leszállás vagy átrepülés céljából, vagy hogy a repülőtéri irányító körzetből közvetlenül elinduljon vagy abban helyi repülést végezzen.
- (5) A (4) bekezdésben 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, ha az ilyen repülések végrehajtására vonatkozó eljárásokat az illetékes ATC egység és az érintett légijárművek üzemben tartói között együttműködési eljárásban rögzítették.
- (6) Budapest CTR-ben a különleges VFR repülésre vonatkozó rendelkezéseket a SERA rendelet SERA.5010 pontja határozza meg.

94. Légiforgalmi földi fények

218. §

Ebben az alcímben foglalt eljárások minden repülőtérre érvényesek, függetlenül attól, hogy ott repülőtéri légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak. A 219. § (1) bekezdésben meghatározott rendelkezéseket kell alkalmazni valamennyi légiforgalmi földi fényre, akár valamely repülőtéren vagy annak közelében vannak, akár nem.

219. §

- (1) A (2) és (3) bekezdésben meghatározottak kivételével minden légiforgalmi földi fénynek működnie kell:
 - a) éjjel folyamatosan, kivéve, ha a következőkben egyéb rendelkezés van, vagy a légiforgalom irányítása másképp igényli,
 - b) minden más olyan időben, ha a meteorológiai körülményektől függően használatuk kívánatosnak tekinthető a légi forgalom biztonsága érdekében.
- (2) A repülőtereken és azok közelében lévő azon fényeket, amelyeket nem útvonal-navigációs célokra telepítettek – az egyéb szabályoktól függően –, ki lehet kapcsolni, ha sem tervezett, sem kényszerhelyzetben lévő légijármű forgalma nem várható, feltéve, hogy legalább egy órával valamely légijármű számított érkezése előtt azok ismét működésbe hozhatók.
- (3) Változtatható intenzitású fényekkel felszerelt repülőtereken a látási viszonyokon, és környezeti megvilágításon alapuló fényintenzitás beállítási táblázatot kell biztosítani abból a célból, hogy a légiforgalmi irányítóknak útmutatást nyújtsanak az adott körülményekhez szükséges fényintenzitás kiválasztásához. A légijármű kérésére, ha lehetséges, további fényintenzitás-változásokat kell végezni.

220. §

(1) A megközelítési fények közé soroljuk az alábbiakat:

- a) egyszerűsített bevezető fénysor,
- b) precíziós bevezető fénysor,
- c) optikai siklópálya jelzőrendszer,
- d) körözést segítő fények,
- e) fényjeladók,
- f) futópályára rávezető fények.

(2) A leszállásra használatos futópálya megközelítési fényeit a 219. § (1) bekezdésben meghatározottakon kívül működtetni kell:

- a) nappal, ha a megközelítést végző légi jármű kéri,
- b) ha a hozzá tartozó futópályafények működnek.

(3) Az optikai siklópálya jelző rendszer fényeit éjjel-nappal üzemeltetni kell, függetlenül a látási viszonyoktól, ha az általa kiszolgált futópályát használják.

221. §

(1) A futópályafények közé soroljuk az alábbiakat:

- a) futópálya szegélyfények,
- b) futópálya küszöbfények,
- c) futópálya középvonalfények,
- d) futópálya végfények,
- e) földetérési zóna fények,
- f) szárnykereszt sor fények.

(2) A szükséges futópálya ellenőrzések és karbantartások kivételével csak a leszállásra, felszállásra és gurulásra igénybe vett futópálya fényeit szabad működtetni.

(3) Ha a futópályafényeket nem üzemeltetik folyamatosan, azokat a felszállást követően a következők szerint kell bekapcsolva hagyni:

- 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 légi járműveknek 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, amíg rendes körülmények között szükség van a fények újra bekapcsolásához abban az esetben, ha a felszálló légi jármű kényszerleszállás céljából visszafordul, azonban minden esetben legalább 15 percig a felszállás után.

(4) Ha akadályfényeket egyidejűleg üzemeltetnek futópályafényekkel a 225. § (2) bekezdésben meghatározottak szerint, azokat nem lehet kikapcsolni, amíg a légi járműnek szüksége van rájuk.

222. §

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

223. §

(1) A gurulóút fények közé soroljuk az alábbiakat:

- a) gurulóút szegélyfények,
- b) gurulóút középvonalfények,

- c) megállító keresztfény sorok
- d) futópálya védőfények.

(2) Ha a gurulási útvonalra vonatkozóan útmutatás válik szükségessé, a gurulóút-fényeket olyan sorrendben kell bekapcsolni, hogy azok folyamatosan jelezzék a gurulási útvonalat a guruló légi járműnek. A gurulóút-fényeket vagy azoknak valamely szakaszát akkor lehet kikapcsolni, ha a guruló légi jármű jelenti, hogy már nincs szüksége rájuk.

224. §

A megállító keresztfény sorot annak jelzésére kell bekapcsolni, hogy minden forgalomnak meg kell állnia, és ki kell kapcsolni annak jelzésére, hogy a forgalom továbbhaladhat.

225. §

(1) Az akadályfények közé soroljuk az alábbiakat:

- a) akadályokat jelző fények,
- b) alkalmatlan területet jelző fények
- c) veszélyt jelző fények.

(2) A futópálya használatával összefüggő akadályfényeket, ha az akadály nem emelkedik ki a belső vízszintes felület fölé, egyidejűleg lehet ki- és bekapcsolni a futópálya vagy a vízi leszállópálya fényekkel.

(3) Az alkalmatlan területet jelző fények nem kapcsolhatók ki a 219. § (2) bekezdésben megengedettek szerint a repülőtér nyitva tartási időszaka alatt.

226. §

(1) A légiforgalmi földi fények ellenőrzése céljából a repülőtéri irányítóknak fel kell használniuk az automatikus ellenőrző berendezéseket, ha ilyeneket telepítettek, hogy meggyőződjenek a fénytechnikai berendezések normális és kiválasztott üzemmód szerinti működéséről.

(2) Az (1) bekezdés szerinti automatikus ellenőrző rendszer hiányában, valamint ilyen rendszer kiegészítéseképpen a repülőtéri irányító látással kísérvé figyelemmel a fénytechnikai berendezéseket, amennyire ez az irányító toronyból lehetséges, és használja fel az egyéb forrásokból, például látással történő ellenőrzésekből, vagy légi járművek jelentéseiből származó információkat abból a célból, hogy mindig tisztában legyen a légiforgalmi földi fények üzemi állapotával.

(3) Ha a repülőtéri irányító a fénytechnika meghibásodásáról tudomást szerez, akkor tájékoztatnia kell az érintett légi járműveket és egyéb járműveket, továbbá intézkednie kell a hiba kijavításáról.

95. Veszélyes helyek kijelölése

227. §

A repülőtér üzemben tartójának indokolt esetben jelölnie kell a repülőtér mozgási területén a veszélyes helyet vagy helyeket. Ezeket a veszélyes helyeket a térképen is fel kell tüntetni, az ICAO Annex 4-ben meghatározottaknak megfelelően.

XIII. Fejezet

ATS felderítő szolgáltatások

96. Az ATS felderítő rendszer képességei

228. §

(1) A légiforgalmi szolgálatok ellátására használt ATS felderítő rendszernek nagyfokú megbízhatósággal, széles körű felhasználhatósággal kell rendelkeznie és más rendszerekhez jól illeszthetőnek kell lennie. A rendszer meghibásodásának vagy a rendszer jelentősebb teljesítménycsökkenésének lehetősége, amely a szolgáltatás teljes vagy részleges

megszakadásához vezethet, kis mértékű lehet. Ennek érdekében tartalék berendezéseket kell biztosítani.

(2) Az ATS felderítő rendszernek képesnek kell lennie a rendszerhez csatolt forrásból származó adat fogadására, integrált formában történő feldolgozására és megjelenítésére.

(3) Az ATS felderítő rendszernek illeszkednie kell az ATS ellátása során használt egyéb automatizált rendszerhez és megfelelő szintű automatizáltságot kell biztosítania azzal a céllal, hogy növelhető legyen az ATS személyzet számára megjelenített adatok időszerűsége és azok pontossága, továbbá a munkaterhelésükre, valamint a szomszédos munkahelyek és ATS egységek közötti szóbeli koordináció szükségessége csökkentésének érdekében.

(4) Az ATS felderítő rendszernek meg kell jelenítenie a képernyőn a repülésbiztonsággal összefüggő riasztásokat és figyelmeztetéseket, beleértve a konfliktusriasztást, a minimális biztonságos magasság-riasztást, konfliktus-előrejelzést, az ugyanazon SSR kód, és ha lehetséges, az ugyanazon légijármű azonosító nem szándékos használatát.

(5) A lehetőségekhez képest szükség szerint biztosítani kell a szomszédos körzetek között az ATS felderítő rendszertől származó adatok cseréjét a felderítési fedésterület növelése érdekében.

(6) Budapest ATS Központ és a szomszédos külföldi ATS központok között biztosítani kell az automatikus koordinálási adatok cseréjét azokról a légijárművekről, amelyeknek ATS felderítési szolgáltatást nyújtanak, és erre vonatkozóan automatikus koordinációs eljárásokat kell alkalmazni.

(7) A légiforgalmi szolgálatok ellátása során az ATS felderítő rendszerek és az MLAT rendszer külön-külön vagy együttesen is felhasználhatók a légijárművek közötti elkülönítések fenntartására is, feltéve, hogy:

a) a körzetben megfelelő fedés van és

b) az ATS felderítő rendszer felderítési valószínűsége, pontossága és más rendszerrel való kapcsolata kielégítő.

(8) A (7) bekezdés szerint SSR-től származó radarhelyzet jelek pontosságát megfelelő műszaki eszközzel, vagy egy azonosított elsődleges radarjel és a hozzá tartozó SSR válaszjel egybeesésével kell ellenőrizni.

(9) Ha egyéb ATS felderítő rendszer önmagában nem felel meg az ATS követelményeinek, PSR rendszert is kell alkalmazni.

(10) Az elsősorban monopulse technikát alkalmazó vagy „S” módú adatátviteli képességgel rendelkező SSR vagy MLAT rendszerek önmagukban is használhatók a légijárművek közötti elkülönítések fenntartására, feltéve hogy:

a) a körzetben SSR válaszjeladó üzemeltetése kötelező és

b) az azonosítást elvégezték és fenntartják.

(11) Az ATS felderítő rendszer légiforgalmi szolgálatok ellátására történő alkalmazását a fedésterület meghatározott körzeteire kell korlátozni.

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

229. §

(1) Az ATS egység által használt ATS felderítő rendszerre vonatkozó elkülönítési minimumokat és az alkalmazásával összefüggő egyéb feltételeket a légiforgalmi szolgáltató, a légiközlekedési hatóság jóváhagyása alapján, munkahelyi előírásban határozza meg. Az ezekre vonatkozó tájékoztatásokat az AIP-ben kell közzétenni.

(2) Az elkülönítési minimumok nem lehetnek kevesebbek a 113. alcímben meghatározott értékeknél.

230. §

(1) Radarberendezések közelkörzeti alkalmazása esetén a légiközlekedési hatóság engedélye szükséges felderítő radarbevezetések végrehajtásához és ahhoz, hogy a bevezetéseket a futópálya küszöbtől milyen távolságig lehet alkalmazni. A kérelemhez mellékelni kell az ICAO Procedures for Air Navigation Services Aircraft Operations (Doc. 8168) I. kötetben meghatározottak szerint kidolgozott megközelítési eljárás leírását, a megközelítési eljárást kiszolgáló radartérkép elemek felsorolását, valamint a radarberendezés pontosságára vonatkozó adatokat

(2) A használatos operatív módszerekre vonatkozó megfelelő tájékoztatásokat, valamint a légiforgalmi szolgálatok működését közvetlenül befolyásoló üzemeltetési leírásokat, és a berendezés technikai korlátait az AIP-ben kell közzétenni.

(3) Az ATS felderítő szolgáltatások nyújtását korlátozni kell, ha a légijárművek helyzetére vonatkozó adatok minősége, a légiforgalmi szolgáltató által meghatározott szint alá csökken.

(4) Ha PSR-t és SSR-t együttesen használnak, a PSR meghibásodása esetén az SSR egymagában is felhasználható a válaszadóval felszerelt, azonosított légijárművek elkülönítésének biztosítása érdekében, feltéve hogy ellenőrző berendezéssel vagy egyéb eszközzel az SSR helyzet megjelenítés pontosságát megerősítették.

97. Helyzetképernyő

231. §

(1) Az ATS személyzet részére a felderítési információt nyújtó helyzetképernyőn legalább a következő információk megjelenítését kell biztosítani:

a) helyzetjelek,

b) az ATS felderítő szolgáltatáshoz szükséges térkép-információk és

c) lehetőség szerint a légijárművek azonossága és magassága.

(2) Az ATS felderítő rendszernek biztosítania kell a helyzetjeleket is magába foglaló felderítési információk folyamatosan frissített megjelenítését.

(3) A helyzetjel kijelzések megjelenítése a következő:

a) egyedi helyzet-szimbólumok,

b) PSR radarjelek, és

c) SSR válaszjelek.

(4) Ha lehetséges, eltérő szimbólumokat a következőkre kell alkalmazni

a) az ugyanazon SSR kód nem szándékos használatának vagy a légijármű azonosság nem szándékos duplikációjának,

b) a nem frissített számított helyzetjelnek, és

c) mért helyzetjelnek, és számított helyzetjelnek
a megjelenítésére.

(5) Ha a felderítési adatok minősége olyan mértékben romlott le, hogy a szolgáltatásokat korlátozni kell, szimbólikus ábrázolás útján vagy egyéb módon ezt jelezni kell az ATS személyzet számára.

(6) A védett SSR kódokat, beleértve a 7500, 7600 és 7700 kódokat is, az azonosításra történő IDENT adást, a repülésbiztonsággal összefüggő riasztásokat és figyelmeztetéseket, valamint az automatikus koordinálásra vonatkozó információkat egyértelműen és az egyéb kódoktól eltérő módon kell a könnyebb felismerhetőség érdekében megjeleníteni.

(7) A megjelenített célokhoz tartozó címkékben a felderítési eszközöktől, és ahol szükséges, a repülési adatokat feldolgozó rendszertől származó lényeges információkat alfanumerikus formában kell ábrázolni.

(8) A címkéknek minimálisan a légijármű azonosságára vonatkozó információt és, ha rendelkezésre áll, a nyomásmagasságból származó magasságinformációt kell tartalmazniuk. Az információk az SSR A, SSR C valamint az SSR S módokból nyerhetők ki.

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

98. Összeköttetések

232. §

(1) A kommunikációs rendszer megbízhatósági és alkalmazhatósági szintjének olyannak kell lennie, hogy a rendszerhibák vagy teljesítményromlások lehetőségét a minimálisra csökkentsék. Ennek érdekében megfelelő tartalék berendezéseket kell biztosítani.

(2) A légijárműnek ATS felderítő szolgáltatás nyújtását megelőzően az ATS személyzetnek közvetlen beszédüzemű, vagy irányító – légijármű közötti adatkapcsolat összeköttetést kell létesítenie a légijármű vezetőjével, kivéve ha különleges körülmények, beleértve a kényszerhelyzetet is, egyéb intézkedést kívánnak.

233. §

(1) Az előzetes tájékoztatás, a koordinálás és a légi járatok légiforgalmi irányító egységek közötti átadása céljából a repülési adatok cseréjét biztosító automatikus rendszerekre vonatkozó követelmények megállapításáról szóló, 2006. július 6-i 1032/2006/EK bizottsági rendelet (a továbbiakban: 1032/2006/EK bizottsági rendelet) 1. cikk (2) bekezdés b) pontjában említett rendszereknek meg kell felelnie a 1032/2006/EK bizottsági rendelet I. melléklet A. és B. részében meghatározott átjárhatósági és teljesítményi követelményeknek az alapvető repülési adatok és az alapvető repülési adatok megváltoztatására vonatkozó eljárások tekintetében.

(2) A 1032/2006/EK bizottsági rendelet 1. cikk (2) bekezdés b) pontjában említett rendszereknek meg kell felelnie a 1032/2006/EK bizottsági rendelet II. mellékletben meghatározott szolgáltatásminőségi követelményeknek.

99. ATS felderítő szolgáltatás nyújtása

234. §

(1) Az ATS felderítő rendszerektől származó információkat a lehető legnagyobb mértékben kell felhasználni, beleértve a repülésbiztonsággal összefüggő riasztásokat és figyelmeztetéseket, a konfliktus riasztást és a minimális biztonságos magasság figyelmeztetést is, a kapacitás és hatékonyság, valamint a repülésbiztonság növelése érdekében.

(2) ATS felderítő rendszerrel egyidejűleg kiszolgált légijárművek száma nem haladhatja meg azt a számot, amely még biztonságosan kezelhető az adott körülmények között, figyelembe véve:

- a) az érintett irányítói körzet vagy szektor szerkezeti bonyolultságát,
- b) az érintett irányítói körzetben vagy szektorban alkalmazandó feladatokat,
- c) az irányítói munkaterhelést, figyelembe véve az eltérő légijármű képességeket és a megállapított szektor kapacitást, és
- d) mind a fedélzeti, mind a földi rendszerek tekintetében az elsődleges, és a tartalék összeköttetési, navigációs és felderítő rendszerek műszaki megbízhatóságának mértékét.

100. Válaszjeladók használata

235. §

(1) Nemzetközi repülést végző valamennyi IFR légijármű részére, a repülés megkezdésekor az első ATS egységnek az ICAO EUR Doc 023-ban meghatározottaknak megfelelő SSR kódot kell kiosztania.

(2) Az ATS felderítő rendszerek biztonságos és hatékony felhasználása érdekében a légi jármű vezetőknek és az ATS személyzetnek szigorúan a közzétett eljárásokat, és a szabvány rádiótávbeszélő kifejezéseket kell alkalmazni. Minden esetben megfelelő transzponder kódot vagy légi jármű azonosító jelet kell beállítani.

236. §

(1) A 7700, 7600 és 7500 SSR kódok nemzetközileg védettek, amelyeket a légi jármű vezetők kényszerhelyzet, rádióösszeköttetés megszakadása és jogellenes beavatkozás esetén használnak.

(2) Az ATS egységek által használatos SSR kódelosztási rendszert a következők figyelembevételével határozzák meg.

- a) a nemzetközi szabályozásoknak megfelelően az államok vagy körzetek részére kódszériákat vagy kódblokkokat jelölnek ki, figyelembe véve a szomszédos légterekben a radarátfedést
- b) a használatos kódelosztási rendszernek összhangban kell lennie a szomszédos államok kódgazdálkodásával,
- c) a kódjelölésnek ki kell zárnia, hogy ugyanazon kódot ugyanazon SSR fedésterületen belül bármely más célra felhasználják egy adott időperiódusban,
- d) a légi jármű vezetők és a légiforgalmi irányítók munkaterhelésének, valamint a rádió-közleményváltások csökkentése érdekében a megkövetelt kódváltások számának a legkevesebbnek kell lenniük, és
- e) ha a légi járművek egyedi azonosításának megállapítására van szükség, minden légi jármű részére egyedi kódot kell kijelölni, amelyet a légi jármű lehetőség szerint a repülés teljes időtartama alatt megtart.

(3) A nemzetközi fegyveres konfliktus körzetében működő, a konfliktus áldozatait mentő és betegszállító légi járművek számára szükség szerint kizárólagos használatú SSR kódokat kell tartálékolni. Az érintett államokkal való előzetes egyeztetést követően az ICAO kódokat jelöl ki, amelyeket az érintett körzetben üzemelő, a fentiekben jelzett légi járművek számára kell kiosztani.

237. §

(1) Ha a helyzetképernyőn megfigyelt „A” módú kód eltér a légi jármű számára kiosztottól, a légi járművet fel kell kérni a beállított kód ellenőrzésére, és ha az indokolt, beleértve azt is, ha az eltérés nem jogellenes beavatkozás miatt történt, a légi járművet fel kell kérni a megfelelő kód újbóli beállítására.

(2) Ha a kiosztott és a megjelenített „A” módú kód továbbra is eltér egymástól, a légi jármű vezetője felkérhető a légi jármű válaszjeladójának kikapcsolására. Az ATS ellátásához SSR-t vagy MLAT-ot használó következő munkahelyet és egyéb más érintett egységet erről tájékoztatni kell.

(3) Légi jármű azonosító jel adására képes „S” módú válaszjeladóval felszerelt légi járműnek a repülési rendeletben meghatározott repülési terv 7. rovatában megadottak szerinti azonosító jelét, vagy ha repülési tervet nem nyújtott be, a légi jármű lajstromjelét kell továbbítani.

(4) Ha a helyzetképernyőn az ATS személyzet azt látja, hogy az „S” módú válaszjeladóval felszerelt légi jármű által továbbított légi jármű azonosító más, mint amire számít, a légi járművet fel kell kérnie a beállított kód ellenőrzésére és a megfelelő légi jármű azonosító újbóli beállítására.

(5) Ha ezt követően a légi jármű vezetője megerősíti az „S” módú azonosító helyes beállítását és az eltérés továbbra is fennáll, az ATS személyzetnek az alábbiakat kell végrehajtania:

- a) tájékoztatnia kell a légi jármű vezetőjét a fennálló eltérésről,
- b) lehetőség szerint helyesbíteni kell a légi jármű azonosító jelét tartalmazó címkét a helyzetképernyőn és

c) értesítenie kell az „S” módot azonosítási célra felhasználó következő munkahelyet és egyéb más érdekelt egységet a téves légijármű azonosító jelet továbbító légijárműről.

(6) Ha a légiforgalmi szolgálat bővített funkciókból származó adatok feldolgozására és megjelenítésére képes „S” módú felderítő rendszert alkalmaz, munkahelyi előírásban kell szabályozni az adatoknak a légiforgalmi szolgáltatás során történő felhasználását.

(7) Az „S” módú, de bővített funkciókkal nem rendelkező transzponderrel felszerelt légijármű számára az ATS egységeknek a lehető legmagasabb szintű, hátrányos megkülönböztetés nélküli szolgáltatást kell nyújtaniuk.

238. §

(1) RVSM légtérben a légiforgalmi irányító számára megjelenített nyomás magasságból származó magasság tájékoztatás pontosságának megállapításához használatos tűréshatár érték ± 200 láb (± 60 m). Egyéb légtérben a tűréshatár érték ± 300 láb (± 90 m).

(2) Az (1) bekezdés szerinti értékek elérésekor vagy ezeket meghaladó eltérés esetén a légiforgalmi irányítóknak a (4) és az (5) bekezdésben meghatározottak szerint kell eljárniuk. Geometriai mérésen alapuló magasság információ nem használható fel légijárművek elkülönítésére.

(3) Az ATS személyzet számára megjelenített, nyomás magasságból származó magasság tájékoztatás pontosságát minden megfelelően felszerelt ATS egységnek ellenőriznie kell az érintett légijárművel való első összeköttetés felvételekor, vagy azt követően a lehető leghamarabb. Az ellenőrzésnek a légijárműtől rádiótávbeszélőn kapott, magasságmérőtől származó magasság tájékoztatással való egyidejű összehasonlítás útján kell történnie. A légijárművet, ha nyomás magasságból származó magasság tájékoztatása a jóváhagyott tűrésértéken belül van, az ellenőrzés eredményéről nem kell tájékoztatni. Geometriai mérésen alapuló magasság információ nem használható fennálló magasság eltérések meghatározására.

(4) Ha a megjelenített magasság tájékoztatás nincs a jóváhagyott tűrésértéken belül, vagy ha az ellenőrzés végrehajtása után a későbbiek során bármikor a jóváhagyott tűrésértéket meghaladó eltérést észlelnek, a légijárművet értesíteni kell, és fel kell kérni a nyomás beállítás ellenőrzésére és a magasság megerősítésére.

(5) Ha a helyes nyomásbeállítás megerősítése után az eltérés továbbra is megmarad, a körülményektől függően a következőket kell tenni:

a) a légijárművet fel kell kérni a „C” mód adásának megszüntetésére, feltéve, hogy az nem okozza a légijármű helyzetére és azonosságára vonatkozó információk elvesztését, valamint az intézkedésről tájékoztatni kell a légijármű által érintett soron következő munkahelyeket vagy ATS egységet,

b) tájékoztatni kell a légijárművet az eltérésről, fel kell kérni, a légijárműre vonatkozó helyzet- és azonosságtájékoztatás fenntartása érdekében, az adott transzponder módú üzem folytatására, és

ba) ha technikailag lehetséges, felül kell írni a címkében megjelenített magasság információt, vagy egyéb módon jelezni a magasság eltérést,

bb) tájékoztatni kell a légijármű közelében működő érintett légijárműveket, hogy felhívják a figyelmet az ACAS berendezés esetlegesen helytelen tanácsadására,

bc) tájékoztatni kell a légijármű által érintett soron következő munkahelyet vagy ATS egységet a tett intézkedésről,

c) az ATC egységnek késedelem nélkül oldalirányú elkülönítést kell létrehoznia, vagy a repüléstájékoztató egységnek oldalirányú kitérítő tevékenységet kell tanácsolnia, az adott légijármű és annak közelében mérvadó helyzetben lévő légijárművek között.

239. §

(1) RVSM légtérben annak megállapításához, hogy egy meghatározott magasság foglalt-e egy légijármű által, az alkalmazandó kritérium ± 200 láb (± 60 m). Egyéb légtérben ez a tűréshatár érték ± 300 láb (± 90 m).

(2) A légijármű addig tekinthető magasságtartónak, amíg a nyomásmagasságból származó magasság tájékoztatás azt mutatja, hogy az a kijelölt magasságtól számított, az (1) bekezdésben meghatározott értéken belül van.

(3) A légijármű, amelynek engedélyezték egy magasság elhagyását, akkor tekinthető úgy, hogy manőverét megkezdte és szabaddá tette a korábban elfoglalt magasságát, ha a nyomásmagasságból származó magasság tájékoztatás a korábban kijelölt magasságtól a várt irányban 300 láb (90 m) értéket meghaladó eltérést jelez.

(4) Az emelkedő vagy süllyedő légijármű akkor tekinthető úgy, hogy keresztezett egy magasságot, ha a nyomásmagasságból származó magassági tájékoztatás azt jelzi, hogy ezt a magasságot a várt irányban több mint 300 láb (90 m) értékkel elhagyta.

(5) A légijármű akkor tekinthető úgy, hogy a részére engedélyezett magasságot elérte, ha a nyomásmagasságból származó magasság tájékoztatás azt jelzi, hogy a részére kijelölt magasságtól mért, az (1) bekezdésben meghatározott értéken belül van a következő időtartamok közül a leghosszabb időtartam elteltét követően:

a) három képernyőfrissítés,

b) három, az érzékelő eszköztől származó frissítés vagy

c) 15 másodperc.

(6) Mivel az automatizált ATS rendszereknél a „C” módtól származó adatok megújításának ciklusa nem feltétlenül egyértelmű az ATS személyzet számára, az (5) bekezdésben foglaltak teljesíthetősége érdekében munkahelyi utasításban kell közzétenni a képernyő frissítés ciklusát vagy azt az időtartamot, amely megfelel a „C” módtól származó három egymást követő frissítésnek.

(7) A légiforgalmi irányító részéről akkor kell beavatkozni, ha a részére megjelenített és az irányítási célokra felhasznált adatok között az (1) bekezdésben meghatározottnál nagyobb eltérés mutatkozik.

101. Teljesítmény-ellenőrzések

240. §

(1) Az ATS személyzetnek kell beállítania a helyzetképernyőt és ellenőriznie annak megfelelő működését az adott berendezésre előírt műszaki utasításoknak megfelelően.

(2) Az ATS személyzetnek meg kell győződnie arról, hogy az ATS felderítő rendszer nyújtotta működési jellemzők, valamint a helyzetképernyőn megjelenített információk kielégítőek az elvégzendő feladatokhoz.

(3) Az ATS személyzetnek jelentenie kell a légiforgalmi szolgálati egység operatív vezetőjének a berendezés minden hibáját, minden kivizsgálásra szoruló eseményt vagy minden olyan körülményt, amely megnehezíti vagy lehetetlenné teszi az ATS felderítő szolgáltatás biztosítását.

102. A légijármű azonosítása

241. §

(1) Mielőtt valamely légijárműnek ATS felderítő szolgáltatást nyújtanak, az azonosítást végre kell hajtani és erről tájékoztatni kell a légijárművet. Az azonosítást fenn kell tartani az ATS felderítő szolgáltatás befejezéséig.

(2) Az azonosítás elvesztéséről a légijárművet tájékoztatni kell, és szükség szerint megfelelő utasításokat kell adni.

(3) Az azonosítást a 244. §-ban meghatározott módszerek valamelyikével kell elvégezni.

242. §

(1) Ha SSR-t vagy MLAT-ot használnak azonosításra, a légijárművek a következő egy vagy több eljárás használatával azonosíthatók:

- a) a légijármű azonosító jelének felismerése az SSR vagy MLAT címkében,
- b) egy más ATS egység által kiadott és ellenőrzött egyedi kód felismerése az SSR vagy MLAT címkében,
- c) „S” módú válaszjeladóval felszerelt légijármű azonosító jelének az SSR vagy MLAT címkében való közvetlen megfigyelése,
- d) azonosság átadása a 103. alcímben foglaltak alapján,
- e) valamely kiadott specifikus kód beállítására adott utasítás végrehajtásának megfigyelése,
- f) IDENT kapcsolásra adott utasítás végrehajtásának megfigyelése, amely esetén figyelemmel kell lenni arra, hogy a válaszjeladó garbling „IDENT” típusú azonosítást idézhet elő, ezért ugyanazon területen belül közel azonos idejű „IDENT” adások azonosítási hibákhoz vezethetnek.

(2) Ha egy légijármű részére egyedi kódot jelöltek ki, a lehető leghamarabb ellenőrizni kell, hogy a légijármű vezetője által beállított kód megegyezik-e a repülés számára kijelölt kóddal. Az elvégzett ellenőrzést követően lehet az egyedi kódot az azonosítás alapjául felhasználni.

243. §

(1) Ha PSR-t alkalmaznak azonosításra, a légijármű azonosítását a következő eljárások valamelyikével kell elvégezni:

- a) egy adott radarhelyzetjelenek egy olyan légijárművel való összehasonlításával, amely egy, a helyzetképernyőn látható pont feletti helyzetét jelenti, vagy a ponttól mért irány és távolság megadásával és annak megállapításával, hogy az adott radarhelyzetjel útiránya megegyezik-e a légijármű útírányával, vagy jelentett géptengely irányával, amely esetén
 - aa) körültekintéssel kell eljárni a 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 helyzetképernyőn a légijárműtől származó radarhelyzetjellel.
 - ab) az azonosítás alatt lévő légijárműnek az adott pont 3 NM (5,6 km) sugarú körén belül kell lennie, továbbá az azonosítás alatt álló légijárműtől, mint középponttól számított 3 NM (5,6 km) sugarú körön belül nem lehet másik légijármű, amely ugyanolyan irányt követ, mint amit az azonosítás alatt álló légijármű jelentett.
 - ac) az adott pont arra a földrajzi pontra vonatkozik, amely alkalmas az azonosításra. Ez általában egy jelentőpont, amelyet egy vagy több rádiónavigációs ponthoz viszonyítva határoznak meg,
- b) valamely radarhelyzetjelenek 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. E módszer alkalmazásakor különös gondot kell fordítani arra, hogy elkerüljék a légijármű összetévesztését olyan légijárművekkel, amelyek a repülőtér felett várakoznak vagy felette átrepülnek, valamint amelyek a szomszédos futópályákról végeznek felszállást vagy megszakított megközelítést,
- c) azonosság átadásával a 103. alcímben foglaltak alapján,
- d) ha a körülmények úgy kívánják meg, a légijármű géptengely irányának megállapításával és az útírány bizonyos időtartamú megfigyelése után
 - da) 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
 - db) egy adott radarhelyzetjel mozgásának egy olyan légijármű által végrehajtott manőverekkel való összehasonlításával, amely ilyen műveletek végrehajtását jelentette,

amely módszer alkalmazása közben az ATS személyzetnek meg kell győződnie arról, hogy csak egy radarhelyzetjel mozgása felel meg a légi jármű mozgásának, és biztosítani kell, hogy a művelet ne vigye ki a légi járművet a radar-, vagy helyzetképernyő fedési területén kívülre.

(2) A rádióíránymérő berendezés felhasználható a légi járművek azonosításának segítésére. Az eszköz önmagában nem használható az azonosítás elvégzésére.

244. §

Ha két vagy több helyzetjel látható egészen közel egymáshoz, vagy azoknál megfigyelhető, hogy egyazon időben hasonló mozgásokat végeznek, vagy ha egy helyzetjel azonosítása bármely más okból kétséges, irányváltóztatásokat kell adni, vagy annyiszor ismételtetni az irányváltóztatásokat, ahányszor szükséges, vagy pedig egyéb azonosítási módszereket kell mindaddig alkalmazni, amíg az azonosítási hiba minden kockázatát ki nem küszöbölik.

103. Azonosság átadása

245. §

(1) Az azonosság egyik ATS egységtől vagy szektortól egy másiknak történő átadását akkor lehet megpróbálni, ha feltételezhető, hogy a légi jármű az átvevő munkahelyen alkalmazott felderítő berendezés fedésterületén belül van.

(2) Az azonosság átadásának módszerei:

- a) a helyzetjel automatikus eszközökkel való megjelölése, feltéve, hogy ez csak egy helyzetjelet jelöl, és így nem kétséges az azonosság,
- b) a légi jármű egyedi SSR kódjának vagy a légi jármű címének közlése,
- c) ha az SSR „S” módú fedés biztosított, annak közlésével, hogy a légi jármű SSR „S” módú légi jármű azonosítóval van felszerelve,
- d) a helyzetjel közvetlen megjelölésével, ujjal való rámutatással, ha a két helyzetképernyő egymás mellett van, vagy ha közös helyzetképernyőt használnak, de figyelemmel kell lenni a parallaxis-hatás – amely abból adódik, hogy a pontok egymáshoz viszonyított helyzete változik eltérő irányokból nézve – következtében előforduló hibára,
- e) a helyzetjel megadása mindkét helyzetképernyőn pontosan feltüntetett földrajzi helytől vagy navigációs berendezéstől mért irány és távolság közlésével, hozzáátve a megfigyelt helyzetjel útírányát is, ha a légi jármű útvonala nem ismert mindkét munkahely előtt,
- f) az átadó egység a légi járművet kódváltásra utasítja, és az átvevő egység a váltást megfigyeli, vagy
- g) az átadó egység IDENT adásra szólítja fel a légi járművet, és az átvevő egység az IDENT adást megfigyeli.

(3) A (2) bekezdés f) és g) alpontjában meghatározott eljárások sikeres alkalmazásához az ATS egységek közötti előzetes koordinálásra van szükség, mivel az átvevő egység által megfigyelt jelenségek rövid időtartamúak.

104. Helyzettájékoztató

246. §

(1) ATS felderítő szolgáltatásban részesülő légi járművel a következő esetekben kell közölni a helyzetét:

a) azonosításkor, kivéve, ha az azonosítás a következők szerint történik:

- aa) a légi jármű helyzetjelentése alapján, vagy az indulást követően a futópályától mért 1 NM-n belül és a helyzetképernyőn megfigyelt helyzet megegyezik a légi jármű indulási idejével,

- ab)* egy kijelölt egyedi SSR kód vagy SSR „S” módú légijármű azonosító jel használatával, ha a helyzetképernyőn megfigyelt helyzetjel megfelel a légijármű érvényes repülési tervének vagy
 - ac)* azonosság átadásával,
 - b)* ha a légijármű ezt kéri,
 - c)* ha a légijármű által számított helyzet jelentős mértékben eltér az ATS személyzet által megfigyelt helyzetből számítottól,
 - d)* ha a korábban kijelölt útvonalától vektorálással eltérített légijárművet, a vektorálást követően, saját navigáció alapján történő repülésre utasították a 247. § (6) bekezdés szerint,
 - e)* közvetlenül az ATS felderítő szolgáltatás befejezése előtt, ha az ATS személyzet látja, hogy a légijármű eltér a követendő útvonaltól.
- (2) A helyzettájékoztatást a következő módszerek egyikével kell továbbítani a légijárműnek:
- a)* egy jól ismert földrajzi hely megjelölése,
 - b)* fontos ponthoz, útvonal vagy bevezető navigációs berendezéshez tartó mágneses útirány és távolság megadása,
 - c)* egy ismert helytől mért égtáj szerinti irány és távolság megadása,
 - d)* a földelérési pontig mért távolság megadása, ha a légijármű a végső bevezetésben van, vagy
 - e)* egy ATS útvonal középvezetékétől mért távolság és irány megadása.
- (3) Lehetőség szerint a helyzettájékoztatást az érintett légijármű navigációjához kapcsolódó és a helyzetképernyő térképen feltüntetett pontokra vagy útvonalakra kell vonatkoztatni.
- (4) Ha az ATS egység úgy ítéli meg és a forgalmi helyzet lehetővé teszi, a légijárművezetőt felmentheti a helyzetjelentési kötelezettsége alól.

105. Vektorálás

247. §

- (1) A vektorálást a légijárműnek történő, olyan meghatározott géptengely-irányok megadásával kell végrehajtani, amelyek lehetővé teszik, hogy a légijármű a kijelölt repülési útvonalat kövesse. A légijármű vektorálása közben az irányítónak be kell tartania a következőket:
- a)* a kiadott irányokkal lehetőség szerint a légijárművet olyan útirányokon kell vezetnie, amelyeken a légijármű saját helyzetét navigációs berendezéseinek jelzéseivel összevetve figyelemmel tudja kísérni, ezzel minimálisra csökkenti a szükséges navigációs segítség mértékét, és enyhíti az ATS felderítő szolgáltatás hibájából eredő következményeket,
 - b)* ha a légijárműnek egy előzőleg kijelölt útvonaltól eltérő kezdeti irányt adnak, tájékoztatni kell az adott irány felvételének okáról, és ha lehetséges, meg kell határoznia az adott irány követésének határát;
 - c)* az irányítás átadásának esetét kivéve, a légijármű nem vektorálható 2,5 NM-nél (4,6 km) közelebb, vagy ahol a legkisebb megengedett elkülönítés nagyobb, mint 5 NM (9,3 km), az ott előírt elkülönítési minimum felével megegyező távolságnál közelebb, az irányító illetékességi légterének határához, kivéve ha munkahelyi előírásokkal biztosítják az elkülönítést a szomszédos légtérben működő légijárművektől,
 - d)* ellenőrzött repülések nem vektorálhatók nem ellenőrzött légtérbe, kivéve a kényszerhelyzet vagy a kedvezőtlen meteorológiai viszonyok elkerülésének esetét, amely esetben a légijárművet erről tájékoztatni kell, vagy a légijármű kifejezett kérésére és
 - e)* ha a légijármű a fedélzeti irányjelző műszerek megbízhatatlanságát jelenti, a manőverekre adott utasítások kiadása előtt fel kell kérni a légijárművet, hogy minden fordulót közösen megállapított mértékkel végezzen el és az utasításokat azonnal hajtsa végre, amint megkapja.

(2) Egy IFR repülés vektorálásakor, vagy olyan közvetlen útvonal adásakor, amely a légijárművet letéríti az ATS vagy a szabad útvonalról, az irányítói engedélynek biztosítania kell a terep feletti előírt magasságot, amíg a légijármű el nem ér egy olyan pontot, amelynél a légijármű vezetője áttér saját navigációra. Szükség szerint az érintett minimális vektorálási magasság meghatározásához be kell számítani az alacsony hőmérsékleti hatásra vonatkozó helyesbítést.

(3) A (2) bekezdésben meghatározottat különösen akkor kell alkalmazni, ha egy IFR légijármű vektorálás alatt áll és a légijármű vezetője esetleg nem képes pontosan meghatározni a légijármű helyzetét az adott légtérben lévő akadályokra vonatkozóan és a légijármű közepes tengerszinthez viszonyított magasságát.

(4) A minimális vektorálási magasságot úgy kell megállapítani, hogy a légijármű földközelséget jelző berendezés aktiválódása elkerülhető legyen.

(5) A minimális vektorálási magasságok meghatározásánál figyelembe kell venni, hogy IFR szerint működő légijármű nem vektorálható a földfelszín feletti 1000 lábnál (300 m) alacsonyabban, kivéve, ha az PAR bejövetelet hajt végre.

(6) A légijármű vektorálásának befejezésekor az irányítónak utasítania kell a légijárművet, hogy térjen át saját navigációra, megadva a légijármű helyzetét és a szükség szerinti utasításokat a 246. § (2) bekezdés *b*) pontban meghatározott formában, ha az utasítások eltérítették a légijárművet az előzőleg kijelölt útvonaltól.

106. Navigációs segítség

248. §

(1) Ha az ATS személyzet látja, hogy egy azonosított légijármű jelentős mértékben eltér a tervezett útvonalától vagy a kijelölt várakozási eljárástól, erről tájékoztatni kell. Ezen kívül megfelelő intézkedést kell tenni, ha az ATS személyzet véleménye szerint az ilyen eltérés valószínűleg befolyásolja a nyújtott szolgáltatást.

(2) Ha egy légijármű egy ATS felderítő szolgáltatást nyújtó ATC egységtől navigációs segítséget kér, ezt indokolnia kell és meg kell adnia minden, az adott körülménnyel kapcsolatos tájékoztatást.

107. ATS felderítő szolgáltatás megszakadása vagy befejezése

249. §

(1) ATS felderítő szolgáltatás alatt álló légijárművet azonnal tájékoztatni kell, ha a szolgáltatás bármely okból megszakad vagy befejeződik.

(2) Ha egy azonosított légijármű irányítását olyan irányító szektornak adják át, amely eljárás elkülönítést nyújt a légijármű részére, az átadás végrehajtása előtt az átadó irányítónak az átvevő által kért elkülönítést kell létrehoznia az adott légijármű és az összes többi ellenőrzött légijármű között.

108. Minimális magasságok

250. §

(1) Az irányítónak minden esetben rendelkeznie kell 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, amelyeket a IX. Fejezet és X. Fejezetben meghatározott szabályok szerint határoztak meg és
- c*) a megállapított tengerszint feletti minimális magasságok, amelyek a taktikai vektoráláson alapuló eljárásoknál alkalmazhatók.

(2) Az ellenőrzött légtérben alkalmazandó taktikai vektorálás minimális magasságait úgy kell meghatározni, hogy azok a vektorált légijármű és az ellenőrzött légtér alsó határa között minden esetben legalább 500 láb függőleges távolságot biztosítsanak.

109. Kedvezőtlen időjárásra vonatkozó tájékoztatás

251. §

(1) Ha valószínűnek látszik, hogy a légijármű kedvezőtlen időjárású terület felé közeledik, az ezzel kapcsolatos tájékoztatásokat kellő időben kell kiadni, hogy a légijármű vezetője a megfelelő ténykedésről dönteni tudjon, és ha szükségesnek tartja, tanácsot kérhessen a kedvezőtlen időjárási terület elkerülésének legmegfelelőbb módjáról.

(2) Az (1) bekezdésben foglaltak alkalmazása során figyelembe kell venni, hogy az ATS felderítő rendszer műszaki jellemzőjétől függően a kedvezőtlen időjárású területek általában nem jeleníthetők meg a helyzetképernyőn, és a légijárművek időjárásradarja általában jobb felderítést és a kedvezőtlen időjárás pontosabb meghatározását nyújtják, mint az ATS által használtak.

(3) A légijárműnek a kedvezőtlen időjárású terület kikerüléséhez nyújtott irányadással a légiforgalmi irányító győződjön meg arról, hogy a légijármű vissza tud-e térni a tervezett vagy kijelölt repülési útvonalára az ATS felderítő rendszer fedési területén belül, és ha ez nem látszik lehetségesnek, tájékoztassa a légijárművet a körülményekről. Ennek során figyelmet kell fordítani arra a tényre, hogy bizonyos körülmények között a kedvezőtlen időjárás legaktívabb területe nem jeleníthető meg.

110. Lényeges meteorológiai tájékoztatások bejelentése a meteorológiai szolgálatoknak

252. §

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

111. ATS felderítő rendszer alkalmazása a légiforgalmi irányító szolgálatnál

253. §

Az ezen alcímben foglalt rendelkezések azokat az általános eljárásokat tartalmazzák, amelyeket körzeti irányító szolgálat vagy bevezető irányító szolgálat ellátása során alkalmazni kell ATS felderítő rendszer használata esetén. A bevezető irányító szolgálat ellátásával kapcsolatos további rendelkezéseket a 117. alcím határozza meg.

254. §

Az ATS felderítő rendszer által biztosított, és a helyzetképernyőn megjelenített információk a légiforgalmi irányító szolgálat ellátásakor a következő feladatok végrehajtására használhatók fel:

- a) szükséges ATS felderítő szolgáltatások nyújtása a jobb légtérkihasználás, a késések csökkentése, közvetlen útvonalakon történő repültetés, a legkedvezőbb repülési profil biztosítása, valamint a repülésbiztonság növelése céljából,
- b) az induló légijárműveknek vektorálás biztosítása a gyors és hatékony indulások elősegítése, valamint az utazómagasságra történő gyors emelkedés céljából,
- c) a légijárműveknek vektorálás biztosítása az esetleges konfliktusok megoldása céljából,
- d) az érkező légijárműveknek vektorálás biztosítása a gyors és hatékony bevezetési sorrend kialakítása céljából,

- e) vektorálás biztosítása a légijárművek navigációjának segítése céljából, különösen egy rádió navigációs berendezésre történő, vagy attól távolodó repülése során, valamint kedvezőtlen időjárású területek elkerülése érdekében,
- f) elkülönítés biztosítása és a szabályszerű forgalomáramlás fenntartása, ha egy fedésterületen belül lévő légijárművel megszakad a rádióösszeköttetés,
- g) a légijármű repülési pályájának folyamatos figyelemmel követése,
- h) ha alkalmazható, a légiforgalom előrehaladásának figyelemmel kísérése abból a célból, hogy az eljárás irányítónak biztosítsák
 - ha) az irányítás alatt álló légijárműre vonatkozó pontosabb helyzettájékoztatást,
 - hb) az egyéb forgalomra vonatkozó kiegészítő tájékoztatásokat, és
 - hc) a légijárműveknek az irányítói engedélyekben foglaltaktól, beleértve a részükre engedélyezett útvonalától vagy magasságtól történt, bármely jelentős eltérésre vonatkozó tájékoztatásokat.

112. Elkülönítések alkalmazása

255. §

- (1) Azok a tényezők, amelyeket az ATS felderítő rendszert használó irányítónak figyelembe kell vennie az egyes esetekben alkalmazandó térköz meghatározásához az elkülönítési minimum megsértésének elkerülése érdekében, többek között a légijárművek relatív géptengely iránya és sebessége, az ATS felderítő rendszer technikai korlátai, az irányító munkaterhelése és a rádiófrekvencia telítettség által okozott bármilyen nehézség.
- (2) A (8)-(9) bekezdésekben és a 261. § (2) bekezdésben meghatározottak kivételével azonosított légijárművek között a 113. alcímben meghatározott elkülönítési minimum akkor alkalmazható, ha a légijárművek azonosítása minden valószínűség szerint mindvégig fenntartható.
- (3) Ha egy azonosított légijárművet olyan irányító szektornak adnak át, amely eljárás elkülönítést nyújt a légijármű részére, az átadó irányítónak az átvevő által kért elkülönítést azt megelőzően kell létrehozni, hogy a légijármű eléri az irányító illetékességi körzetének határát, vagy kilép a felderítési fedésből.
- (4) Az SSR, MLAT, PSR helyzetszimbólumokon vagy PSR jelek használatán alapuló elkülönítést úgy kell létrehozni, hogy az érintett légijárművek helyzetét jelentő helyzetszimbólumok vagy PSR jelek középpontja közötti távolság soha ne legyen kevesebb, mint az előírt minimum.
- (5) A PSR jelen és az SSR válaszjelen alapuló elkülönítést úgy kell létrehozni, hogy az érintett légijárművek helyzetét jelentő PSR jel és az SSR válaszjel középpontja közötti távolság soha ne legyen kevesebb, mint az előírt minimum.
- (6) Az SSR válaszjelek felhasználásán alapuló elkülönítést úgy kell létrehozni, hogy az SSR válaszjelek középpontja közötti távolság soha ne legyen kevesebb, mint az előírt minimum.
- (7) A megjelenített helyzetjelek típusától és az alkalmazott elkülönítési minimumoktól függetlenül semmilyen körülmények között sem engedhető meg, hogy a helyzetjelek szélei összeérjenek, kivéve ha függőleges elkülönítést biztosítottak az érintett légijárművek között.
- (8) Ha a légiforgalmi irányítót olyan ellenőrzött légijárműről értesítették, amely abba a légtérbe lép be, vagy ahhoz közeledik, amelyen belül a 113. alcímben meghatározott elkülönítést alkalmaznak, azonban a légiforgalmi irányító nem azonosította a légijárművet, tovább folytathatja az ATS felderítő szolgáltatás nyújtását az azonosított légijárműveknek, feltéve, hogy:
 - a) 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 elkülönítést alkalmaznak, és

b) az elkülönítést fenntartják az azonosított repülések és minden egyéb megfigyelt radarhelyzetjel között mindaddig, amíg az azonosítatlan, ellenőrzött légijárművet nem azonosították.

(9) A 113. alcímben meghatározott elkülönítés alkalmazható egy éppen felszálló légijármű és egy előzőleg már elindult légijármű, vagy egyéb, azonosított forgalom között, ha az induló légijárművet azonosítani fogják a futópálya végétől 1 NM-en (2 km) belül és abban az időpontban meglesz az előírt minimum.

(10) A 113. alcímben meghatározott elkülönítés nem alkalmazható az ugyanazon várakozási pont fölött várakozó légijárművek között. A várakozó és más légijárművek között az ATS felderítő rendszeren vagy MLAT rendszeren alapuló térköz legalább 10 NM (20 km), kivéve a (11) bekezdésben meghatározottakat, vagy ha függőleges elkülönítést biztosítottak az érintett légijárművek között.

(11) A várakozó és más légijárművek közötti vízszintes térköz az illetékes légiforgalmi szolgáltató nem kevesebb, mint 5 NM (9,3 km)-re csökkentheti, ha dokumentált repülésbiztonsági értékelés alapján a térköz megfelel az elfogadható repülésbiztonsági szintnek.

256. §

(1) A radar fedésterületen belül, az azonos útirányon és azonos utazómagasságon repülő légijárművek között radarral megfigyelt távolság és Mach-számban előírt sebesség kombinációján alapuló elkülönítési minimum alkalmazható, feltéve, hogy

a) mindkét légijárművet radaron figyelik és mindvégig a radar fedésterületen belül maradnak, és

b) mindkét légijárműnek Mach-számban meghatározott sebességet jelöltek ki oly módon, hogy a hátul haladó légijármű ugyanazon vagy kisebb Mach-számban meghatározott sebességgel repül, mint az előtte haladó légijármű.

(2) Az (1) bekezdésnek megfelelően hosszirányban elkülönített légijárművek átadása szomszédos irányítói munkahelyek vagy szomszédos ATC egységek között akkor lehetséges, ha a 258. § (2) bekezdésében meghatározott feltételek teljesülnek.

(3) A Mach-szám-technikán alapuló sebességszabályozás esetén:

a) a légijárműveknek tartaniuk kell a számukra utoljára meghatározott Mach-sebességet,

b) ha Mach 0,01 vagy nagyobb sebességváltoztatás válik szükségessé, a sebességváltoztatás előtt a légiforgalmi irányító szolgálatot tájékoztatni kell. Ha turbulencia miatt vagy valamely más okból előzetes tájékoztatásra nincs lehetőség, az érintett ATC egységet, amint lehet, tájékoztatni kell, és

c) az érintett ATC egység felkérésére a Mach-sebességet bele kell foglalni a normál helyzetjelentésekbe.

(4) A Mach-szám-technikán alapuló elkülönítési eljárás alkalmazásakor a koordináció csökkentése érdekében, az irányítók felkérhetik a légijárműveket, hogy a következő egységekkel vagy szektorokkal történő első rádióösszeköttetés felvételekor közöljék az engedélyezett Mach-számot. Felkérés esetén a légijárműveknek mindaddig közölniük kell az engedélyezett Mach-számot az első összeköttetés felvételekor, amíg ennek felfüggesztésére külön engedélyt nem kapnak.

(5) Az átadásra kerülő légijárművek vonatkozásában a Mach-szám-technikán alapuló elkülönítések alkalmazásának körülményeit és az alkalmazható elkülönítési minimumokat az érintett egységek között együttműködési megállapodásban kell rögzíteni.

113. ATS felderítő rendszereken alapuló elkülönítési minimumok

257. §

(1) A radaron vagy MLAT rendszeren alapuló vízszintes elkülönítési minimum nem lehet kevesebb, mint 5 NM (9,3 km), kivéve ha a (2)-(4) bekezdés vagy a XI. Fejezet az egymástól független, illetve egymástól függő párhuzamos megközelítések esetén, eltérően szabályozza.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott 5 NM-es (9,3 km) radarelkülönítési minimum csökkenthető, de nem lehet kevesebb, mint

- a) 3 NM (5,6 km), ha a radarberendezés vagy MLAT rendszer képességei az adott helyen ezt lehetővé teszik,
- b) 2,5 NM (4,6 km) az egymást követő azonos futópályára végrehajtott végső megközelítést végrehajtó légijárművek között, a futópálya küszöbtől mért 10 NM-en (18,5 km) belül, feltéve, hogy
 - ba) a leszálló légijárműveknek megengedett átlagos futópálya-foglaltsági ideje, amely lehet adatgyűjtésből, statisztikai elemzésekből és elméleti modelleken alapuló módszerek segítségével megállapított idő, nem haladja meg az 50 másodpercet,
 - bb) jó főkhatást jelentettek és a futópálya-foglaltsági időt a futópálya szennyeződése, különösen latyak, hó, vagy jég, jelentős mértékben nem befolyásolja,
 - bc) megfelelő irányyszög és távolság felbontású, 5 másodperc vagy kevesebb jelfrissítési idejű ATS felderítő rendszert és alkalmas helyzetképernyőt használnak,
 - bd) a repülőtéri irányító látással, gurító radarral (SMR), MLAT rendszer vagy A-SMGCS segítségével tudja ellenőrizni a használatos futópályát és a hozzá csatlakozó gurulóutakat,
 - be) a (4) bekezdésben meghatározott, a légijármű keltette turbulencia esetére előírt távolságon alapuló elkülönítési minimumot nem alkalmazzák,
 - bf) az irányító figyelemmel követheti a légijárművek megközelítési sebességét, és sebességszabályozással biztosítható, hogy az elkülönítés ne csökkenjen a minimum alá,
 - bg) a légijármű üzemben tartói és a légijármű vezetők tudatában vannak a futópálya gyors elhagyásának fontosságával, ha a végső megközelítés során csökkentett elkülönítési minimumot alkalmaznak és
 - bh) a csökkentett elkülönítési minimum alkalmazására vonatkozó eljárásokat az AIP-ben közzétették.

(3) Az alkalmazandó radaron vagy MLAT rendszeren alapuló elkülönítési minimumok meghatározásánál a következőket veszik figyelembe:

- a) az adott ATS felderítő rendszer vagy érzékelő eszköz technikai jellemzői,
- b) a légijárműnek a helyetszimbólum, PSR jel, SSR válaszjel középpontjához viszonyított helyzete, és
- c) minden olyan tényező, amely az ATS felderítő rendszertől származó információ pontosságát befolyásolhatja, így különösen a légijármű távolsága a radarállomástól, és a helyzetképernyőn használatos léptékállás.

(4) Turbulencia esetén a 6. melléklet 2.1. pont szerinti táblázatban foglalt távolságon alapuló elkülönítési minimumokat kell alkalmazni az (5) bekezdésben meghatározott helyzetekben, a megközelítési és az indulási fázisban lévő, ATS felderítő szolgáltatásban részesülő légijárművek között.

(5) A (4) bekezdésben meghatározott minimumokat kell alkalmazni, ha:

- a) egy légijármű közvetlenül egy másik légijármű mögött repül ugyanazon a magasságon, vagy kevesebb, mint 1000 lábbal (300 m) alatta, a 6. melléklet 2.2.1. pontban foglalt ábra szerint,
- b) mindkét légijármű ugyanazt a futópályát használja vagy olyan párhuzamos futópályákat használnak, amelyek között az oldaltávolság kisebb, mint 760 m (2500 láb) vagy
- c) egy légijármű keresztezést hajt végre egy másik légijármű mögött ugyanazon a magasságon, vagy 1000 lábat (300 m) meg nem haladóan alatta, a 6. melléklet 2.2.2. pontban foglalt ábra szerint.

114. Az irányítás átadása

258. §

(1) ATS felderítő szolgáltatás nyújtása esetén az irányítás átadását lehetőség szerint úgy kell végrehajtani, hogy az ATS felderítő szolgáltatás nyújtása folyamatos legyen.

(2) Ha SSR-t vagy MLAT-ot alkalmaznak és lehetőség van a helyzetjel megjelenítésére a hozzá tartozó címkével együtt, a légijárművek irányításának átadása két szomszédos irányítói munkahely vagy két szomszédos ATS egység között, előzetes szóbeli koordinálás nélkül is megtörténhet, feltéve ha

- a) az átvevő irányító az átvétel előtt rendelkezik az átadni kívánt légijárműre érvényes, módosított repülési terv adatokkal, beleértve a légijármű számára kijelölt egyedi SSR kódot, illetve S mód esetén a légijármű azonosítóját is,
- b) az átvevő irányító számára biztosított ATS felderítő rendszer fedése lehetővé teszi, hogy az érintett légijármű a helyzetképernyőn azelőtt megjelenjen, mielőtt az átadást végrehajtják, és a légijárművet lehetőleg még az első hívás vétele előtt azonosítják,
- c) ha nem egymás mellett dolgoznak, mindenkor olyan kétoldalú közvetlen beszédüzemű összeköttetés van az irányítók között, amely azonnali, azaz 2 másodpercen belüli kapcsolatfelvételt tesz lehetővé,
- d) az átadási pontot vagy pontokat és az alkalmazás minden egyéb körülményét, ideértve a repülés irányát, a kijelölt magasságokat, az összeköttetés átadásának pontjait, különösen az azonos útvonalon haladó, két egymást követő, átadásra kerülő légijármű között, a helyzetképernyőn megfigyelt, előírt legkisebb minimális távolságot, központokon belüli átadás esetén munkahelyi utasításokban, vagy két szomszédos ATC egység esetén az ATS egységek között megkötött együttműködési megállapodásban rögzítették,
- e) a munkahelyi utasítások vagy a két szomszédos ATC egység között megkötött együttműködési megállapodások előírják, hogy az átvevő irányító az ilyen típusú irányítás átadását, rendes körülmények között előzetes tájékoztatást követően, bármikor felfüggesztheti, és
- f) az átvevő irányítót tájékoztatják a légijárműveknek átadás előtt kiadott olyan magasságra, sebességre vagy vektorálásra vonatkozó utasításról, amelyek az átadási ponton annak várható repülési pályáját módosíthatják.

(3) A (2) bekezdésben meghatározott irányítás átadások alkalmazása esetén az egymást követő légijárművek között a minimális távolság a következő lehet:

- a) 10 NM, ha SSR információt használnak, feltéve, hogy az érintett ATC egységek által használt radarok között legalább 30 NM radarátfedés biztosított, vagy
- b) 5 NM, ha az a) alpontban meghatározott feltételek biztosítottak és minden érintett ATC egység elektronikus segédeszközzel rendelkezik az átadás azonnali felismerésére és a radarátadás alatt álló légijármű elfogadására.

(4) Ha az irányítás átadása előzetes szóbeli koordinálás nélkül történik, az elkülönítési minimumokat a két szomszédos ATC egység között megkötött körzeti együttműködési megállapodásokban vagy munkahelyi előírásokban kell rögzíteni.

(5) A (2) bekezdés d) pont szerinti, átadásra kerülő, két egymást követő légijármű közötti előírt minimális távolságot és a (2) bekezdés e) pont szerinti előzetes tájékoztatást az idevonatkozó technikai, üzemeltetési és egyéb körülmények figyelembevételével kell meghatározni. Ha olyan körülmények adódnak, amelyek következtében az előírt feltételek nem teljesíthetők, a légiforgalmi irányítóknak a (6) bekezdésben meghatározott eljárásokat kell alkalmazniuk, amíg az akadályozó körülmények fennállnak.

(6) Ha elsődleges radart használnak és bármilyen típusú ATS felderítő rendszert is alkalmaznak, de a (2) bekezdésben meghatározottakat nem alkalmazzák, a légijárművek irányításának átadása két szomszédos irányítói munkahely vagy két szomszédos ATC egység között végrehajtható feltéve, ha:

- a) az azonosságot átadták az átvevő irányítónak, vagy az azonosítást közvetlenül ő végezte,
- b) ha nem egymás mellett dolgoznak, mindenkor olyan kétoldalú közvetlen beszédüzemű összeköttetés van az irányítók között, amely azonnali kapcsolatfelvételt tesz lehetővé,
- c) a többi, ellenőrzött légitársaságtól való elkülönítés megfelel az érintett szektorok vagy egységek között az irányítás átadás esetére előírt minimumoknak,
- d) az átvevő irányító tájékoztatást kapott a légitársaságra vonatkozó, az átadási pontnál érvényes magassági, sebességi vagy vektorálási utasításokról, és
- e) a légitársasággal az átadó irányító tartja a rádióösszeköttetést mindaddig, amíg az átvevő irányító bele nem egyezett, hogy átvesszi a felelősséget a légitársaság nyújtott ATS felderítő szolgáltatásért. Ezek után a légitársaságot utasítani kell, hogy térjen át a megfelelő csatornára, és a felelősség ettől a ponttól kezdődően az átvevő irányítóé.

115. Sebességszabályozás

259. §

A légitársaságok üzemeltetési lehetőségeinek figyelembevételével a légitársasági irányító felkérheti az irányítás alatt álló légitársaságot, hogy meghatározott módon szabályozza sebességét a légitársaságok közötti szükséges térköz kialakításának elősegítése, vagy a vektorálás szükségességének csökkentése érdekében.

116. Kényszerhelyzetek, veszélyes helyzetek és berendezések meghibásodása

260. §

- (1) Kényszerhelyzetben lévő vagy abban lévőnek ítélt légitársaság esetében az ATS személyzetnek minden segítséget meg kell adnia. Az előírt eljárások a helyzettől függően változhatnak.
- (2) Kényszerhelyzetben lévő légitársaság haladását a helyzetképernyőn ellenőrizni és lehetőség szerint követni kell, amíg a légitársaság ki nem lép az ATS felderítő rendszer fedésterületéből, és helyzet tájékoztatást kell adni mindazon légitársasági szolgálati egységnek, amely segítséget nyújthat a légitársaságnak. Lehetőség szerint a szomszédos szektor részére az átadást is el kell végezni.

261. §

- (1) Ha azt észlelik, hogy valamely azonosított, ellenőrzött légitársaság más, ismeretlen, megítélés szerint összeütközési veszélyt képező légitársasággal konfliktust jelentő útvonalon halad, az ellenőrzött légitársaságot lehetőség szerint
 - a) tájékoztatni kell az ismeretlen légitársaságról, és ha az ellenőrzött légitársaság kéri, vagy ha a légitársasági irányító véleménye szerint a helyzet indokolja, javasolni kell olyan manőver végrehajtását, amellyel az összeütközési veszély elkerülhető, és
 - b) értesíteni kell, ha az összeütközési veszély megszűnt.
- (2) Ha ellenőrzött légtéren kívül egy azonosított IFR repülést végrehajtó légitársaság egy másik légitársasággal konfliktust jelentő útvonalon halad, az azonosított légitársaságot:
 - a) tájékoztatni kell arról, hogy összeütközési veszélyt elkerülő manőver válhat szükségessé, valamint ha a légitársaság vezetője ezt kéri vagy ha az ATS személyzet véleménye szerint a helyzet ezt megköveteli, javasolni kell ilyen manőver végrehajtását, és
 - b) értesíteni kell, ha az összeütközési veszély megszűnt.
- (3) A konfliktust jelentő útvonalon észlelt forgalomra vonatkozó tájékoztatásokat lehetőség szerint a következőképpen kell megadni:
 - a) a konfliktust jelentő forgalom viszonylagos iránya óráirányokban,
 - b) a konfliktust jelentő forgalom távolsága mérföldekben,
 - c) a konfliktust jelentő forgalom látszólagos haladási iránya,

d) a légi jármű magassága és típusa, vagy ha ez ismeretlen, akkor a konfliktust jelentő forgalom viszonylagos sebessége, azaz lassú vagy gyors.

(4) A nyomásmagasságból származó magassági tájékoztatást, akkor is, ha azt nem ellenőrizték, fel kell használni az összeütközési veszélyről szóló tájékoztatásban, ezzel megkönnyítve az összeütközési veszély helyének behatárolását az ismert légi jármű számára, különösen, ha a magassági tájékoztatás ismeretlen, adott esetben VFR légi járműtől származik.

(5) Ha a (4) bekezdésben említett nyomásmagasságból származó magasságtájékoztatást ellenőrizték, a tájékoztatást a légi jármű vezetőnek világos és félreérthetetlen módon kell továbbítani. Ha a magasságtájékoztatást nem ellenőrizték, annak pontossága kétes értékű és erre a légi jármű vezető figyelmét fel kell hívni.

262. §

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

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

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

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

263. §

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

264. §

(1) Ha a felszállást követően meghibásodik a transzponder, és a légi jármű 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. Ettől eltérően lehetséges olyan forgalmi helyzet, akár a TMA-kban, akár az útvonalon, amely esetén a repülés folytatása nem lehetséges, különösen akkor, ha a hiba a felszállást követően jelentkezik. Ekkor a légi járműtől megkívánhatják, hogy forduljon vissza az indulási repülőtérre, vagy az érintett légi jármű üzemben tartó és az ATC számára is elfogadható legközelebbi alkalmas repülőtérre szálljon le.

(2) Ha a transzponder a felszállás előtt meghibásodik meg, és a légi jármű olyan légtérben működik, vagy várható, hogy működni fog, ahol meghatározott jellemzőkkel működő transzponder használata kötelező, továbbá a repülőtérre nem képesek a transzpondert üzemképes állapotba hozni, az érintett légi járműnek engedélyezhető a legrövidebb úton a továbbrepülés a legközelebbi alkalmas olyan repülőtérre, ahol a hiba kijavítható. Ha ilyen

légijármű számára a repülésre szóló engedélyt megadják, az ATC-nek figyelembe kell vennie 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.

265. §

(1) Az ATS felderítő rendszer teljes körű meghibásodása esetén, ha a levegő-föld összeköttetés továbbra is működik, az irányítónak nyomon kell követnie valamennyi, már azonosított légijármű helyzetét, és indokoltság esetén korlátoznia kell a körzetbe belépő légijárművek számát.

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

266. §

A légijármű helyzet forrásadatainak minőségi romlásából, különösen a világméretű műholdas navigációs rendszer (Global Navigation Satellite System, a továbbiakban: GNSS) részére a független integritást figyelő vevő, a Receiver Autonomous Integrity Monitoring, vagy a használatos ATS felderítő rendszer bizonyos elemeinek kieséséből származó hatások csökkentése érdekében, az illetékes légiforgalmi szolgáltatónak a forrásadat minőségi romlása esetén követendő szükséghelyzeti eljárásokat kell kidolgoznia az irányító munkahelyek és az ATC egységek részére.

267. §

(1) A földi rádióberendezés teljes üzemzavara esetén – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel –
a) késedelem nélkül tájékoztatni kell a szomszédos munkahelyeket vagy ATS egységeket a meghibásodásról,

b) értesíteni kell ezeket a munkahelyeket vagy egységeket a pillanatnyi forgalmi helyzetről,

c) az érintett forgalommal kapcsolatban olyan munkahelyek vagy egységek segítségét kell kérni, amelyek összeköttetésbe léphetnek ezen légijárművekkel, abból a célból, hogy hozzanak létre köztük elkülönítést, és

d) fel kell kérni 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, amíg a rendes szolgáltatás vissza nem állítható.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott intézkedéseket nem kell alkalmazni, ha az ATS felderítő szolgálat ellátásának folytatására egyéb összeköttetési csatorna rendelkezésre áll.

(3) A teljes földi rádióberendezés meghibásodásából eredő, a légiforgalom biztonságára gyakorolt kedvezőtlen hatások csökkentése érdekében munkahelyi előírásokat kell kidolgozni az irányítói munkahelyeken és ATC egységeknél alkalmazandó rendkívüli eljárásokra vonatkozóan. A rendkívüli eljárások lehetőség szerint rendelkeznek a biztosítandó minimális szintű szolgáltatás lehetővé tétele érdekében a szomszédos irányítói munkahelyek vagy ATC egységek részére történő, a földi berendezés meghibásodását követő legkorábbi irányítási felelősség átruházásáról, amíg a rendes szolgáltatás vissza nem állítható.

117. ATS felderítő rendszer alkalmazása a bevezető irányító szolgálatnál

268. §

(1) A bevezető irányító szolgálat által használt ATS felderítő rendszernek alkalmasnak kell lennie a szolgálat feladatainak és a nyújtandó szolgáltatásoknak a végrehajtására.

(2) A párhuzamos ILS megközelítések megfigyelésére szolgáló ATS felderítő rendszernek meg kell felelnie aXI. Fejezetben szereplő rendelkezéseknek.

269. §

A helyzetképernyőn megjelenített légijármű helyzetinformáció a bevezető irányító szolgálat ellátásakor a következő egyéb feladatok elvégzésére használható fel:

- a) az érkező légijárművek egy olyan pontra történő vektorálására, ahonnan a légijármű vezetője maga hajtja végre a végső megközelítést,
- b) párhuzamos ILS megközelítéseket végrehajtó légijárművek repülési pályáinak megfigyelésére és a légijárműveknek az NTZ lehetséges vagy tényleges megsértése esetén utasítások adására,
- c) az érkező légijárművek egy olyan pontra történő vektorálására, ahonnan a látással történő megközelítés végrehajtható,
- d) az érkező légijárművek egy olyan pontra történő vektorálására, ahonnan PAR bevezetés vagy SRA bevezetés végrehajtható,
- e) a légijármű vezető által végrehajtott egyéb megközelítések repülési pályáinak megfigyelésére,
- f) a fentiekben leírt eljárásoknak megfelelően
 - fa) felderítő radar (a továbbiakban: SRA) bevezetések,
 - fb) precíziós radar (a továbbiakban: PAR) bevezetések végrehajtására, és
- g) elkülönítés biztosítására
 - ga) az egymást követő induló légijárművek,
 - gb) az egymást követő érkező légijárművek és
 - gc) az induló és az azt követő érkező légijárművek között.

270. §

(1) Munkahelyi 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.

(2) A bevezetéshez történő vektorálás megkezdésekor vagy azt megelőzően tájékoztatni kell a légijárművet a megközelítés típusáról és a használatos futópályáról.

(3) A légiforgalmi irányítónak a műszer szerinti megközelítésre vektorált légijárművet annak helyzetéről a végső megközelítés megkezdése előtt legalább egyszer tájékoztatnia kell.

(4) Távolságtájékoztatások adásakor a légiforgalmi irányítónak meg kell határoznia azt a pontot vagy navigációs berendezést, amelyre a tájékoztatás vonatkozik.

(5) A légiforgalmi irányító utasításainak megfelelően végrehajtott kezdeti és közbenső megközelítés a megközelítés azon szakaszait foglalja magában, amely a végső megközelítésre történő vektorálás megkezdésétől a légijárműnek a végső egyenesen való repülése kezdetéig tart, és a légijármű

a) ráállt a végrehajtani kívánt bevezetést kiszolgáló navigációs berendezés által kijelölt végső megközelítési útvonalra,

b) jelenti, hogy képes látás utáni megközelítést végrehajtani,

c) készen áll SRA bevezetés megkezdésére, vagy

d) átadták a PAR irányítónak.

(6) A végső megközelítésre vektorálással 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 1 NM szintrepülést tegyen lehetővé a végső megközelítési útvonalon, mielőtt a légijármű elérné a meghatározott vagy névleges siklópályát, ha MLS, ILS megközelítést vagy radar bevezetést végez, és biztosítani kell a végső egyenesre 45°-kal vagy attól kisebb szöggel történő felzárkózást.

(7) Ha a légijárműnek olyan vektort adnak, amely a légijárművet átviszi a végső megközelítési egyenesen, erről a légijárművet megfelelő módon tájékoztatni kell, megadva számára az adott vektor okát.

271. §

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

272. §

- (1) A légiforgalmi irányító látással történő megközelítéshez a légijármű vektorálását akkor kezdeményezheti, ha a jelentett felhőalap a vektoráláshoz előírt minimális tengerszint feletti magasság felett van és a meteorológiai körülmények kellő biztosítékot jelentenek arra vonatkozóan, hogy a látással történő megközelítés és leszállás végrehajtható.
- (2) A látással történő megközelítési engedély kizárólag azt követően adható ki, hogy a légijármű vezetője jelentette, hogy látja a repülőtérrel és ha van, az előtte haladó légijárművet is, és a vektorálás befejeződik.

273. §

- (1) Ha a légiforgalmi irányító a felderítő radar- vagy precíziós radarbevezetés végrehajtását végzi, kizárólag azokért a feladatokért felel, amelyek az adott bevezetéssel kapcsolatosak.
- (2) A bevezetéseket végző radarirányítóknak rendelkezniük kell az adott bevezetési típusokra megállapított akadálymentes tengerszint feletti magasság (a továbbiakban: OCA) vagy akadálymentes földfelszín feletti magasság (a továbbiakban: OCH) értékekkel.
- (3) A radarbevezetés megkezdése előtt tájékoztatni kell a légijárművet:
- a) a használatos futópályáról,
 - b) az alkalmazandó OCA vagy OCH értékről,
 - c) az elméleti siklópálya szögéről, és ha a légijármű azt kérte, a megközelítőleg tartandó süllyedési mértékről,
 - d) a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárásról, ha illet az AIP-ben nem tettek közzé.
- (4) Ha egy radarbevezetés valamely ok miatt nem folytatható, a légijárművet azonnal értesíteni kell, hogy a radarbevezetés vagy annak folytatása nem lehetséges. Ha a megközelítés radarberendezés használata nélkül lehetséges, vagy ha a légijármű jelenti, hogy a megközelítést látással be tudja fejezni, a megközelítés folytatható, egyéb esetben módosított engedélyt kell kiadni.
- (5) A radarbevezetés alatt lévő légijárművet emlékeztetni kell a végső bevezetés során a futóművek kibocsátásának és rögzítésének ellenőrzésére.
- (6) A bevezető légiforgalmi irányítónak értesítenie kell a repülőtéri irányítót, ha a radarbevezetés alatt lévő légijármű hozzávetőlegesen 8 NM-re (15 km) van a földetérési

ponttól. Ha a bevezető légiforgalmi irányító a légijárműre vonatkozóan a leszállási engedélyt ekkor nem kapta meg, 4 NM-re (8 km) a földetérési ponttól kérnie kell a leszállási engedélyt.

(7) A repülőtéri légiforgalmi irányítótól kapott leszállási engedélyt vagy egyéb ettől eltérő engedélyt, rendes körülmények között, a bevezető légiforgalmi irányítónak továbbítania kell a légijármű számára, mielőtt az eléri a földetérési ponttól mért 2 NM (4 km) távolságot.

(8) A radarbevezetés alatt lévő légijárművet

a) megszakított megközelítés végrehajtására kell utasítani

aa) ha úgy tűnik, hogy a légijármű a végső megközelítés során veszélyes helyzetben van,

ab) ha a forgalmi körülmények megkövetelik,

ac) ha a radarirányító nem kapott leszállási engedélyt addig az időpontig, amikor a légijármű eléri a földetérési ponttól mért 2 NM (4 km) távolságot vagy más, a repülőtéri irányító toronnyal egyeztetett távolságot, vagy

ad) a repülőtéri irányító utasítására,

vagy

b) a légijárműnek javasolni kell a megszakított megközelítés végrehajtásának mérlegelését, ha

ba) a légijármű olyan helyzetbe kerül, amelyből úgy tűnik, hogy a bevezetés nem fejezhető be sikeresen,

bb) a légijármű a megközelítés utolsó 2 NM-es (4 km) szakasza alatt jelentős időtartamon keresztül nem látható a helyzetképernyőn, vagy

bc) a légijármű helyzete vagy azonossága kétséges a végső bevezetés bármely szakaszán.

(9) A (8) bekezdésben említett minden esetben meg kell adni a légijárműnek az utasítás vagy javaslat okát.

(10) Ha rendkívüli körülmények mást nem követelnek meg, a megszakított megközelítésre vonatkozó radarutasításoknak összhangban kell lenniük az előírt megszakított megközelítési eljárásokkal és tartalmazniuk kell azt a magasságot, amelyre a légijárműnek emelkednie kell, valamint irányutasításokat, amelyek a légijárművet a megszakított megközelítési területen belül tartják a megszakított megközelítési eljárás végrehajtása során.

274. §

(1) Ha PAR áll rendelkezésre, kizárólag SRA segítségével történő végső bevezetés nem végezhető, kivéve ha a meteorológiai körülmények az SRA bevezetést várhatóan sikeresen végrehajthatóvá teszik.

(2) SRA bevezetés kizárólag megfelelően telepített és olyan helyzetképernyővel felszerelt berendezéssel végezhető, amelyet elláttak a használandó futópálya meghosszabbított középvonalához viszonyított helyzetet és a földetérési ponttól való távolságot pontosan feltűntető eszközzel.

(3) SRA bevezetés közben a légiforgalmi irányítónak a következőket kell végrehajtania:

a) a végső megközelítés megkezdésekor vagy előtte tájékoztatnia kell a légijárművet arról a pontról, amelynél az SRA bevezetés befejeződik,

b) tájékoztatnia kell a légijárművet arról, hogy ahhoz a ponthoz közeledik, amelynél a számítás szerint meg kell kezdenie a süllyedést, és közvetlenül a pont elérése előtt tájékoztatnia kell az OCA vagy OCH értékről, és utasítania kell a süllyedésre és az alkalmazandó minimumok ellenőrzésére,

c) a 275. § (4) és (5) bekezdések szerinti oldalszög-utasításokat kell adnia a precíziós bevezetőtechnikának megfelelően,

d) a (4) bekezdésben meghatározottak kivételével a földetérési ponttól mért távolságot általában 1 NM-enként (2 km) továbbítania kell,

e) a távolságról adott tájékoztatással egyidejűleg, 1 NM-enként (2 km) kell továbbítania azokat az előre kiszámított magasságokat, amelyeket a légijárműnek kereszteznie kell ahhoz, hogy a siklópályán maradjon,

f) az SRA bevezetést be kell fejeznie a következő feltételek közül annál, amelyik a legkorábban teljesül:

fa) a földterési ponttól mért 2 NM (4 km) távolságnál, a (4) bekezdésben meghatározottak kivételével,

fb) mielőtt a légi jármű belép egy összefüggő radarzavar-területre, vagy

fc) ha a légi jármű azt jelenti, hogy látással történő megközelítést tud végrehajtani.

(4) Ha az engedélyezett radarberendezés pontossága megengedi, az SRA bevezetés folytatható a küszöbíg vagy a földterési ponttól 2 NM-nél (4 km) kisebb, meghatározott távolságra lévő pontig, amely esetben:

a) a távolsági és magassági tájékoztatásokat 0,5 NM-enként (1 km) kell továbbítani,

b) az adás nem hagyható abba 5 másodpercnél hosszabb időre, mialatt a légi jármű a földterési ponttól mért 4 NM (8 km) távolságon belül van,

c) a légiforgalmi irányító kizárólag az adott bevezetéssel közvetlenül kapcsolatos feladatok ellátásáért felelős.

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

275. §

(1) Mialatt a légiforgalmi irányító precíziós bevezetés ellátását végzi, kizárólag az adott bevezetéssel közvetlenül kapcsolatos feladatok ellátásáért felelős.

(2) A légi jármű irányítását PAR bevezetésnél legalább 1 NM-mel (2 km) azon pont előtt kell átadni a precíziós bevezető légiforgalmi irányítónak, ahol a légi jármű a sikló pályát eléri.

(3) Amikor a precíziós bevezető légiforgalmi irányító a légi jármű irányítását átveszi, összeköttetési ellenőrzést kell elvégeznie a PAR bevezetés során használandó frekvencián, és a légi járművel közölnie kell, hogy az adás további nyugtázására nincs szükség. Ezt követően az adást nem lehet megszakítani 5 másodpercnél hosszabb ideig, miközben a légi jármű a végső megközelítési egyenesen van.

(4) A légi járművet rendszeres időközönként tájékoztatni kell a futópálya meghosszabbított középvonalához viszonyított helyzetéről. Indokolt esetben irányhelyesbítéseket kell adni a légi járműnek a meghosszabbított középvonalra való visszavezetés érdekében.

(5) A (4) bekezdésben említett oldalszög eltérések esetében a légi jármű vezető nem helyesbítheti az eltéréseket, kivéve ha kifejezetten arra utasítják.

(6) A légi járművet tájékoztatni kell, ha a sikló pályára elérési pontjához közeledik. Közvetlenül a sikló pályára elérése előtt utasítani kell, hogy kezdje meg a süllyedést és ellenőrizze az alkalmazható elhatározási magasságot. Ezt követően a légi járművet rendszeres időközönként tájékoztatni kell a sikló pályához viszonyított helyzetéről. Ha helyesbítésre nincs szükség, rendszeres időközönként arról kell tájékoztatni a légi járművet, hogy a sikló pályán van. A sikló pályától való eltéréseket meg kell adni a légi járműnek azon utasításokkal együtt, hogy szabályozza a süllyedés mértékét, ha a légi jármű által végzett helyesbítés nem látszik kielégítőnek. A sikló pályára való visszatérés elkezdésekor és a sikló pályára elérése előtt is tájékoztatni kell a légi járművet.

(7) A sikló pályától való eltérések esetében a légi jármű vezető helyesbítő ténykedést végezhet az irányító által megadott tájékoztatások alapján, akkor is, ha annak elvégzésére kifejezetten nem utasítják.

(8) Mielőtt a légi jármű elérné a földterési ponttól mért 2 NM (4 km) távolságot, vagy gyorsabb légi jármű esetén ennél nagyobb távolságban, bizonyos fokú eltérés megengedhető a sikló pályától és nem kell pontosan megadni a tényleges értéket a sikló pályára felett vagy alatt, kivéve ha indokolt a változás mértékének vagy az eltérés értékének hangsúlyozása érdekében. 2 NM (4 km) távolságon belül a sikló pályától való eltérést meg kell adni a légi járműnek,

lehetőség szerint a meghatározott távolságokban kifejezve. Ha szükséges, a légi járműnek nyújtott tájékoztatást olyan módon kell megadni, hogy az a légi jármű vezetőt azonnali cselekvésre készítse.

(9) Ha a magassági egység meghibásodik a PAR bevezetés alatt, erről a légi forgalmi irányítónak azonnal tájékoztatnia kell a légi járművet. Lehetőség szerint át kell térnie SRA bevezetésre, tájékoztatva a légi járművet a módosított OCA vagy OCH értékről, vagy utasítást kell adnia a bevezetés megszakítására.

(10) 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 magasság tájékoztatásoknak és utasításoknak.

(11) A PAR bevezetés befejeződik, ha a légi jármű eléri azt a pontot, ahol a sikló pálya az OCA-t vagy OCH-t keresztezi. Ettől függetlenül a tájékoztatás adását folytatni kell egészen addig, amíg a légi jármű el nem éri a küszöböt. A bevezetés megfigyelése és a tájékoztatások adása a precíziós bevezető légi forgalmi irányító megítélése szerint a földetérési pontig folytatható, amely esetben a légi járművet értesíteni kell, ha a küszöb felett van.

(12) Ha a magassági radarerőn a jelmozgás azt mutatja, hogy a légi jármű valószínűleg megszakított megközelítési eljárást kezdett meg, a légi forgalmi irányítónak:

- a) ha elég idő áll rendelkezésre, hogy a légi járműtől választ kapjon, közölnie kell a légi járművel a sikló pályától való eltérés nagyságát, és meg kell kérdeznie a légi járművet, hogy megszakított megközelítést kíván-e végrehajtani. Ha utóbbit a légi jármű megerősíti, a légi forgalmi irányítónak meg kell adnia a megszakított megközelítésre vonatkozó utasításokat a 273. § (8) bekezdésében foglaltak szerint,
- b) ha nem áll elég idő rendelkezésre, hogy a légi járműtől választ kapjon, különösen akkor, ha 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 be kell fejeznie a bevezetést a rendes befejezési pontnál. Ha a magassági információ arra enged következtetni, a rendes befejezési pont előtt vagy utána, hogy a légi jármű megszakított megközelítést hajt végre, a légi forgalmi irányítónak meg kell adnia a megszakított megközelítésre vonatkozó utasításokat a 273. § (8) bekezdés szerint.

118. ATS felderítő rendszer használata a repülőtéri irányító szolgálatnál

276. §

(1) ATS felderítő rendszer a repülőtéri irányító szolgálat ellátása során

- a) a végső egyenesen lévő légi jármű repülési pályájának megfigyelésére,
- b) a repülőtér közelében működő más légi járművek repülési pályájának megfigyelésére,
- c) a 113. alcímben meghatározott elkülönítés létrehozására egymást követő induló légi járművek között, és
- d) VFR repüléseknek navigációs segítség nyújtására használható.

(2) Rendkívüli körülmények, különösen kényszerhelyzetek kivételével nem lehet IFR és különleges VFR repüléseket vektorálni.

(3) Különös figyelemmel kell eljárni a VFR repülések vektorálásakor, biztosítva, hogy az érintett légi járművek véletlenül se kerüljenek műszeres meteorológiai körülmények közé.

(4) A repülőtéri irányító szolgálat ellátásakor az ATS felderítő rendszer használata nem élvezhet elsőbbséget a repülőtéri forgalom látással történő megfigyelésével szemben.

277. §

(1) A földi mozgás irányítására és ellenőrzésére használt ATS felderítő rendszerek használatának összhangban kell lennie az adott repülőtér működési feltételeivel és

követelményeivel, különösen a látási feltételeket, a forgalmi sűrűséget és a repülőtér elrendezését figyelembe véve.

(2) A földi mozgás irányítására és ellenőrzésére használt ATS felderítő rendszereknek a lehetőségekhez mérten képesnek kell lenniük valamennyi légitársaság és a munkaterületen működő egyéb jármű tiszta és félreérthetetlen felismerésére és megjelenítésére.

(3) A légitársaságok és más járművek helyzetének megjelenítése történhet szimbolikus vagy nem szimbolikus formában. Ha van mód a címke megjelenítésére, a berendezésnek képesnek kell lennie a légitársaságok és más járművek kézi vagy automatikus úton történő azonosítására.

278. §

(1) A földi mozgás irányítására és ellenőrzésére használt ATS felderítő rendszereket a munkaterületen és az előtéri gurulóúton lévő forgalom látással történő megfigyelésének kiegészítésére, továbbá a munkaterület szemmel be nem látható részein működő forgalom megfigyelésére kell használni.

(2) A földi mozgás irányítására és ellenőrzésére használt ATS felderítő rendszerek helyzetképernyőjén megjelenített információ

a) a munkaterületen lévő légitársaságok és járművek, valamint az előtéri gurulóúton lévő légitársaságok 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 lényeges helyi forgalomról szóló tájékoztatásra,

d) a munkaterületen lévő légitársaságok vagy járművek, továbbá az előtéri gurulóúton lévő légitársaságok helyzetének megállapítására,

e) ha az irányító szerint szükséges vagy a légitársaság azt kéri, gurulási irány tájékoztatás adására, valamint

f) a mentésben részt vevő járművek számára segítség- és tanácsadásra használható fel.

(3) A (2) bekezdés e) pontja szerinti tájékoztatás a különleges körülményeket, különösen a kényszerhelyzetet kivéve, nem továbbítható géptengely irányként a légitársaság számára.

279. §

A földi mozgás irányítására és ellenőrzésére használt ATS felderítő rendszerek használata esetén a légitársaságok azonosítása a következő eljárások közül egy vagy több alkalmazásával történhet:

a) egy bizonyos, megjelenített helyzetjel összehasonlítása:

aa) az irányító által látással megfigyelt légitársaság helyzettel,

ab) a légitársaság vezetője által jelentett helyzettel, vagy

ac) a helyzetképernyőn megjelenített, és azonosított helyzet kijelzéssel,

b) azonosítás átadásával,

c) automatikus azonosítási eljárással.

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

280. §

Ha a légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátásához ATS felderítő rendszert használnak, a 101-110. és a 116. alcímben meghatározottaknak megfelelően kell eljárni, figyelembe véve azokat a feltételeket és korlátozásokat, amelyek a légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátására vonatkoznak, a 291. §-ban meghatározottak szerint.

281. §

Ha a repüléstájékoztató szolgálat ellátásához ATS felderítő rendszert használnak, a helyzetképernyőn látható információk az azonosított légi járműveknek a következő szolgáltatások nyújtására használhatók fel:

- a) 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,
- c) a légi jármű navigációját segítő tájékoztatás.

XIV. Fejezet

Repüléstájékoztató szolgálat és riasztó szolgálat

120. Repüléstájékoztató szolgálat

282. §

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 tartják nyilván, amelyben a légi jármű repül, és oly módon, hogy azok rendelkezésre álljanak betekintés céljából és arra az esetre, ha kutató- és mentőtevékenységhez azt kéri,
- b) szükség esetén a légiforgalmi szolgálati egység a 313. § (2) bekezdésben meghatározottaknak megfelelően továbbítja a tájékoztatásokat a többi érdekelt légiforgalmi szolgálati egység részére.

283. §

(1) A repüléstájékoztató szolgálat ellátására vonatkozó felelősséget egy repülésre vonatkozóan egy FIR-ben illetékes ATS egység a szomszédos FIR-ben illetékes ATS egységnek rendes körülmények között, a közös FIR határ átrepülésének időpontjában adja át.

(2) Ha a repüléstájékoztató szolgálat ellátására vonatkozó felelősség átadása során a 231. § (1) bekezdésnek megfelelően koordinálásra van szükség, de a kommunikációs berendezések ezt nem teszik lehetővé, lehetőség szerint az átadó ATS egységnek a repüléstájékoztató szolgáltatást addig kell nyújtania, amíg a légi jármű nem létesít kétoldalú összeköttetést azzal az illetékes ATS egységgel, amelynek a FIR-ébe belép.

284. §

(1) A 285. § (1) bekezdésben meghatározottak kivételével a légi járművek számára a tájékoztatásokat a következő módszerek egyikével kell továbbítani:

- a) az előnyben részesítendő módszer az illetékes ATS egység által kezdeményezett, valamely légi járműnek szóló címzett adás, amely biztosítja a vétel nyugtázását,
- b) az összes érintett légi járműnek szóló, nyugtázás nélküli általános hívás,
- c) általános adás, vagy
- d) adatkapcsolat.

(2) Az (1) bekezdés c) pontja szerinti általános hívásokat olyan esetekre kell korlátozni, ha több légi jármű részére késedelem nélkül lényeges tájékoztatásokat kell adni, különösen váratlanul előadódó veszélyek, a használatos futópálya megváltoztatása vagy az alapvető bevezető és megközelítési berendezések meghibásodása esetén.

(3) Az (1) bekezdés a) pontja esetében figyelembe kell venni, hogy bizonyos körülmények között, különösen a végső megközelítés befejező szakaszában, előfordulhat, hogy a címzett adás nyugtázása a légi jármű részéről nem lehetséges.

285. §

(1) A megfelelő SIGMET és AIRMET tájékoztatásokat, valamint azokat a különleges légijelentéseket, amelyeket a SIGMET összeállításakor még a SIGMET-be nem építettek be, a 284. § (1) bekezdésben meghatározott módszerek közül legalább egyvel meg kell adni a légijárművek számára. A különleges légijelentéseket azok kiadásától számítva 60 percen keresztül kell továbbítani a légijárművek számára.

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

286. §

A kitörés előtti vulkántevékenységről, a vulkán kitörésről és a vulkáni hamufelhőkről, a hamufelhők helyzetéről és az érintett repülési szintekről szóló tájékoztatásokat a 284. § (1) bekezdésben meghatározott módszerek közül legalább egyvel kell megadni a légijárműveknek.

287. §

Radioaktív anyagok vagy mérgező kémiai vegyületek légkörbe jutásáról szóló tájékoztatásokat, ha ezek hatással lehetnek az ATS egység illetékességi területén belüli légtérre, a 284. § (1) bekezdésben meghatározott módszerek közül legalább egyvel kell megadni a légijárműveknek.

288. §

(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 légijármű számára, címzett adásban a repülési tervben feltüntetett indulási, rendeltetési és kitérő repülőterekre vonatkozóan,
- b) az érintett légijárműveknek 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 vagy D-VOLMET-et használják.

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

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

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

289. §

A nehéz és közepes, személyzet nélküli szabad ballonokról szóló tájékoztatásokat a légijárművek számára a 284. § (1) bekezdésben meghatározott módszerek közül legalább egyvel kell továbbítani.

290. §

(1) Az „F” osztályú légtérben üzemeltetett, légiforgalmi tanácsadó szolgálatban részesülő IFR repüléseknek az ellenőrzött repülésekre vonatkozó eljárásokat kell végrehajtaniuk az alábbi kivételekkel:

- a) a repülési terv és annak későbbi változtatásai nem engedélyhez kötöttek, tekintettel arra, hogy a légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó egység kizárólag lényeges helyi forgalom

jelenlétéről szóló tanácsadást biztosít, vagy valamilyen manőver végrehajtását javasolja a légi járműnek,

- b) a légi jármű vezetőjének elhatározásán múlik, hogy a kapott tanácsoknak és javaslatoknak megfelelően jár-e el, és a légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó egységet haladéktalanul értesítenie kell elhatározásáról,
- c) levegő-föld összeköttetést kell tartani a légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátására kijelölt légiforgalmi szolgálati egységgel, a tanácsadói légtérben vagy tanácsadói útvonalon történő működés során.

(2) A tanácsadói légtérben IFR repülést végrehajtani szándékozó légi járműnek repülési tervet kell benyújtania, valamint annak későbbi változásairól értesítenie kell a tanácsadó szolgálatot ellátó egységet.

291. §

A légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó légiforgalmi szolgálati egység köteles:

- a) tanácsolni az induló légi járműnek, hogy a megadott időben szálljon fel, és a repülési tervben megadott magasságokon repüljön, ha a légi jármű ezzel előre láthatólag más ismert forgalommal nem kerül majd konfliktushelyzetbe,
- b) javasolni a légi járműnek olyan manőver végrehajtását, amellyel a potenciális veszélyhelyzet elkerülhető, elsőbbséget adva annak a légi járműnek, amely már tanácsadói légtérben van, azokkal az egyéb légi járművekkel szemben, amelyek az ilyen tanácsadói légtérbe kívánnak belépni, és
- c) továbbítani a légi járműveknek forgalmi tájékoztatásokat, amelyek ugyanazokból az információ elemekből állnak, mint amelyek a körzeti irányító szolgálat esetében vannak előírva.

292. §

(1) Azokon a repülőtereken, ahol az ATS levegő-föld összeköttetés terhelésének, valamint a közleményváltások számának csökkentésére van szükség, automatikus beszédüzemű közelségi tájékoztató szolgálati adást (Voice-ATIS, Automated Terminal Information System, a továbbiakban: beszédüzemű ATIS) kell biztosítani, amely lehet:

- a) az érkező légi járművek számára szóló külön adás,
- b) az induló légi járművek számára szóló külön adás,
- c) az érkező és induló légi járművek számára szóló közös adás vagy
- d) külön az érkező és külön az induló légi járművek számára szóló két adás azokon a repülőtereken, amelyeken az érkező és induló légi járművek számára összeállított egy közös rádióadás túlságosan hosszú lenne.

(2) Az beszédüzemű ATIS adások számára külön VHF frekvenciát kell biztosítani. A beszédüzemű ATIS adás a legalkalmasabb közelségi navigációs berendezés hangcsatornáján, lehetőség szerint T-VOR-on is sugározható, ha a berendezés hatótávolsága és a sugárzott adás érthetősége megfelelő, valamint a navigációs berendezés azonosítója a közleménnyel felváltva kerül sugárzásra. A beszédüzemű ATIS adás közlemény hossza lehetőség szerint ne haladja meg a 30 másodpercet. Az adás sebessége vagy az ATIS adás sugárzására használt navigációs berendezés azonosító jele, ha az ATIS adást egy navigációs berendezés hangcsatornáján sugározzák, nem csökkentheti az ATIS közlemény érthetőségét.

(3) Nem lehet beszédüzemű ATIS adást az ILS berendezés hangcsatornáján sugározni.

(4) A beszédüzemű ATIS adásnak folyamatos és ismétlődő adásnak kell lennie.

(5) Ha az ATIS adást nem a tájékoztatások megadásáért felelős 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.

(6) Nemzetközi repüléseket kiszolgáló repülőtereken az ATIS adást angol nyelven kell sugározni. Ha a beszédüzemű ATIS-t több, mint egy nyelven sugározzák, minden nyelvre külön, egyedi csatornát kell használni.

(7) Ha beszédüzemű ATIS adást biztosítanak:

- a) a tájékoztató közleménynek csak egy repülőtérről lehet vonatkoznia,
- b) a kiadott tájékoztatást azonnal módosítani kell, ha jelentős változás következik be,
- c) az ATIS közlemény összeállításáért és továbbításáért a légiforgalmi szolgálatok felelősek, és
- 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.

(8) Ha a gyorsan változó időjárási körülmények miatt az időjárás jelentés ATIS adásba történő felvétele nem célszerű, az ATIS közleményben jelezni kell, hogy a légi jármű az aktuális időjárási tájékoztatást az illetékes ATS egységgel történő első kapcsolatfelvétel alkalmával kapja meg.

121. Riasztó szolgálat

293. §

A repülőtereken vagy a repülőtéri kényszerhelyzeti szolgálatok illetékességi területén előforduló kényszerhelyzet esetén a repülőtéri irányító toronynak vagy repüléstájékoztató egységnek először a helyi kényszerhelyzeti szolgálatokat kell riasztania, majd értesítenie kell bajba jutott légi járművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról szóló miniszteri rendeletben meghatározott szervezetet (a továbbiakban: mentés koordinálására kijelölt szerv).

294. §

(1) Ha valamely kényszerhelyzet akkor áll elő, amikor a légi jármű a helyi kényszerhelyzeti szolgálatok illetékességi területén kívül üzemel, az illetékes légiforgalmi egységnek azonnal értesítenie kell a mentés koordinálására kijelölt szervet.

(2) A légiforgalmi irányító egységnek vagy a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egységnek az általa kezelt légi jármű kényszerhelyzete esetén a mentés koordinálására kijelölt szervet a munkahelyi előírásoknak megfelelően kell értesítenie.

(3) Repülőtéri repüléstájékoztató egység kezelésében lévő légi jármű kényszerhelyzete esetén a repülőtéri repüléstájékoztató egységnek értesítenie kell a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egységet, amelynek a mentés koordinálására kijelölt szervet a munkahelyi előírásoknak megfelelően kell értesítenie.

(4) A mentés koordinálására kijelölt szervet azonnal értesíteni kell, ha úgy ítélik meg, hogy valamely légi jármű a következők szerinti kényszerhelyzeti állapotban van:

- a) bizonytalanság állapota,
- b) riasztás állapota, vagy
- c) veszély állapota.

(5) Az értesítésnek a rendelkezésre álló következő tájékoztatásokat kell tartalmaznia ebben a sorrendben:

- a) a kényszerhelyzetben lévő légi jármű (4) bekezdés alapján megállapított kényszerhelyzeti állapota,
- b) a hívó szerv és személy neve,
- c) a kényszerhelyzet természete,
- d) a repülési terv lényeges adatai,
- e) azon egység megnevezése, amely utoljára volt kapcsolatban a légi járművel, az összeköttetés időpontja és az alkalmazott módszer,
- f) az utolsó helyzetjelentés és meghatározásának módja,
- g) a légi jármű színe és megkülönböztető jelzései,

- h) a légijármű fedélzetén tartózkodó személyek száma és a teheráruként szállított veszélyes áruk,*
 - i) a kényszerhelyzetet jelentő egység által végrehajtott intézkedések,*
 - j) egyéb vonatkozó tájékoztatás.*
- (6) Az (5) bekezdés szerinti tájékoztatás azon adatait, amelyek nem állnak rendelkezésre a mentés koordinálására kijelölt szerv értesítésének időpontjában, a légiforgalmi szolgálati egység kísérelje meg beszerezni a veszélyállapot bejelentése előtt, ha feltételezhető, hogy ez a fázis bekövetkezik.
- (7) A (4) bekezdésben meghatározott értesítésen kívül a mentés koordinálására kijelölt szervnek késedelem nélkül meg kell adni
- a) minden további hasznos tájékoztatást, különös tekintettel a kényszerhelyzet egymást követő állapotainak kialakulására, vagy*
 - b) azt a tájékoztatást, hogy a kényszerhelyzet megszűnt.*
- (8) A mentés koordinálására kijelölt szerv által kezdeményezett tevékenység megszüntetése ugyanezen központ feladata.

295. §

- (1) Ha a légiforgalmi irányító egység vagy a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egység úgy ítéli meg, hogy a légijármű a bizonytalanság vagy a riasztás állapotában van, lehetőség szerint 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 294. § (4) bekezdésnek megfelelően azonnal értesíteni kell.
- (2) Az ACC vagy a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egység által a mentés koordinálására kijelölt szervvel közölt minden adatot, lehetőség szerint késedelem nélkül a légijármű üzemben tartójának is meg kell adni.
- (3) A légijármű üzemben tartó tájékoztatására az adott körülményeknek megfelelő leggyorsabb összeköttetési eszközt kell igénybe venni.

296. §

- (1) Ha egy légijárműről 3 percen belül nem érkezik értesítés 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 állapotra vonatkozó eljárásokat a 294. § (4) bekezdésben meghatározottaknak megfelelően alkalmazni tudja, ha a körülmények ennek alkalmazását indokolttá teszik.
- (2) Ha a riasztást olyan repülés vonatkozásában kell elvégezni, amely több FIR-t, vagy irányítói körzetet érint és a légijármű helyzete kétséges, a riasztó szolgálat koordinációs feladatainak ellátásáért az a FIR-t vagy irányítói körzetet kiszolgáló ATS egység felelős,
- a) amelyben a légijármű az utolsó levegő-föld összeköttetés időpontjában repült,*
 - b) amelybe a légijármű belépni készült, ha az utolsó levegő-föld összeköttetést a két FIR vagy irányítói körzet határán, vagy ahhoz közel létesítették,*
 - c) amelyben a légijármű közbenső leszállóhelye vagy rendeltetési repülőtere található,*
 - ca) ha a légijármű nem volt felszerelve megfelelő kétoldalú rádióösszeköttetést biztosító berendezésekkel, vagy*
 - cb) nem állt helyzetjelentési kötelezettség alatt.*
- (3) A (2) bekezdésben meghatározottak szerint a riasztó szolgálat ellátásáért felelős egységnek
- a) a kényszerállapotról vagy állapotokról tájékoztatnia kell a repülés további útvonalán lévő többi érintett FIR-ben vagy irányítói körzetben a riasztó szolgálatot ellátó egységeket, szükség szerint a kitérő repülőteret is, valamint mindazon FIR-eket kiszolgáló ACC-kat, amelyek illetékességi területére a légijármű feltételezhetően beléphet,*

- b) tájékoztatnia kell továbbá az a) pontban meghatározott ATS egységekhez tartozó mentés koordinálására kijelölt szerveket. Ha részükre a közlemény közvetlenül nem továbbítható, az érintett ATS egységeknek továbbított közleményben fel kell kérni ezen egységeket, hogy értesítsék a mentés koordinálására kijelölt szerveket a helyi eljárásaiknak megfelelően,
 - c) fel kell kérnie az a) pontban meghatározott egységeket, hogy minden megfelelő eszköz, de különösen a 298. §-ban meghatározott eszközök felhasználásával segítsék a feltételezhetően kényszerhelyzetben lévő légitárműre vonatkozó bármely hasznos tájékoztatás beszerzésére irányuló ténykedéseket,
 - d) össze kell gyűjtenie az egyes kényszerállapotok során beszerzett tájékoztatásokat, és azt követően, hogy annak szükségességét megállapította, továbbítania kell a mentés koordinálására kijelölt szervnek, és
 - e) a körülményektől függően be kell jelentenie a kényszerállapot megszűnését.
- (4) A 294. § (5) bekezdésben meghatározottak szerint szükséges tájékoztatások beszerzésénél különös figyelmet kell fordítani arra, hogy az illetékes mentés koordinálására kijelölt szervet értesítsék a túlélők számára rendelkezésre álló, a repülési terv 19. rovatában meghatározott azon kényszerhelyzeti frekvenciáról, amely rendes körülmények között nem kerül továbbításra.

297. §

- (1) A légiforgalmi szolgálati egységeknek szükség szerint fel kell használniuk minden rendelkezésre álló eszközt, hogy a kényszerhelyzetbe került légitárművel a kapcsolatot felvegyék és fenntartsák, valamint arról tájékoztatást kérjenek.
- (2) A tájékoztatást a külföldi légiforgalmi egységek részére, ha rendelkezésre áll, az ATS közvetlen távbeszélő hálózaton, és ezt követően az AFTN-en kell továbbítani kényszerhelyzeti közlemény formájában.
- (3) Ha a (2) bekezdés szerinti közleményt AFTN-en keresztül továbbítják, a kényszerhelyzeti állapotok jelzésére a következő jelölések szolgálnak:
- a) bizonytalanság állapota: INCERFA,
 - b) riasztás állapota: ALERFA,
 - c) veszély állapota: DETRESFA.
- (4) A (2) bekezdés szerinti értesítésnek a rendelkezésre álló következő tájékoztatásokat kell tartalmaznia a megadott sorrendben:
- a) INCERFA, ALERFA vagy DETRESFA, a (3) bekezdésben foglaltaknak megfelelően,
 - b) a hívó szerv és személy,
 - c) a kényszerhelyzet 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 légitármű színe és megkülönböztető jelzései,
 - h) a légitárművek fedélzetén tartózkodó személyek száma és az esetlegesen szállított veszélyes áruk,
 - i) a jelentő egység által megtett intézkedések, és
 - j) egyéb idevonatkozó megjegyzések.
- (5) Az ATS közvetlen távbeszélő-hálózaton továbbított kényszerhelyzeti állapotok jelzésére a következő kifejezések szolgálnak:
- a) bizonytalanság állapota: UNCERTAINTY PHASE,
 - b) riasztás állapota: ALERT PHASE,
 - c) veszély állapota: DISTRESS PHASE.

298. §

(1) Ha feltételezhetően kényszerhelyzet áll fenn, az adott légi jármű útvonalát megfelelő módon követni kell valószínű további helyzetének és az utolsó ismert helyzetétől számított maximális működési körzetének meghatározása érdekében.

(2) A kényszerhelyzetben levő légi jármű közelében működő más, ismert légi járművek repülését szintén figyelemmel kell kísérni azok valószínű jövőbeni helyzetének és maximális repülési időtartamuknak a megállapítása érdekében.

299. §

(1) A riasztó valamint kutató- és mentőszolgálatok ellátásának megkönnyítése érdekében a légi járművek, mielőtt belépnek, vagy mialatt kijelölt körzetekben vagy útvonalakon közlekednek, be kell tartaniuk a repülési rendeletben és a SERA rendeletben meghatározott, a repülési terv benyújtására, kitöltésére, megváltoztatására és zárására vonatkozó rendelkezéseket.

(2) Hosszabb időt igénybe vevő kutató-mentő tevékenység esetén célszerű lehet a kutató-mentő tevékenység által érintett terület függőleges és oldalirányú határait NOTAM-ban közzétenni, valamint figyelmeztetni a tényleges kutató-mentő tevékenységben részt nem vevő és a légiforgalmi irányítás ellenőrzése alatt nem álló légi járműveket, hogy az ilyen területeket kerüljék el, kivéve ha az illetékes ATS egységtől eltérő felhatalmazásuk van.

XV. Fejezet

Koordinálás

122. A légiforgalmi irányító szolgálat ellátásával kapcsolatos koordinálás

300. §

(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 a koordinálás előkészítése céljából, ha szükséges,
- b) az átdadó ATC egység által kezdeményezett koordinálás az irányítás átadásának feltételeiről,
- c) szükség szerinti koordinálás, és az irányítás átadás feltételeinek, az átvevő ATC egység által történő elfogadása, és
- d) az irányítás átadása az átvevő ATC egység vagy irányítói szektor részére.

(2) Az ATC egységnek a lehetséges mértékben szabványos eljárásokat kell kidolgoznia és alkalmaznia a repülésekre vonatkozó koordinálásra és az irányítás átadására, különösen a szóbeli koordinálás szükségességének csökkentése érdekében. A koordinálási eljárásoknak összhangban kell lenniük a (3) bekezdésben meghatározott munkahelyi és az együttműködési megállapodásokkal valamint a munkahelyi utasításokkal.

(3) Az együttműködési megállapodásoknak és munkahelyi utasításoknak, ha alkalmazhatók, a következő elemekre kell kitérniük:

- a) a felelősségi és közös érdekeltségű terület meghatározása, légtér szerkezet és légtér osztályozás,
- b) az ATS ellátására vonatkozó felelősség bármilyen átruházása,
- c) a repülési terv és irányítói adatok cseréjének eljárásai, beleértve az automatikus vagy 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, különösen a meghatározott magasságok vagy repülési szintek, meghatározott elkülönítési minimumok vagy az átadás időpontjára létrehozandó térköz és az automatikus eszközhasználat, a
- i) ATS felderítő rendszer koordinálási eljárások,
- j) SSR kód kiosztási eljárások,
- k) az induló forgalomra vonatkozó eljárások,
- l) az érkező forgalomra vonatkozó kijelölt várakozási pontok és eljárások,
- m) az alkalmazható rendkívüli eljárások és
- n) bármilyen más, a koordinálásra és az irányítás átadására vonatkozó intézkedések vagy tájékoztatások.

301. §

(1) A szomszédos irányítói körzetekben légiforgalmi szolgálatot ellátó ATC egységek közötti koordináció biztosítása érdekében az ATC egységeknek a repülés végrehajtása során egységről-egységre továbbítaniuk kell a szükséges repülési terv és irányítói tájékoztatásokat. Ha az illetékes ATS egységek közötti együttműködési megállapodás előírja, a légijárművek elkülönítésének elősegítéséhez a FIR határának közvetlen közelében lévő, meghatározott útvonalakon vagy útvonal szakaszokon működő repülések repülési terveiről és repülésük előrehaladásáról szóló tájékoztatással el kell látni az ilyen útvonalakkal vagy útvonal szakaszokkal szomszédos FIR-ben felelős ATC egységeket is.

(2) Az (1) bekezdésben említett repülési tervet és légiforgalmi irányítói tájékoztatásokat kellő időben kell továbbítani, hogy az átvevő egységnek vagy egységeknek lehetősége legyen az adatok vételére és kiértékelésére, valamint az érintett egységek közötti szükséges koordinálásra.

302. §

(1) Egy légijármű irányításának felelősségét az egyik ATC egységtől a következő egység részére a közös irányítói körzet határ keresztezésének időpontjában, a légijármű irányítását végző egység által meghatározottak szerint, vagy olyan más pontnál vagy időpontban kell átadni, amelyben a két egység kölcsönösen megállapodott.

(2) Ha az ATC egységek közötti együttműködési megállapodás előírja, a légijármű átadásakor az átadó egységnek értesítenie kell az átvevő egységet, hogy a légijármű az átadáshoz megfelelő helyzetben van, valamint meg kell határoznia, hogy az irányítás felelősségének átvétele közvetlenül a szektorhatáron, az együttműködési megállapodásban meghatározott más átadási ponton, vagy a két egység közötti koordináció alapján egyéb ponton vagy időben történjen.

(3) Ha az irányítás átadásának időpontja vagy helye nem azonnali, az átvevő ATC egység az átadó egység hozzájárulása nélkül nem változtathatja meg a légijármű irányítói engedélyét a kölcsönösen megállapított irányítás átadási időpont vagy pont előtt.

(4) Ha a légijárművet az átvevő ATC egységnek összeköttetésre adják, az átvevő ATC egység nem vállalhatja át az irányítás felelősségét az irányítói légtér határának keresztezési időpontjáig vagy az ATC egységek közötti együttműködési megállapodásban meghatározott egyéb irányítás átadási pont előtt.

(5) Ha egy azonosított légijármű irányításának átadására kerül sor, a 114. alcímben meghatározott megfelelő eljárásokat kell alkalmazni.

303. §

(1) Az átadó ATC egységnek, a légijármű indulása előtt kell a tájékoztatásokat az átvevő ATC egység számára továbbítani a hozzájárulási kérelemmel együtt, ha a 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. A szükséges időtartamot az együttműködési megállapodásban vagy munkahelyi előírásokban kell meghatározni. Ha a már korábban továbbított érvényes repülési terv és légiforgalmi irányítói adatokban történő változás miatt új közlemény korábban kerül továbbításra, mint ez a meghatározott időtartam, nem kell hozzájárulást kérni az átvevő ATC egységtől.

(2) Ha a levegőben lévő légitársaság belépési engedélyének kérésekor hátralévő repülési ideje a szomszédos irányítói körzet határáig kevesebb, mint a koordinálásra meghatározott minimum, a légitársaságot várakoztatni kell az átadó ATC egység irányítói körzetében mindaddig, amíg a repülési tervet és irányítói tájékoztatásokat a hozzájárulási kérelemmel együtt nem továbbították, és a koordinálást el nem végezték a szomszédos ATC egységgel.

(3) Ha a légitársaság az érvényes repülési tervének módosítását kéri, vagy az átadó ATC egység a légitársaság érvényes repülési tervének módosítását javasolja és a légitársaság repülési ideje kevesebb az ellenőrzött légtér határáig a koordinálásra meghatározott minimumnál, a módosított engedély kiadásával várni kell a javaslatnak a szomszédos ATC egység által történő elfogadásáig.

(4) Ha határszámítási adatokat kívánnak továbbítani az átvevő egység általi hozzájárulás céljából, a még el nem indult légitársaság 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 légitársaság határra érkezési idejét a várakozási ponttól a határig szükséges számított idő és a koordináláshoz várhatóan szükséges idő alapján kell kiszámítani.

(5) A körülményeket, beleértve azokat a meghatározott repülési időket, amelyekre hozzájárulási kérelmeket kell továbbítani, az együttműködési megállapodásokban vagy munkahelyi előírásokban kell meghatározni.

304. §

(1) Az átadó egységnek 5 perccel azelőtt kell átadni a légitársaság levegő-föld összeköttetését az átvevő ATC egységnek, mint, amikor a légitársaságot a közös irányítói körzethatár elérésére számítják, kivéve ha a 113. alcímben meghatározott elkülönítési minimumokat alkalmazzák, vagy a két érintett ATC egység másként állapodott meg.

(2) Ha az irányítás átadásának időpontjában a 113. alcímben meghatározott elkülönítési minimumokat alkalmazzák, a légitársaság levegő-föld összeköttetésének átadását az átadótól az átvevő ATC egység felé azonnal el kell végezni, azt követően, hogy az átvevő ATC egység beleegyezett az irányítás átvételébe.

(3) Az átvevő ATC egységnek rendes körülmények között akkor kell értesítenie az átadó egységet arról, hogy a légitársasággal a rádió vagy adat összeköttetést felvette és a légitársaság irányítását átvette, ha az érintett ATC egységek közötti együttműködési megállapodás előírja. Az átvevő ATC egységnek értesítenie kell az átadó egységet olyan esetben, ha a légitársasággal az összeköttetés nem jött létre az elvártak megfelelően.

(4) Ha egy irányítói körzet egy része olyan módon került kijelölésre, hogy azt a légitársaság rövid időtartam alatt repüli át, megállapodást kell kötni az összeköttetésnek a következő irányítói körzetben illetékes egység részére történő közvetlen átadásáról. 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 fenntartásáért.

(5) A légitársaságnak engedélyezhető, hogy átmenetileg összeköttetésben legyen egy másik, a légitársaságot nem irányító egységgel.

305. §

Ha a repülés a továbbiakban nem ellenőrzött repülésként folytatódik, ideértve azokat az eseteket, amikor elhagyja az ellenőrzött légteret, vagy törli IFR repülését és VFR repülésként üzemel olyan légterben, ahol a VFR repülések számára irányító szolgálatot nem nyújtanak, az érintett ATC egységnek biztosítani kell, hogy a repülésre vonatkozó megfelelő tájékoztatásokat eljuttassák minden olyan ATS egységnek, amely a repülés további szakaszán a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatok ellátásáért felelős, a szolgáltatásoknak a légijármű számára történő biztosítása céljából.

306. §

(1) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység az ACC által számára átadott légijárműveknek az ACC-től függetlenül adhat engedélyeket, kivéve ha az együttműködési megállapodásokban vagy munkahelyi utasításokban másként határozták meg, vagy az adott ACC egyes esetekre vonatkozóan másként határozta meg. Ha érinti, megszakított megközelítéskor azonnal értesíteni kell az ACC-t, és szükség esetén, indokolt esetben a további intézkedéseket az ACC és a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység között koordinálni kell.

(2) Az ACC a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységgel elvégzett koordinálás után a légijárművet a repülőtéri irányító toronynak közvetlenül is átadhatja, ha a légijármű a megközelítést végig látási meteorológiai körülmények között hajtja végre.

307. §

(1) A felszállás időpontját az ACC akkor határozza meg, ha szükséges vagy indokolt, hogy
a) az indulást koordinálják a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek át nem adott forgalomra vonatkozóan, és

b) útvonal elkülönítést biztosítsanak az azonos útirányt követő induló légijárművek között.

(2) A felszállási időt a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység szabja meg, ha a felszállás időpontja nincs meghatározva, és a részére átadott forgalommal történő koordinálás miatt szükséges.

(3) Az engedély érvényességi idejét az ACC akkor határozza meg, ha az indulási késés a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek át nem adott forgalommal kerülne konfliktusba. Ha saját forgalmi okokból a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek is meg kell határoznia egy-saját engedélyt, annak lejáratí ideje nem lehet későbbi az ACC által meghatározottnál.

308. §

(1) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek azonnal tájékoztatnia kell az ACC-t az ellenőrzött forgalomra vonatkozó következő adatokról:

a) használatos futópálya és a műszer szerinti megközelítési eljárás várható típusa,

b) ha előre láthatóan késleltetés valószínű, a várható bevezetési idő,

c) ha szükséges, a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység által meghatározott, az egymást követő érkező légijárművek közötti átlagos időköz vagy távolság,

d) ha az érkező légijármű átadása a várakozási pont felett történik,

da) a várakozási pont felett, az ACC számára rendelkezésre álló legalacsonyabb szabad repülési szint,

db) 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,

dc) IFR repülési tervnek a légijármű által történt törlése, ha ez a várakozási magasságokat vagy más légijárművek várható bevezetési idejét befolyásolja,

e) a légijárművek indulási ideje, vagy ha a két érintett ATC egység úgy állapodott meg, az irányítói körzet határának vagy egyéb meghatározott pontnak számított időpontja,

- f) nem jelentkező vagy be nem jelentett légijárművekre vonatkozó minden rendelkezésre álló tájékoztatás, és
- g) megszakított megközelítések, ha ezt követően az érintett légijármű az ACC által ellenőrzött légtérbe fog belépni.
- (2) Az ACC-nek haladéktalanul tájékoztatnia kell a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységet az ellenőrzött forgalomra vonatkozó következő adatokról:
- a) az érkező légijármű azonosító jele, típusa és indulási helye,
- b) az érkező légijárműnek a várakozási pont, vagy egyéb meghatározott pont fölé számított ideje és javasolt magassága,
- c) az érkező légijárműnek a várakozási pont fölötti tényleges időpontja és javasolt magassága, ha a légijárműre vonatkozó irányítási felelősséget a várakozási pont fölé érkezéskor adják át a bevezető irányítást ellátó egység részére,
- d) a kért IFR megközelítési eljárás típusa, ha az különbözik a bevezető irányító egység által meghatározottól,
- e) a kiadott várható bevezetési idő,
- f) annak közlése, hogy a légijárműnek engedélyt adtak a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységgel való összeköttetés felvételére, kivéve ha a két egység közötti megállapodás eltérően rendelkezik,
- g) annak közlése, hogy valamely légijárművet irányításra a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek átadtak, és szükség esetén az átadás időpontja és feltételei, és
- h) az induló forgalom torlódás miatti előre látható késleltetése.
- (3) Az érkező légijárművekről szóló tájékoztatásokat az érkezés számított időpontja előtt legalább 15 perccel kell megadni, és szükség szerint módosítani.

309. §

- (1) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység végzi az érkező légijárművek irányítását, amíg át nem adta azokat a repülőtéri irányító toronynak és azok a repülőtéri irányító toronnyal összeköttetésben nincsenek. Együttműködési megállapodásoknak vagy munkahelyi előírásoknak kell szabályozni az érkező légijárművek átadását, figyelembe véve a légtér szerkezetet, a földrajti terep viszonyokat, a meteorológiai körülményeket és a rendelkezésre álló ATS berendezéseket.
- (2) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység felhatalmazhatja a repülőtéri irányító tornyot, hogy az érkező légijárművektől függően, saját megítélése szerint engedélyezze a légijármű felszállását.
- (3) Ha az együttműködési megállapodásokban vagy munkahelyi utasításokban úgy határozták meg, a repülőtéri irányító toronynak különleges VFR repülések engedélyezése előtt be kell szereznie a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység jóváhagyását.

310. §

- (1) A repülőtéri irányító toronynak haladéktalanul tájékoztatnia kell a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységet az ellenőrzött forgalomra vonatkozó következő adatokról:
- a) érkezési és indulási idők,
- b) annak közlése, hogy a megközelítési sorrendben elől haladó légijármű összeköttetésben van a repülőtéri irányító toronnyal, a torony látja azt, és kellő biztosíték van arra, hogy a leszállás végrehajtható,
- c) légijármű késése,
- d) be nem jelentett légijárműre vonatkozó minden rendelkezésre álló tájékoztatás,
- e) megszakított megközelítésekre vonatkozó tájékoztatás, és
- f) a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység irányítása alatt álló légijárművekre mérvadó helyi forgalomról szóló tájékoztatás.

(2) Munkahelyi előírás vagy együttműködési megállapodás alapján az (1) bekezdés a)-c) pontjában meghatározott tájékoztatások megadása nem szükséges.

(3) A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek haladéktalanul tájékoztatnia kell a repülőtéri irányító tornyot az ellenőrzött forgalommal kapcsolatosan a következőkről:

- a) az érkező légi járműnek a repülőtér fölé, vagy a munkahelyi előírásokban vagy együttműködési megállapodásban meghatározott átadási pontra számított érkezési ideje és javasolt magassága, legalább 15 perccel a számított érkezési idő előtt,
- b) annak közlése, hogy a légi járművet utasították a repülőtéri irányító toronnyal való összeköttetés felvételére, és hogy az az irányítást vegye át, ha a légi járművet nem a munkahelyi előírásokban meghatározott pont fölött adják át, és
- c) az induló forgalomnak torlódás miatt előre látható késleltetése.

311. §

(1) Megfelelő repülési terv-adat és irányítói tájékoztatás cserét kell végezni az ugyanazon légiforgalmi irányító egységen belüli légiforgalmi irányítói munkahelyek között:

- a) mindazon légi járműre vonatkozóan, amelynek irányítását átadják az egyik irányítói munkahelytől a másiknak, és
- b) az irányítói szektorok közötti határokhoz olyan közel működő légi járművekre vonatkozóan, melyek a szomszédos szektor forgalmát befolyásolhatják.

(2) Ugyanazon ATC egység szektorai között a koordinálásra és az irányítás átadására vonatkozó eljárásoknak összhangban kell lenniük az ATC egységekre alkalmazott eljárásokkal.

312. §

Az átadó egységnél egyértelműen jelezni kell a repülés koordinálásáért felelős légiforgalmi irányító részére az automatikus koordinálás meghibásodását. A légiforgalmi irányítónak ezt követően a szükséges koordinálást egy előírt másik módszert használva el kell végeznie.

123. A repüléstájékoztató és a riasztó szolgálatok ellátásával kapcsolatos koordinálás

313. §

(1) A repüléstájékoztató szolgálat folyamatosságának biztosítása céljából az egymással szomszédos FIR-ekben repüléstájékoztató szolgálatot ellátó ATS egységeknek koordinálniuk kell az egymás forgalmát érintő IFR és VFR repüléseket. Az ilyen koordinálást az érintett ATS egységek közötti együttműködési megállapodások szerint kell végrehajtani.

(2) Ha a repülések koordinálását az (1) bekezdésnek megfelelően hajtják végre, a koordinációnak tartalmaznia kell az érintett repülésre vonatkozó következő adatokat:

- a) az érvényes repülési terv megfelelő részei, és
- b) az az időpont, amikor a repülő légi jármű a közös körzethatár fölé érkezik.

(3) A (2) bekezdés szerinti tájékoztatást annak a szomszédos FIR-ben illetékes ATS egységnek kell továbbítani, amelynek körzetébe a légi jármű belép, a légi jármű ezen körzetbe való belépését megelőzően.

(4) Ha az érintett ATS egységek közötti együttműködési megállapodás előírja, a repülési tervet és a repülés végrehajtásával kapcsolatos tájékoztatásokat továbbítani kell a FIR határokhoz nagyon közeli útvonalakon vagy útvonalszakaszokon üzemeltetett légi járművekről a szomszédos FIR-ek illetékes ATS egységei részére, az útvonalától eltért vagy azonosítatlan légi járművek azonosításának megkönnyítése, és az elfogás elkerülése érdekében.

(5) Ha egy légi jármű minimális üzemanyagot jelentett, kényszerhelyzetben van, vagy bármely más körülményt, amely a légi jármű biztonságát kétségessé teszi, a kényszerhelyzet típusát és a légi jármű által közölt körülményeket az átadó egységnek jelentenie kell az átvevő egység

számára, és minden más olyan ATS egységnek, amely érintett lehet a repülés vonatkozásában, valamint szükség esetén a társított mentést koordináló központoknak is.

124. A légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátásával kapcsolatos koordinálás

314. §

A légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó ATS egységeknek a 122. alcímben meghatározott koordinálási eljárásokat kell követniük azon légi járművek vonatkozásában, amelyek ilyen szolgáltatást választanak.

XVI. Fejezet

A légiforgalmi szolgálatok közleményei

125. A közlemények kategóriái

315. §

(1) A XV. Fejezet rendelkezéseinek megfelelően, a 316. §-318. §-ban meghatározott közlemények továbbíthatók a légiforgalmi állandóhelyű távközlési szolgálaton, beleértve a légiforgalmi távközlési hálózatot (Aeronautical Telecommunication Network, a továbbiakban: ATN) és AFTN-t, az ATS egységek közötti közvetlen távbeszélő vonalakat, vagy digitális adatátviteli vonalakat és a közvetlen távgépíró, valamint számítógépek közötti vonalakat, vagy a légiforgalmi mozgószolgálaton keresztül, amelyik a megfelelő. A közlemények olyan kategóriába vannak besorolva, amelyek a légiforgalmi szolgálatok által történő alkalmazásukra vonatkoznak, és megközelítő jelzést adnak a fontosságukról is.

(2) Az egyes közlemény típusok után zárójelben álló elsőbbségi jelnek meg kell felelnie az ICAO Annex 10, II. kötet 4. részében azon esetre meghatározott jelzésnek, amikor a közlemény AFTN-en kerül továbbításra.

316. §

Kényszerhelyzeti közlemények

- a) a veszélyességi közlemények és veszélyességi közleményváltás, beleértve a veszély állapotra vonatkozó közleményeket is, amelynek jelzése SS,
- b) a sürgősségi közlemények, ideértve a riasztás állapotára vagy bizonytalanság állapotára vonatkozó közleményeket is, amelynek jelzése DD, és
- c) ismert vagy feltételezett kényszerhelyzetekre vonatkozó egyéb olyan közlemények, amelyek nem tartoznak az a) és b) alpontokba, valamint a rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló közlemények, amelynek jelzése FF, vagy indokolt esetben magasabb jelzés.

317. §

Légi járművek mozgására vonatkozó és irányítói közlemények

a) a légi járművek mozgására vonatkozó, FF közlemények, ideértve:

- aa) a benyújtott repülési terv közleményeket,
- ab) a késési közleményeket,
- ac) a módosító közleményeket,
- ad) a repülési tervet törölő közleményeket,
- ae) az indulási közleményeket, és
- af) az érkezési közleményeket,

b) a koordinációs, FF közlemények, ideértve:

- ba) az érvényes repülési terv közleményeket,
- bb) a határszámítási közleményeket,
- bc) a koordinációs közleményeket,
- bd) az irányítás elfogadási közleményeket, és

- be)* a számítógépek közötti, logikai nyugtázó közleményeket,
- c)* a kiegészítő, FF közlemények, ideértve:
 - ca)* a repülési terv kérő közleményeket,
 - cb)* a kiegészítő repülési terv kérő közleményeket, és
 - cc)* a kiegészítő repülési terv közleményeket,
- d)* a számítógéppel támogatott OLDI típusú koordinációs közlemények, ideértve:
 - da)* az alapeljárás közleményeket,
 - db)* a koordinálási fázist támogató közleményeket,
 - dc)* az átdási fázist támogató közleményeket,
 - dd)* a légvédelmi tájékoztató közleményeket,
 - de)* a polgári-katonai koordinációt támogató közleményeket, és
 - df)* a levegő-föld közötti adatkapcsolatot támogató közleményeket, és
- e)* az irányítói, FF közlemények, ideértve:
 - ea)* az engedély közleményeket,
 - eb)* az áramlás szervezésről szóló közleményeket, és
 - ec)* a helyzetjelentés és légijelentés közleményeket.

318. §

Repüléstájékoztató közlemények a következők:

- a)* forgalmi tájékoztatást tartalmazó, FF közlemények,
- b)* meteorológiai tájékoztatást tartalmazó, FF vagy GG közlemények,
- c)* légiforgalmi berendezések állapotára vonatkozó, GG közlemények,
- d)* lényeges repülőtéri tájékoztatásokat tartalmazó, GG közlemények,
- e)* légiforgalmi esemény jelentést tartalmazó, FF közlemények.

319. §

Ha a különleges kezelési követelmények indokolják, az AFTN-en keresztül továbbított közleményeket DD elsőbbségi jellel kell ellátni a 318. § szerinti elsőbbségi jel helyett.

126. Általános intézkedések

320. §

- (1) Az ATS célú közleményeket az illetékes ATS egységeknek vagy a légijárműveknek kell összeállítaniuk a 127. alcímben meghatározottak szerint, kivéve ha munkahelyi előírások alapján az ATS egységek átadják ennek felelősségét. A légijárművek mozgására vonatkozó közleményeket a légijármű vezető, a légijármű üzemben tartó vagy annak kijelölt képviselője is összeállíthatja és kiadhatja.
- (2) A légijármű mozgásra vonatkozó irányítói és repüléstájékoztató közleményeknek nem légiforgalmi szolgálati célból való összeállítása, ideértve a légijármű üzemeltetéssel kapcsolatos célt is, a 16. alcímben meghatározottak kivételével, a légijármű vezető, légijármű üzemben tartó vagy kijelölt képviselőjének kötelessége.
- (3) A légijárművek mozgására vonatkozó közlemények magukba foglalják a repülési terv, a késési, az érkezési és indulási, a törlési és a helyzetjelentési közleményeket, valamint módosító közleményeiket.
- (4) A repülési terv, az ezekre vonatkozó módosító és a repülési terv törlési közleményeket az (5) bekezdésben meghatározottak kivételével a 317. §-ban meghatározott ATS egységek részére kell megcímezni. A közleményeket a munkahelyi előírásnak megfelelően kell a többi érintett ATS egység, az egységeken belül meghatározott munkahelyek vagy a közlemény egyéb címzettje rendelkezésére bocsátani.
- (5) A légijármű üzemben tartója kérésére az érintett ATS egységeknek egyidejűleg továbbítandó kényszerhelyzeti és a légijárművek mozgására vonatkozó közleményeket szintén meg kell címezni:

- a) egy címzettnek a rendeltetési repülőtéren vagy az indulási repülőtéren, és
 - b) legfeljebb két érintett üzemeltetési irányító egységnek.
- (6) Az (5) bekezdésben említett címzetteket a légijármű üzemben tartója vagy kijelölt képviselője határozza meg.
- (7) Az ATS egységek által a légijármű üzemben tartó üzemeltési felügyelete alá tartozó légijárművek mozgására vonatkozó, az ATS egységek egymás között a haladásról folyamatosan továbbított közleményeit a munkahelyi előírásoknak megfelelően a légijármű üzemben tartó kérésére lehetőség szerint azonnal rendelkezésre kell bocsátani.

321. §

- (1) Az AFTN-en továbbítandó légiforgalmi szolgálati közleménynek tartalmaznia kell
- a) a továbbításra vonatkozó elsőbbségi jelet, a címet vagy címeket, amelyre a közleményt továbbítani kell, és az a dátumot és időpontot, amikor a közleményt a légiforgalmi állandóhelyű szolgálatnál kitöltötték, valamint a feladó jelét a 321. § (8) bekezdés szerint,
 - b) a 11. melléklet szerint összeállított légiforgalmi szolgálati adatokat, amelyeket szükség szerint a 321. § (9) bekezdésben meghatározott kiegészítő címzés előz meg, valamint amelyeket az AFTN közlemény szövegrészeként továbbítják.
- (2) Az (1) bekezdésben említett elsőbbségi jelnek az adott közleménynek megfelelő kétbetűs elsőbbségi jelből kell állnia, a 125. alcímben az egyes közleményfajtáknál meghatározottak szerint.
- (3) A közleményeknek az AFTN-en történő továbbításánál az Annex 10-ben meghatározottak alapján a következő elsőbbségi sorrendet kell alkalmazni:
- a) elsőként továbbítandó az SS,
 - b) másodikként továbbítandó a DD és FF,
 - c) harmadikként továbbítandó a GG és KK
- elsőbbségi jelű közlemény.
- (4) Az (1) bekezdésben említett címnek a címek megjelölését kell tartalmaznia. Mindazon címzett részére, amelynek számára a közleményt továbbítani kell, külön címjelölést kell alkalmazni.
- (5) A (4) bekezdés szerinti címjelölésnek nyolcbetűs jelcsoportból kell állnia, a következő sorrendben:
- a) a rendeltetési helyre kijelölt, az ICAO Doc 7910-ben meghatározott négybetűs helységjelölés,
 - b) hárombetűs jelzés, amely
 - ba) a címzett légiközlekedési hatóságot, szolgálatot vagy légijármű üzemeltetőt azonosító, az ICAO Doc 8585-ben meghatározott hárombetűs ICAO jelzés, vagy
 - bb) ha ilyen jelzést nem állapítottak meg, a következők egyike:
 - bba) „YXY”, ha a címzett katonai szerv/szolgálat,
 - bbb) „ZZZ”, ha a címzett egy levegőben lévő légijármű,
 - bbc) „YYY” az összes többi esetben,
 - c) egybetűs jelzés, amely
 - ca) az X betű, vagy
 - cb) a címzett szerv egy osztályát vagy részlegét azonosító egybetűs jelzés.
- (6) A következő hárombetűs jelzést kell használni a légiforgalmi szolgálati egységeknek címzett ATS közleményekben:
- a) FIR-ért vagy magaslégtéri repüléstájékoztató körzetért felelős központ esetében, ideértve az ACC-t és a repüléstájékoztató szolgálatot is:
 - aa) ha a közlemény egy IFR repülésre vonatkozik: ZQZ
 - ab) ha a közlemény egy VFR repülésre vonatkozik: ZFZ
 - ac) repülőtéri irányító torony: ZTZ
 - ad) légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája: ZPZ

b) más légiforgalmi szolgálati egységet jelentő hárombetűs jelzés a fenti célokra nem használható.

(7) Az (1) bekezdésben említett feladási időnek hat számjegyű nap-idő csoportból kell állnia, amely azt az időpontot jelöli, amikor a közleményt az érintett állandóhelyű állomásnál továbbításra benyújtották.

(8) Az (1) bekezdésben említett feladó jelének, hasonlóan az (5) bekezdés szerinti címzett jelöléséhez, nyolcbetűs jelcsoportból kell állnia, amely azonosítja a feladás helyét és a közleményt feladó szervet.

(9) A következő kiegészítő tájékoztatásra van szükség, amikor a címzett vagy a feladó címjelölésében az (5) bekezdés *bb*) pontja szerint az „YXY”, a „ZZZ”, vagy az „YYY” hárombetűs jelzéseket használják :

a) a szerv megnevezése vagy az érintett légijármű azonosító jele, amelyet a szövegrész elején kell feltüntetni,

b) a kiegészítő tájékoztatás sorrendjének azonosnak kell lennie a címzettek vagy a feladó címjelölésének sorrendjével,

c) ha egynél több ilyen kiegészítés szerepel, ott az utolsót a „STOP” szónak kell követnie, és

d) ha a címzettek címjelölésére vonatkozóan egy vagy több kiegészítés szerepel, továbbá a feladó jelzésére is van kiegészítés, ott a „FROM” szót kell feltüntetni az előtt a szó előtt, amely a feladó címjelölésére vonatkozik.

322. §

(1) A légiforgalmi szolgálati közleményeket a (2) bekezdésben meghatározottak kivételével a 11. mellékletben meghatározottak szerint szabványos szöveggel, szabványos formában és szabványos adatszabványoknak megfelelően kell elkészíteni és továbbítani.

(2) Ha a közleményváltás előszóval történik, akkor az érintett ATS egységeknek a közlemény vételét előszóval kell nyugtáznuk. Az irányítók közötti közvetlen írásos formában történő nyugtázásra nincs szükség. Az automatikus rendszerek között közleményváltással történt koordinálás nyugtázására szükség van, kivéve ha az érintett egységek között erre vonatkozóan külön megállapodások vannak.

127. Közleményváltási eljárások

323. §

(1) Az ATS adatok cseréjénél használandó eljárásokat a légiforgalmi irányítási és az áramlás szervezési eljárások által meghatározott időkövetelmények alapján kell meghatározni.

(2) A közleményváltási eljárás függ továbbá a megfelelő távközlési csatornák rendelkezésre állásától, a kielégítésre váró funkciótól, a cserélendő adatok típusaitól és az érintett központok feldolgozó berendezéseitől.

(3) Az áramlás szervezési eljárásokhoz szükséges alapvető repülési terv adatokat legalább 180 perccel a repülést megelőzően el kell juttatni az érdekelteknek. Az alapvető repülési terv adatokat vagy egyedi repülési terv formájában, vagy ismétlődő repülési terv adatokat tartalmazó, postai úton továbbítandó nyomtatott lista, vagy más, elektronikus adatfeldolgozó rendszerekkel feldolgozható formában lehet benyújtani.

(4) A repülés előtt benyújtott repülési terv adatokat pontosítani kell az időre, az útvonalra és a magasságokra vonatkozó szükséges tájékoztatásokkal együtt.

(5) A légiforgalmi irányítás szempontjából szükséges alapvető terv adatokat a repülés előtt legalább 30 perccel kell eljuttatni a repülés útvonalán lévő első irányító központhoz és az azt követő központokhoz pedig legalább 20 perccel azelőtt, hogy a légijármű az illető központ illetékességi körzetébe lép abból a célból, hogy az felkészülhessen az irányítás átvételére.

(6) A (7) bekezdésben meghatározottak kivételével a második és az azt követő minden egyes központ részére érvényes terv adatokat kell továbbítani

- a) pontosított alapvető repülési terv adatokat is tartalmazó érvényes repülési terv közlemény (CPL), vagy
- b) már rendelkezésre álló pontosított alapvető repülési terv adatokat kiegészítő határszámítási közlemény (EST) formájában.

(7) Azokban a körzetekben, ahol a repülési terv adatcserére automatizált rendszereket használnak, és ezek a rendszerek több ACC-t, bevezető irányító egységet vagy repülőtéri irányító tornyot látnak el adatokkal, ott az egyes közleményeket csak ezen automatizált rendszereknek kell megcímezni, nem pedig minden egyes egyedi ATS egységnek. Az adatok további feldolgozását és szétosztását a hozzá tartozó ATS egységek között a fogadó rendszernek kell elvégeznie.

(8) Ha OLDI közleményeket használnak, a címzett ATS egység meghatározását a közleményt küldő egységnek kell végeznie, és valamennyi közleménynek tartalmaznia kell a következő ATS egység azonosító jelölését. A közleményt vevő egység kizárólag a számára szánt közleményeket fogadhatja el.

324. §

(1) A légijármű mozgására vonatkozó közleményeket egyidejűleg kell megküldeni az útvonalon lévő első ACC-nek és az útvonalnak megfelelő összes többi olyan ATS egységnek, amely nem képes érvényes repülési terv közlemények vételére vagy feldolgozására, valamint, ha megkövetelik, meg kell küldeni az érintett légiforgalmi áramlás szervező egységeknek is.

(2) Budapest FIR-ből induló és Budapest FIR ellenőrzött légterében működő valamennyi IFR és vegyes repülésre vonatkozóan az RPL és FPL adatokat és az azokra vonatkozó kiegészítő és módosító közleményeket az EUROCONTROL Integrált Előzetes Repülési Terv Feldolgozó Rendszer (Integrated Initial Flight Plan Processing System, a továbbiakban: IFPS) egységei számára kell benyújtani.

(3) Az FPL-ek összeállítására és címezésére vonatkozó szabályokat a repülési rendelet határozza meg.

(4) Az IFPS felelős a repülési terv adatok feldolgozásáért és a repülés útvonalán működő valamennyi érintett ATS egységnek időben történő továbbításáért.

325. §

(1) Egy repülés előrehaladását az egymást követő irányítói szektorok vagy irányító központok között a következő lépésekből álló koordinációs és átadási egyeztetésnek kell megelőznie:

- a) szükség szerinti előzetes tájékoztatás a repülésről, a koordinálásra történő felkészülés érdekében,
- b) az az átadó ATC egység által történő irányítás átadás feltételeinek koordinálása,
- c) szükség szerinti kiegészítő koordinálás, és az átvevő ATC egység hozzájárulása az átadási feltételek elfogadásához, és
- d) az irányítás átadása az átvevő egység számára.

(2) A (3) bekezdésben meghatározottak kivételével, a repülésről szóló tájékoztatást valamennyi vonatkozó ATS adatot tartalmazó érvényes repülési terv közlemény, vagy az átadás javasolt feltételeit tartalmazó határszámítási közlemény formájában kell továbbítani. A határszámítási közlemény csak akkor használható, ha a pontosított alapvető repülési terv adatok a fogadó ATS egységnél már rendelkezésre állnak.

(3) Ha OLDI közleményeket alkalmaznak, az előzetes tájékoztatást valamennyi vonatkozó ATS adatot tartalmazó Előzetes Határadatot Tartalmazó Tájékoztató közleménnyel kell elvégezni.

(4) Az (5) bekezdésben meghatározottak kivételével, a koordinációs egyeztetést akkor kell befejezettnek tekinteni, ha az érvényes repülési terv közleményben, a határszámítási

közleményben, vagy egyéb ellenjavaslatban tartalmazott feltételeket akár szóbeli, akár logikai, számítógépek közötti nyugtázással elfogadják.

(5) Az OLDI közlemények használata esetén a koordinációs egyeztetést akkor kell befejezettnek tekinteni, ha a határszámítási adatot tartalmazó Aktivizáló közleményt, vagy annak módosításait tartalmazó alapeljárási közleményeket a 343. §-ben meghatározottaknak megfelelően Logikai Nyugtázó közleménnyel, szóbeli ellenjavaslat nélkül elfogadták, vagy ahol ez alkalmazható, az egyeztetési eljárás során használt válaszköteles közleményeket elfogadták.

(6) A (7) bekezdésben meghatározottak kivételével, a fogadó egység számítógépének Logikai Nyugtázó közleményt kell automatikusan továbbítania, a számítógépek közötti kapcsolaton keresztül folytatott koordinációs párbeszéd egységességének biztosítása érdekében, kivéve ha szóbeli nyugtázást alkalmaznak. Ezt a közleményt akkor kell továbbítani, ha az átadási adatokat megkapták és oly mértékben feldolgozták, hogy az szintaktikai és logikai hibáktól mentesnek tekinthető, azaz a közlemény valós információt tartalmaz.

(7) Az OLDI közlemények használata esetén az átvevő számítógépnek a kapott közleménytől függően Logikai Nyugtázó közleményt vagy Koordinációs Válaszvárasi közleményt kell automatikusan továbbítania a számítógépek közötti kapcsolaton keresztül folytatott koordinációs párbeszéd egységességének biztosítása érdekében. Ezt a közleményt akkor kell továbbítani, ha a vett közleményt megkapták, hiba nélkülinek találták és feldolgozták, valamint ahol ez szükséges, az adat rendelkezésre áll az irányító előtt történő megjelenítés céljából.

(8) Az irányítás átadását félreértést kizáróan kell a fogadó fél tudomására hozni, vagy, a két egység megállapodása alapján, a forgalmat automatikusan átadottnak kell tekinteni, azaz nem kell közleményt váltani az átadó és átvevő egységek között.

(9) Ha az irányítás átadása adatcserével jár együtt, szükség esetén az átadási javaslatnak ATS felderítő rendszertől származó tájékoztató adatokat is kell tartalmaznia. A javaslat már előzetesen elfogadott koordinációs adatokra vonatkozik, rendes körülmények között nincs szükség további koordinációra, de ennek ellenére a javasolt átadási körülmények elfogadásának tényét közölni kell.

(10) Ha a javasolt átadási körülmények a továbbiakban nem elfogadhatók az átvevő egység számára, az átvevő egységnek elfogadható alternatív körülményeket javasolva, további koordinációt kell kezdeményeznie.

(11) Az OLDI közlemények használata esetén az irányítás átadásának jelzésére csak a rádióösszeköttetés átadásával és átvételével kapcsolatos Frekvencia Váltást jelző közlemény, illetve az Összeköttetés Felvételét jelző közlemények állnak rendelkezésre. A közlemények azt jelzik, hogy a légijárművet utasították az átvevő egységgel történő rádióösszeköttetés felvételére, és a légijárművel a rádióösszeköttetést az átvevő egység felvette.

(12) Ha az ATS felderítő rendszertől származó tájékoztatás vétele után a fogadó egység nem képes azonnal azonosítani a légijárművet, akkor szükség szerint további üzenetváltásra van szükség új, felderítő rendszertől származó tájékoztatások beszerzéséhez.

(13) Ha az átadott légijármű irányítását elfogadták, az átvevő egységnek az irányítás átvételét, az átadó egység számára küldött, az irányítás elfogadásának jelzésével kell befejeznie, kivéve ha a két érintett egység között ettől eltérő megállapodás van érvényben.

(14) Az irányítás átadását és elfogadását jelző OLDI közlemények hiánya miatti eljárást a (11) bekezdés határozza meg.

326. §

(1) Ha alapvető repülési tervadatokra vagy kiegészítő repülési terv adatokra van szükség, az adatkérő közleményeket annak a 346. § és 347. §-ban meghatározott ATS egységnek kell megcímezni, amelyről leginkább feltételezhető, hogy rendelkezik a szükséges adatokkal.

(2) Ha az (1) bekezdés szerinti kért tájékoztatás rendelkezésre áll, akkor azt egyedi vagy kiegészítő repülési terv közlemény formájában kell továbbítani.

128. Közleménytípusok és alkalmazásuk

327. §

(1) Kényszerhelyzeti közlemények a 328. §-329. § szerinti közlemények.

(2) Az egyes ismert vagy feltételezett kényszerhelyzettel együtt járó különböző körülmények eleve kizárják a veszélyességi levelezésekre szolgáló, szabványos közleménytípusok pontos meghatározását a 328. §-329. §-ban meghatározottak kivételével.

328. §

(1) Ha bármely ATS egység úgy ítéli meg, hogy egy légi jármű a 2. melléklet 9. Fejezetében meghatározottak szerinti kényszerhelyzetben van, riasztó közleményt kell küldenie az érintett ATS egységeknek és a velük kapcsolatban álló, mentést koordináló központoknak. A közleménynek tartalmaznia kell a 11. melléklet 1. pontjában meghatározott, rendelkezésre álló vagy beszerezhető tájékoztatást.

(2) Az érintett ATS egységek megállapodása alapján, egy kényszerhelyzeti fázisra vonatkozóan egy automatikus adatfeldolgozó berendezést alkalmazó egység egy, a 334. §-ban meghatározott módosító közleményt, vagy egy, a 341. §-ban vagy 348. §-ban meghatározott koordinációs közleményt adhat, kiegészítve egy szóbeli közleménnyel, amely további olyan kiegészítő adatokat tartalmaz, amelyeket egy riasztó közleménybe kell foglalni.

329. §

(1) Ha az ATS 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-t vagy RPL-t kaptak, valamint a rendeltetési repülőtér irányító tornyának is, ha annak is megküldték korábban az alapvető repülési terv adatokat.

(2) Ha a következő ATS egység korábban alapvető repülési terv adatokat nem kapott, mivel a koordinációs eljárás folyamán érvényes repülési terv közleményt kellene kapnia, akkor RCF és CPL közleményeket kell ezen ATS egység részére továbbítani. Ennek az egységnek ezt követően RCF és CPL közleményt kell továbbítani a soron következő ATS egységnek.

330. §

(1) A légi járművek mozgására vonatkozó és irányítói közlemények a 331. §-353. § szerinti közlemények.

(2) A légi járművek tervezett vagy tényleges mozgására vonatkozó közleményeknek a légi jármű vezető, a légi jármű üzemben tartó vagy a kijelölt képviselője által az ATS egységeknek megadott, vagy az ATS felderítő rendszertől származó legfrissebb tájékoztatásokon kell alapulniuk.

331. §

A légi járművek mozgására vonatkozó közlemények:

- a) az egyedi repülési terv közlemények,
- b) a késési közlemények,
- c) a módosító közlemények,
- d) a repülési terv törlő közlemények,
- e) az indulási közlemények, és
- f) az érkezési közlemények.

332. §

- (1) Az egyedi repülési terv közlemények esetében, amennyiben az IFPS szabályok másként nem rendelkeznek, az e szakszban foglaltak szerint kell eljárni:
- (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.
- (3) Az egyedi repülési terv közleményt a következők szerint kell összeállítani és megcímeznie az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységnek, vagy ahol az alkalmazható annak az ATS 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 repülőter van,
 - b) FPL közleményt kell a légi jármű útvonalán lévő FIR-eket vagy magaslégtéri FIR-eket kiszolgáló mindazon központoknak továbbítani, amelyek nem képesek érvényes adatok feldolgozására, valamint FPL közleményt kell küldeni a rendeltetési repülőter repülőterei irányító tornyának, kivéve ha ismétlődő repülési tervre vonatkozó megállapodások eredményeképpen alapvető repülési tervadatok rendelkezésre állnak. Ha megkövetelik, FPL közleményt kell küldeni az útvonalon lévő ATS egységeket kiszolgáló áramlásszervező egységeknek is,
 - c) ha egy levegőben lévő légi jármű tovább engedélyezése kérelem szerepel a repülési tervben, akkor az FPL közleményt meg kell küldeni a további érintett központoknak és a módosított rendeltetési repülőter repülőterei irányító tornyának,
 - d) ha CPL közlemények használatában állapodtak meg, de a forgalom áramlásának előzetes szabályozásához szükség van további tájékoztatásra, ott FPL közleményt kell küldeni az érintett ACC-knek,
 - e) arra a repülésre vonatkozóan, amely olyan útvonalakon tervezi repülését, amelyeken csak repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítanak, az FPL közleményt a légi jármű útvonalának megfelelő FIR-eket vagy magaslégtéri FIR-eket kiszolgáló központoknak és a rendeltetési repülőter repülőterei irányító tornyának kell megküldeni.
- (4) Közbenső leszállásokkal végrehajtandó repülés esetében, ha a repülési terveket a repülés egyes szakaszaira az első indulási repülőtéren nyújtották be, a következő eljárást kell alkalmazni:
- a) az első indulási repülőtéren a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának
 - aa) a (3) bekezdés alapján FPL közleményt kell küldenie a repülés első szakaszára,
 - ab) külön FPL közleményt kell megcímeznie és küldenie a megfelelő, következő repülőtereken lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáinak a repülés minden egyes további szakaszára vonatkozóan, és
 - b) az egymás után következő indulási repülőtereken lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának az FPL vételét követően ugyanúgy kell eljárnia, mintha a repülési tervet a helyszínen nyújtották volna be.
- (5) Ha az illetékes ATS egységek közötti megállapodás úgy rendelkezik, a FIR határainak közvetlen közelében lévő meghatározott útvonalakon vagy útvonal szakaszokon végrehajtott repülésekre vonatkozó FPL közleményeket azoknak a központoknak is meg kell címezni, amelyek ilyen útvonalakkal vagy útvonal szakaszokkal szomszédos FIR vagy magaslégtéri FIR kiszolgálásáért felelősek, a repülések azonosításának megkönnyítése, és ezáltal az elfogások szükségességének kiküszöbölése vagy csökkentése érdekében, a kijelölt útvonalaktól történő eltérés esetén.

(1) Késési (Delay, a továbbiakban: DLA) közleményt kell adni, ha egy olyan légijármű, amelynek alapvető, FPL vagy RPL repülési tervadatait elküldték, a tervezett fékoldási idejéhez képest több mint 30 percet késik.

(2) A DLA táviratot az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységnek kell elküldenie, az alapvető repülési tervadatok valamennyi címzettje számára.

334. §

(1) Módosító (Change, a továbbiakban: CHG) közleményt kell adni, ha az előzetesen elküldött FPL vagy RPL adatokban szereplő alapvető repülési terv adatok, beleértve a 8.33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltséget is, megváltoznak. A CHG közleményeket mindazoknak az egységeknek el kell küldeni, amelyek megkapták mindazokat az alapvető repülési tervadatokat, amelyeket a CHG közleménnyel módosítanak. A vonatkozó, módosított alapvető tervadatokat azoknak az érintetteknek is meg kell küldeni, akik korábban ilyen adatokat nem kaptak.

(2) Az RPL alapján működő 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.

(3) Már korábban továbbított érvényes repülési terv vagy határszámítási közleményben lévő koordinációs adatok módosítására vonatkozó szabályokat a 341. § határozza meg.

335. §

Repülési terv törlő közleményt (Cancellation, a továbbiakban: CNL) kell továbbítani, ha egy olyan repülést törölnek, amelyre korábban alapvető repülési terv adatokat továbbítottak. Az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységnek a CNL közleményt mindazoknak az ATS egységeknek el kell küldie, amelyek az alapvető repülési terv adatokat megkapták.

336. §

(1) Az indulási (Departure, a továbbiakban: 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.

(2) A DEP közleményt az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységnek kell megküldenie az alapvető repülési tervadatok valamennyi címzettje részére.

(3) Ha a légijárműről korábban CPL közleményt továbbítottak, a felszállására vonatkozó értesítést a 341. § határozza meg.

337. §

(1) Ha az érkezési repülőteret kiszolgáló ATS egység érkezési jelentést kap, az egységnek egy érkezési (Arrival, a továbbiakban: ARR) közleményt kell továbbítania

a) a rendeltetési repülőtéren történő leszállás esetén

aa) annak az ACC-nek vagy repüléstájékoztató központnak, amelynek körzetében az érkezési repülőtér van, ha az adott központ ezt megkívánja, és

ab) annak az indulási repülőtéren lévő ATS egységnek, amely a repülési terv közleményt megküldte, ha abban a közleményben ARR közlemény továbbítását kérték, vagy

b) kitérő vagy más repülőtéren történő leszállás esetén

ba) annak az ACC-nek vagy repüléstájékoztató központnak, amelynek körzetében a leszállási repülőtér van,

bb) a rendeltetési repülőtér repülőtéri irányító tornyának,

bc) az indulási repülőtéren lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának, és

- bd)* azoknak az ACC-knek vagy repüléstájékoztató központoknak, amelyek illetékessége alá azok a FIR-ek vagy magaslégtéri FIR-ek tartoznak, amelyeken keresztül a légijármű repülési terve szerint közlekedett volna, ha nem kitérő repülőtérre közlekedik.
- (2) Ha az ellenőrzött légijármű, amellyel a kétoldalú összeköttetés korábban megszakadt, leszállt, a leszállási repülőtér repülőtéri irányító tornyának ARR közleményt kell továbbítani
- a)* a rendeltetési repülőtéren történő leszállás esetén
- aa)* mindazoknak az érintett ATS egységeknek, amelyek az összeköttetési hiba ideje alatt a repüléssel kapcsolatban voltak, és
- ab)* mindazon egyéb ATS egységnek, amelyet riaszthattak, vagy
- b)* egyéb, nem a rendeltetési repülőtéren történő leszállás esetén a rendeltetési repülőtérre kiszolgáló ATS egységnek, amely egységnek ezután ARR közleményt kell továbbítani a többi érintett vagy riasztott ATS egységnek, az *a)* pontnak megfelelően.

338. §

Koordinációs közlemények

- a)* az érvényes repülési terv közlemények,
- b)* a határszámítási közlemények,
- c)* a koordinációs közlemények,
- d)* az irányítás elfogadási közlemények, és
- e)* a logikai nyugtázó közlemények.

339. §

- (1) Valamennyi ACC-nek a következő ACC részére, és az utolsó ACC-nek a rendeltetési repülőtéren lévő repülőtéri irányító torony részére érvényes repülési terv (current flight plan, CPL) közleményt kell továbbítani valamennyi ellenőrzött repülés vonatkozásában, kivéve ha a határszámítási közleményekben lévő koordinációs adatokkal kiegészített FPL vagy RPL alapvető repülési terv adatokat már korábban továbbították.
- (2) Ha egy légijármű az ellenőrzött légtér olyan meghatározott részét keresztezi, ahol az illetékes ATS egységek közötti körzeti együttműködési megállapodás alapján a légiforgalmi szolgálatok ellátásáért valamint az ezzel kapcsolatos koordinálásért való felelősséget átruházták, az érintett ATS egységnek közvetlenül kell CPL közleményt váltania.
- (3) A CPL közleményt megfelelő időben kell elküldeni ahhoz, hogy az összes érintett IATS egység legalább 20 perccel azelőtt megkapja, mielőtt a légijárművet az átadási pontra vagy körzethatárra számítják, ahol a légijármű irányítását az érintett egység venné át. Ezt az eljárást végre kell hajtani függetlenül attól, hogy a CPL közlemény feladásáért felelős ATS egység átvette a légijármű irányítását vagy összeköttetést létesített a légijárművel abban az időben, amikor a közlemény továbbítását el kell végezni.
- (4) Ha egy CPL közleményt olyan központnak továbbítanak, amely nincs felszerelve automatikus adatfeldolgozó rendszerrel, a (3) bekezdésben meghatározott idő elégtelennek bizonyul, akkor hosszabb időket kell megállapítani.
- (5) A CPL közleménynek a repülésre vonatkozóan csak azokat a tájékoztatásokat kell tartalmaznia, amely a következő irányítói körzet belépő pontjától a rendeltetési repülőtérig terjed.

340. §

- (1) Ha egy repülésre alapvető repülési terv adatokat továbbítanak, határszámítási (Estimate, a továbbiakban: EST) közleményt kell továbbítani az egyes ACC-knek vagy repüléstájékoztató központoknak a következő ACC vagy repüléstájékoztató központ számára a repülés útvonalának megfelelően.
- (2) Az EST közleményt megfelelő időben kell elküldeni ahhoz, hogy az érintett ATS egység legalább 20 perccel azelőtt megkapja, mielőtt a légijárművet az átadási pontra vagy

körzethatárra számítják, ahol a légi jármű irányítását az érintett egység venné át, kivéve ha más időtartamot határoztak meg. Ezt az eljárást függetlenül attól végre kell hajtani, hogy a határszámítási közlemény feladásáért felelős ACC vagy repüléstájékoztató központ már átvette egy légi jármű irányítását, vagy összeköttetést létesített a légi járművel abban az időpontban, amikor a közlemény továbbítását el kell végezni.

(3) Ha az EST közleményt olyan központnak továbbítják, amely nincs felszerelve automatikus adatfeldolgozó rendszerrel, akkor a (2) bekezdésben meghatározott idő elégtelennek bizonyul, és hosszabb időt kell megállapítani.

(4) Az EST közleménybe bele kell foglalni a légi jármű számára kiosztott SSR kódot.

(5) Ha az állami légi jármű repülési tervének 18. rovatában az „STS/NONRNAV” jelölés szerepel, az átdó ATC egységnek a „NEGATIVE RNAV” kifejezéssel kell a közleményt kiegészítenie, ha a közleményt telefonon továbbítják.

(6) Ha szóbeli koordinációs eljárást alkalmaznak, a közleményt továbbító légiforgalmi irányító egységnek a határszámítási közlemény végén a „NEGATIVE RVSM”, vagy „NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT”, amelyik a megfelelő, kifejezés használatával a közleménybe kell foglalnia az RVSM üzemelésre vonatkozó tájékoztatást.

341. §

(1) Koordinációs (Coordination, a továbbiakban: CDN) közleményt kell a koordinációs egyeztetés során az átvevő egységnek továbbítani az átdó egységhez, ha az átvevő a már korábban vett CPL vagy EST közleményben szereplő adatok módosítását kívánja.

(2) Ha az átdó egység az átvevő egység által feladott CDN közleményben szereplő adatok megváltoztatását kívánja, CDN közleményt kell küldenie az átvevő egységnek.

(3) Az (1) és (2) bekezdésben meghatározott egyeztetést addig kell folytatni, amíg a koordinációs egyeztetés be nem fejeződik azáltal, hogy bármelyik érintett egység elfogadási (Acceptance, a továbbiakban: ACP) közleményt továbbít. Rendes körülmények között, ha a CDN közleményben foglalt megváltoztatását javasolják, közvetlen távbeszélő összeköttetés útján kell a kérdést rendezni.

(4) A koordinálási egyeztetés lefolytatása után, ha a két érintett ATS egység bármelyike az alapvető repülési tervadatokban vagy az átdás feltételeiben felmerülő bármilyen változást javasol vagy közölni, CDN közleményt kell a másik egység részére küldeni. Ez azzal jár, hogy a koordinációs párbeszédet meg kell ismételni.

(5) A megismételt koordinációs egyeztetést egy ACP közlemény kiadásával kell befejezni. Rendes körülmények között a megismételt koordinációs egyeztetés során közvetlen távbeszélő összeköttetést kell igénybe venni.

(6) A koordinációs OLDI közlemények és használatuk:

a) CDN közleményt kell a koordinációs egyeztetés során az átvevő egységnek továbbítani az átdó egységhez, ha az átvevő a már korábban vett koordinációs adatok módosítását kívánja. Az átdó egység válaszul ACP-t küldhet annak jelzésére, hogy az átdási körülmények módosításához hozzájárul, illetve a módosítási javaslat visszautasítása esetén Visszautasító közleményt (Reject Co-ordination, a továbbiakban: RJC) kell küldenie. RJC esetén általában további szóbeli koordinációt kell kezdeményezni,

b) ha az átdó egység akarja a koordinációs adatokat megváltoztatni, a helyzettől függően Módosító közleményt (Revision, a továbbiakban: REV) vagy Válaszköteles Módosító közleményt (Referred Revision Proposal, a továbbiakban: RRV) küldhet. Az RRV-re az átvevő egység az a) pontban meghatározott CDN közleménnyel ellenjavaslatot tehet,

c) válaszköteles egyeztetés esetén az egyeztetést addig folytatják, amíg a két érintett egység egyike ACP közleményt továbbít, ha a javaslatot visszautasítják vagy a válaszóási idő alatt válasz nem érkezett, a javasolt módosítás előtti koordinációs adat marad érvényben, és

d) a koordinálási egyeztetés lefolytatása után, ha bármelyik érintett ATS egység az átdás feltételeiben felmerülő bármilyen változást kíván javasolni vagy közölni, a koordinációs

párbeszédet meg kell ismételni. Koordinációs párbeszédnek az átadási fázis megkezdéséig folytathatók.

342. §

(1) Az átvevő egységnek ACP közleményt kell küldenie az átadó egység részére ezzel jelezve, hogy a CPL vagy az EST közleményben, vagy OLDI használata esetén az RRV közleményben szereplő adatokat elfogadja, kivéve ha a 302. § (1) bekezdésnek megfelelően az érintett légiforgalmi irányító egységek különleges megállapodást kötöttek.

(2) Akár az átvevő, akár az átadó egység küldhet ACP közleményt annak jelzésére, hogy a válaszköteles közleményben foglalt adatokat elfogadta, és a koordinációs egyeztetést befejezettnek nyilvánítja.

343. §

(1) Logikai nyugtázó (Logical Acknowledgement, a továbbiakban: LAM) közleményt csak ATC számítógépek között lehet használni.

(2) Az ATC számítógépnek LAM-ot kell továbbítani CPL, EST vagy más megfelelő közleményre, amelyet vett és feldolgozott, és a megfelelő irányító részére továbbította annak tartalmát.

(3) Az átadó központnak megfelelő válasz idő paramétert kell meghatároznia a közlemények leadásakor. Ha a meghatározott időn belül válaszközlemény, ideértve a LAM-ot is, nem érkezik, akkor figyelmeztető jelzést kell generálnia, majd vissza kell állni a telefon vagy manuális üzemre.

344. §

(1) A számítógépes koordinációs támogatás módszerei:

a) az ICAO Procedures for Air Navigation Services Air Traffic Management (Doc 4444)-ben leírt ATS Interfacility Data Communications (AIDC) közlemények vagy

b) az EUROCONTROL által kidolgozott Specification For On-Line Data Interchange (OLDI) című kiadványában leírt közlemények segítségével.

(2) Ha az egymással szomszédos légiforgalmi irányító egységek úgy állapodnak meg, számítógéppel támogatott koordinációs eljárásokat kell bevezetni a számított határadatok előszóban történő koordinációja szükségességének elkerülése és az ATC számítógépekbe történő manuális adatbevitel csökkentése érdekében.

(3) A (2) bekezdés szerinti számítógépes koordinációs támogatás kiterjedhet az átadásra kerülő légijárművekről szóló előzetes tájékoztatásra, a tényleges átadási adatokkal kapcsolatos egyeztetésre, valamint a légijárművek tényleges átadásával kapcsolatos közleményváltásra.

(3) Budapest FIR-ben a polgári ATS egységek egymás közötti és a polgári és katonai ATS egységek közötti, valamint a külföldi ATS egységekkel történő számítógéppel támogatott koordinációs eljárások alkalmazásakor az előzetes tájékoztatás, a koordinálás és a légijáratok légiforgalmi irányító egységek közötti átadása céljából a repülési adatok cseréjét biztosító automatikus rendszerekre vonatkozó követelmények megállapításáról szóló, 2006. július 6-i 1032/2006/EK bizottsági rendeletben meghatározott EUROCONTROL OLDI specifikációt kell alkalmazni.

(4) OLDI közlemények váltásakor, az EST adatokon túlmenően egyéb adatok továbbítását is lehetővé tévő ACT közlemény alkalmazása esetén nem kell a 340. §-ban meghatározott EST közleményt továbbítani.

(5) A számítógéppel támogatott koordinációs eljárások és a váltott közlemények fejlesztésére és bővítési ütemezésére vonatkozóan az 1032/2006/EK bizottsági rendelet előírásait kell figyelembe venni.

(6) Az alkalmazandó OLDI közlemények formátuma és az adatösszeköttetés módjának meghatározásakor figyelembe kell venni az előzetes tájékoztatás, a koordinálás és a légijáratok légiforgalmi irányító egységek közötti átadása céljára szolgáló légiforgalmi üzenettovábbítási protokoll használatára vonatkozó követelmények megállapításáról szóló, 2007. június 7-i 633/2007/EK bizottsági rendeletben meghatározottakat.

(7) Üzemelési eljárások az EST és ACT közlemények használata során:

- a) a közleményeket az emberi beavatkozás lehetőségének lehető legnagyobb kizárásával, automatikusan kell összeállítani, kicserélni és feldolgozni,
- b) minden egyes repülést illetően külön közleményt kell továbbítani, majd minden azt követő módosítás szóbeli koordináció függvénye,
- c) a közleménynek az átadás időpontjában az átadás valamennyi körülményét tisztázó, rendelkezésre álló legutóbbi tájékoztatást kell tartalmaznia,
- d) a közleménybe foglalt átadási feltételeket a fogadó egység által elfogadottnak kell tekinteni, kivéve ha a fogadó fél szóbeli koordinációban kezdeményezi az átadási feltételek módosítását.
- e) az egyes útvonalakon lévő átadási pontokat és az adattovábbítási időket kétoldali megállapodásban kell rögzíteni. Rendes körülmények között az adattovábbítási időnek 15 perccel kell megelőznie azon időpontot, amikor a légijárművet a határkeresztezésre számolják,
- f) ha a fogadó fél számítógépe nem képes az adatokat a repülési terv adatbázisában találhatókhoz összeegyeztetni, a számítógépnek figyelmeztetnie kell az illetékes légiforgalmi irányító szektort, hogy az megtehesse a szükséges lépéseket a hiányzó repülési terv adatok beszerezésére, amely általában telefonon történő koordinációt jelent,
- g) ha a számítógép a vett közleményben érthetetlen vagy oda nem illő adatokat észlel, figyelmeztetnie kell az illetékes légiforgalmi irányító szektort, ha az meghatározható, a szükséges intézkedések, ideértve a szóbeli koordinálást is, megtehető érdekében,
- h) ha a fogadó fél nem rendelkezik repülési terv adatokkal, a közleményt továbbító légiforgalmi irányító egységnek szóbeli tájékoztatást kell adnia, hogy az adott repülés RVSM engedélyezett-e, vagy sem,
- i) ha egy 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.

(8) Az alkalmazandó kommunikációs eszközt és a számítógéppel segített koordinációs folyamat közleményváltásai során alkalmazandó eljárásokat az érintett ATC egységek közötti kétoldali megállapodásban kell meghatározni.

(9) Ha az ACT közlemény nem tartalmazza az RVSM, vagy RNAV képesség hiányára vonatkozó utalásokat, a közleményt küldő légiforgalmi irányító egységnek az ACT közleményt az alábbi kifejezések használatával, szóbeli tájékoztatással kell kiegészítenie:

- a) „NEGATIVE RVSM”, vagy „NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT”, amelyik a megfelelő, vagy
- b) „NEGATIVE RNAV”.

(10) Munkahelyi előírásban vagy együttműködési megállapodásban kell szabályozni az ATS közvetlen beszédüzemű berendezés meghibásodása esetén követendő eljárásokat.

345. §

Kiegészítő közlemények

- a) a repülési terv kérő (Request Flight Plan, a továbbiakban: RQP) közlemények,
- b) a kiegészítő repülési terv kérő (Request Supplementary Flight Plan, a továbbiakban: RQS) közlemények, és
- c) a kiegészítő repülési terv (Supplementary flight plan, továbbiakban: SPL) közlemények.

346. §

RQP közleményt akkor kell adni, ha egy ATS egység repülési terv adatokat akar beszerezni. Ez akkor fordulhat elő, ha olyan légijárműre vonatkozó közlemény érkezik, amelyről az alapvető repülési terv adatok még nem érkeztek meg. Az RQP közleményt annak az átadó ATS egység számára kell elküldeni, amelyiktől az EST közlemény érkezett, vagy pedig annak a központnak a számára, amelyik olyan repülésre vonatkozó pontosító közleményt adott ki, amelyről alapvető repülési tervadatok nem állnak rendelkezésre. Ha nem érkezett közlemény, de a légijármű rádióösszeköttetést létesít és légiforgalmi szolgálatot igényel, az RQP közleményt a repülés útvonalán lévő előző ATS egység számára kell továbbítani.

347. §

RQS közleményt akkor kell adni, ha egy ATS egység kiegészítő repülési terv adatokat akar kapni. Ezt a közleményt az indulási repülőtéren lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája számára vagy, ha a repülési tervet repülés közben nyújtották be, a repülési terv közleményben meghatározott ATS egység számára kell elküldeni.

348. §

Az SPL közleményt az indulási repülőtéren lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának kell megküldenie azon ATS egységek részére, amelyek egy korábban továbbított CPL vagy FPL közleményhez kiegészítő információt kértek. Ha a közleményt AFTN-en továbbítják, ugyanolyan elsőbbségi jellel kell ellátni, mint a kérő közleményé volt.

349. §

Irányítói közlemények:

- a) az engedély közlemények,
- b) az irányítás átadási közlemények,
- c) az áramlás szabályozási közlemények, és
- d) a helyzetjelentés és légijelentés közlemények.

350. §

(1) Az engedély közleményeknek a következőket kell tartalmazniuk a megadott sorrendben:

- a) légijármű azonosító jele,
- b) engedélyhatár,
- c) repülési útvonal,
- d) repülési magasság vagy magasságok a teljes útvonalra, vagy annak egy szakaszára és, ha szükséges, a repülési magasságok változásai, és
- 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.

(2) Ha az (1) bekezdés d) pontjában meghatározott, a magassággal kapcsolatos engedély az útvonal egy szakaszára terjed ki, a légiforgalmi irányító egységnek meg kell határoznia egy olyan pontot, ameddig az engedélynek a magasságra vonatkozó része érvényes.

(3) Az (1) bekezdés e) pontjában meghatározott engedély lejáratí idejétől az engedély nem érvényes, ha a repülést nem kezdték el.

(4) Az engedélyben szereplő, a magasságokra vonatkozó utasításoknak tartalmazniuk kell:

- a) az utazó magasságo vagy magasságok, vagy utazó emelkedés esetén egy magasságtartomány, és szükség esetén az a pont, ameddig a magasságokat érintő engedély érvényes,
- b) szükség esetén repülési magasságok, amelyeken egyes meghatározott fontos pontokat kell keresztezni,
- c) szükség esetén az emelkedés vagy süllyedés megkezdésének helye vagy időpontja,

d) szükség esetén az emelkedés vagy süllyedés mértéke, és

e) szükség esetén indulási vagy megközelítési magasságokra vonatkozó részletes utasítások.

(5) Ha az engedélyt az érintett irányító egység nem közvetlenül a légi jármű részére továbbítja, az engedélyt vevő egység vagy légi jármű üzemben tartó felelőssége az engedély továbbítása egy légi jármű számára meghatározott vagy elvárható időn belül, valamint az ATC egység azonnali értesítése, ha ezt nem teljesítette egy meghatározott időn belül.

(6) A légi jármű számára szóló engedélyeket vevő személynek az engedélyeket ugyanolyan kifejezések használatával kell továbbítani, ahogy azokat kapta.

(7) A levegő-föld összeköttetés során az ATC által kiadott magassági korlátozásokat vissza kell ismételni a vonatkozó magassági engedélyekkel együtt, annak érvényben maradása érdekében.

(8) A SID-ek és a STAR-ok elemeiként szereplő magassági korlátozásokra vonatkozó rendelkezéseket a 149. § és 158. § határozza meg.

351. §

Az irányítás átadására vonatkozó rendelkezéseket a XV. Fejezet határozza meg. A szóbeli közlemények továbbításakor használatos kifejezéseket a 12. melléklet 2.5. pontja határozza meg.

352. §

A légi forgalom áramlásának szervezését illető rendelkezéseket a 77. § (2) bekezdése, valamint a CFMU Kézikönyv határozza meg.

353. §

(1) A helyzetjelentéssel kapcsolatos rendelkezéseket az 53. alcím, a SERA rendelet melléklet 12. szakasz 12020. pontja, valamint a repülés rendelet határozza meg.

(2) A légijelentés közleménytartalma:

a) a légi jármű azonosító jele,

b) a helyzet,

c) az időpont,

d) a repülési magasság, és

e) a repülésre veszélyes meteorológiai jelenség megnevezése.

354. §

Repüléstájékoztató közlemények a 355. §-361. § szerinti közlemények.

355. §

(1) Az ellenőrzött légtéren kívül működő légi járműveknek szóló, forgalmi tájékoztatást tartalmazó közleményekhez nem lehet szabvány szöveget előírni a repüléstájékoztató szolgáltatásra hatást gyakorló tényezők, és különösképpen az ellenőrzött légtéren kívül üzemeltetett légi járművek lehetséges összeütközési veszélyeire vonatkozó tájékoztatás megadásának problémája miatt.

(2) A forgalmi tájékoztatást tartalmazó közleményeknek elegendő adatot kell tartalmazniuk a repülés irányára, a számított időre, a repülési magasságra és azon helyre vonatkozóan, amelynél a lehetséges összeütközési veszélyben érintett légi járművek majd keresztezik, elhagyják vagy megközelítik egymást. Ezt a tájékoztatást oly módon kell megadni, hogy az érintett légi járművek vezetői világosan felmérhessék a veszély természetét.

356. §

Az ellenőrzött légtéren belüli IFR repülések számára továbbított lényeges forgalmi tájékoztatást tartalmazó közlemények továbbítása esetén, azoknak a következő szöveget kell tartalmazniuk:

- a) azon légi jármű azonosító jele, amelynek a tájékoztatást továbbítják,
- b) a „TRAFFIC IS” (a FORGALOM), vagy az „ADDITIONAL TRAFFIC IS” (TOVÁBBI FORGALOM) szavak,
- c) az adott légi jármű repülési iránya,
- d) az adott légi jármű típusa, és
- e) az adott légi jármű utazómagassága és az azon helyhez legközelebb eső fontos pontra vonatkozó ETA-ja, ahol a légi járművek magasságkeresztezése majd megtörténik.

357. §

Az egyéb lényeges helyi forgalomról szóló tájékoztatást tartalmazó közlemények továbbítása esetén, azoknak a következő szöveget kell tartalmazniuk:

- a) azon légi jármű azonosító jele, amelynek a tájékoztatást továbbítják,
- b) szükség esetén a „TRAFFIC IS” (FORGALOM), vagy az „ADDITIONAL TRAFFIC IS” (TOVÁBBI FORGALOM) szava,
- c) a lényeges helyi forgalom leírása oly módon, hogy az megkönnyítse annak a légi jármű vezető által történő felismerését, különösen a légi jármű típusa, sebesség kategóriája, színe, a jármű típusa, személyek száma, és
- d) a lényeges helyi forgalom helyzete az érintett légi járműhöz képest, valamint a mozgás iránya.

358. §

(1) A levegőben lévő légi járművektől származó meteorológiai tájékoztatások az ATS egységek által repülésmeteorológiai szolgálat felé történő továbbítására vonatkozó rendelkezéseket a a SERA rendelet melléklet 12. szakasz 12020. pontja határozza meg.

(2) IFR-ről VFR repülésre áttérni szándékozó légi jármű 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”).

(3) A repülőtérén uralkodó meteorológiai körülményekről szóló tájékoztatást, amelyet az érintett ATS egységnek a 74, 78. és a 83. alcímnek megfelelően kell továbbítani a légi járművek számára, a repülésmeteorológiai szolgálat által adott következő meteorológiai tájékoztatásokból kell összeállítani, kiegészítve azokat az ATS egységnél kijelzett, meteorológiai érzékelőktől származó, az induló és érkező légi járművek 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 repülőtérén kívüli egyéb repülőterek részére történő szétosztásra, elsősorban repülés tervezés, VOLMET és D-VOLMET adások céljára.
- (4) A (3) bekezdésben meghatározott meteorológiai tájékoztatásokat szükség szerint a következő meteorológiai információ elemekből kell összeállítani:
- a) átlagos talajszél iránya, sebessége és az azoktól való lényeges eltérések,
 - b) látástávolság, beleértve annak jelentős iránybeli eltéréseit is,
 - c) futópálya menti látástávolság,
 - d) aktuális meteorológiai körülmények,
 - e) alacsonyszintű felhők mennyisége és a felhőalap magassága,
 - f) a levegő- és a harmatpont hőmérséklete,
 - g) magasságmérő beállítás, és
 - h) kiegészítő tájékoztatások.

(5) A (4) bekezdés a) alpontjában meghatározott, az átlagos talajszél irányára vonatkozó tájékoztatást a repülésmeteorológiai szolgálatnak az ATS egységek számára a földrajzi É-től

mért fokokban kell megadnia. Az ATS egységnek a légijármű vezetők számára a talajszél irányát a talajszél irányjelző műszer által mutatott mágneses fokokban kell megadnia.

359. §

A navigációs berendezések működésére vonatkozó közleményeket továbbítani kell azoknak a légijárműveknek, 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.

360. §

(1) Ha repülőtéri állapotról tájékoztatást adnak, azt világosan és röviden kell megtenni, hogy megkönnyítse a leírt helyzet megértését a légijármű vezetők részére. Ezt a tájékoztatást minden alkalommal meg kell adni, ha a szolgálatos irányító a repülésbiztonság érdekében szükségesnek tartja vagy a légijármű kéri. Ha a tájékoztatást az irányító kezdeményezi, azt az összes érintett légijármű részére kellő időben továbbítani kell a megfelelő felhasználás érdekében.

(2) Valamennyi érintett légijárművet tájékoztatni kell, ha a futópályán víz található. A tájékoztatást az irányítónak kell kezdeményeznie és a következő kifejezéseket kell használnia:

- a) NEDVES – DAMP, ha a felület nedves, színe megváltozott,
- b) VIZES – WET, ha a felület vizes, de nincsenek víztócsák,
- c) VÍZFOLTOK - WATER PATCHES, ha a felületen víztócsák vannak, és
- d) NAGYFELÜLETŰ VÍZFOLTOK – FLOODED, ha nagy kiterjedésű víztócsák találhatók a felületen.

361. §

Ha egy légiforgalmi eseményben érintett légijármű rendeltetési repülőtere kívül esik azon ATS egység felelősségi területén, ahol az esemény bekövetkezett, az érintett ATS egységnek emlékeztetnie kell a légijármű vezetőjét, hogy a leszállási repülőtéren a légiforgalmi eseményt írásban is jelentse.

XVII. Fejezet

Rádió-távbeszélő kifejezések

129. Összeköttetési eljárások

362. §

Az összeköttetések során be kell tartani az ICAO Annex 10, II. kötetében meghatározottakat. A légijármű vezetők, a légiforgalmi szolgálatok és más földi szolgálatok személyzeteinek a rádióösszeköttetési eljárásokkal teljes mértékben tisztában kell lenniük.

130. Általános rész

363. §

(1) A légijármű vezetők, ATS és más földi személyzetek által használható kifejezéseket a 11. melléklet tartalmazza.

(2) Az RVSM légtérben vagy RVSM légtérbe belépéskor az RVSM üzemeltetésre nem engedélyezett légijárművek vezetőinek a nem engedélyezettségüket mindig jelenteniük kell

- a) az RVSM légtérben bármely csatornán az első rádióösszeköttetéskor,
- b) minden magasság váltásra irányuló kéréskor és
- c) minden engedélyezett magasság visszaolvasásakor.

(3) A légiforgalmi irányítóknak egyértelműen nyugtázniuk kell a légijárművek (2) bekezdés szerinti azon jelentését, hogy nem RVSM engedélyezettek.

(4) A munkaterületen üzemeltetett földi járművek részére a 11. mellékletben külön kifejezések nincsenek felsorolva a vontató járművekre vonatkozó kifejezések kivételével, minthogy a földi járművekre alkalmazhatók a légi járművek mozgásával kapcsolatos kifejezések a gurulási utasítások kivételével. Járművekkel történő közleményváltáskor a „TAXI” (GURULJON) szó helyett a „PROCEED” (HALADJON) szót kell használni.

(5) Nem lehet feltételes kifejezéseket, ideértve a „behind landing aircraft” (a leszálló légi jármű mögött) vagy az „after departing aircraft” (az induló légi jármű után) kifejezéseket a használatos futópályát érintő mozgásokra használni, kivéve ha az érintett légiforgalmi irányító vagy légi jármű vezető látja a szóban forgó légi járművet vagy földi járművet. A kiadott engedélyben a feltételt okozó légi jármű vagy földi jármű alatt azt kell érteni, amely elsőként halad el az érintett másik légi jármű előtt.

(6) Az (5) bekezdés szerinti feltételes engedélyeket minden esetben a következő sorrendben és tartalommal kell megadni:

a) azonosító jel,

b) a feltétel,

c) az engedély, és

d) a feltétel tömör ismételése,

amelynek megfelelő engedély lehet a következő: „SAS 941, BEHIND DC9 ON SHORT FINAL, LINE UP BEHIND” (SAS 941, A VÉGSŐ EGYENESÉN LÉVŐ DC9 MÖGÖTT, GURULJON KI MÖGÖTTE).

(7) Az (5) bekezdés szerinti feltételes engedélyt vevő légi járműnek azonosítania kell a feltételes engedély alapját képező légi járművet vagy földi járművet.

XVIII. Fejezet

Berendezésfüggő automatikus légtérelőirányítás (ADS)

364. §

Budapest FIR-ben az ATS egységek és a légi járművek között az ADS jelentések nem alkalmazandók.

XIX. Fejezet

CPDLC

131. Általános rész

365. §

(1) A CPDLC alkalmazásával a rádióösszeköttetések során alkalmazott kifejezéseknek megfelelő engedélyek, tájékoztatások és kérési közlemény elemek sorozatát lehet végrehajtani.

(2) A légiforgalmi irányító számára biztosítani kell, hogy a közleményt, beleértve a kényszerhelyzeti közleményt is, megválaszolja, és hogy engedélyeket, utasításokat és tanácsokat adjon ki, és tájékoztatásokat kérjen és továbbítsa.

(3) A légi jármű vezetőnek biztosítani kell, hogy válaszolni tudjon a közleményekre, engedélyeket és tájékoztatásokat kérjen vagy továbbítsa, valamint kényszerhelyzeti állapotot jelenthessen be, vagy azt törölhesse.

(4) A légi járművezető és a légiforgalmi irányító számára biztosítani kell, hogy az előre meghatározott formátumtól eltérő közleményt cserélhessenek, különös tekintettel a szabad szövegű közleményekre.

(5) A földi és fedélzeti rendszereknél lehetővé kell tenni a közlemények megfelelő megjelenítését, igény szerinti kinyomtatását vagy olyan mérvű tárolását, hogy a tárolt közlemény szükség esetén kellő időben és könnyen hozzáférhető legyen.

(6) Ha szöveges megjelenítésre van szükség, azt legalább angol nyelven kell megjeleníteni.

(7) A CPDLC esetén az ICAO 10. Annex III. kötet I. rész 3. fejezetében leírt összeköttetési eljárásokat kell alkalmazni. A közlemény elemek célja, szövege és az azokkal összefüggő eljárások, általában összhangban vannak a 12. 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 vagy kinyomtatható.

132. CPDLC létesítése

366. §

CPDLC-t annyi idővel megelőzően kell létesíteni, amely elegendő a légi jármű és a megfelelő ATC egység közötti összeköttetés biztosítására. Ahol a levegő-föld rendszerek alkalmasak CPDLC létesítésére, ott AIP-ben kell közzétenni, hogy az mikor és hol alkalmazható.

367. §

- (1) Ha egy ATC egységet egy légi jármű váratlanul CPDLC létesítésére kér, ennek okát a légi járműtől kell beszerezni a további teendők meghatározása érdekében.
- (2) Ha az ATC egység CPDLC-re irányuló kérést elutasít, az elutasítás okát a légi jármű vezetőnek szóló, megfelelő CPDLC közleménybe kell belefoglalni.

368. §

- (1) Az ATC egység akkor létesíthet CPDLC-t valamely légi járművel, ha a légi jármű még nem létesített CPDLC kapcsolatot, vagy ha erre az az ATC egység adott felhatalmazást, amely éppen CPDLC kapcsolatban áll a légi járművel.
- (2) Ha a légi jármű CPDLC-re irányuló kérést elutasít, az elutasítás okát a CPDLC földre irányuló válasz közleményében a „NOT CURRENT DATA AUTHORITY” (NEM ÖN A PILLANATNYI ADATJOGOSULT), vagy „NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY” (NINCS FELJOGOSÍTVA, HOGY A SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULT LEGYEN) közlemény elemmel kell jeleznie. Helyi előírásokban kell szabályozni, hogy az elutasítás okát megjelenítik-e a légiforgalmi irányító számára. Az ATC egység által kezdeményezett, a légi járművel történő CPDLC létesítésére irányuló szándékot a légi jármű más okból nem utasíthat vissza.

133. A működéssel kapcsolatos CPDLC közleménycsere

369. §

- (1) A légiforgalmi irányítónak vagy a légi jármű vezetőnek a CPDLC közleményeket a meghatározott közlemény készletből, egy szabad szövegezésű közleményből vagy a kettő kombinációjából kell összeállítania.
- (2) Ahol az lehetséges, a hosszú közlemények, a többszörös engedély elemeket tartalmazó közlemények, és az engedélyeket és tájékoztatásokat egyaránt tartalmazó közlemények használatát kerülni kell.
- (3) Ha CPDLC-t használnak és a közlemény célja megfelel a 16. mellékletben a CPDLC közleménykészletben meghatározottaknak, az abban szereplő, megfelelő közleményt kell használni, kivéve, ha az ATC egység által használt rendszerben a közlemény nem szerepel.
- (4) A 372. § (1) bekezdésben meghatározottak kivételével a légiforgalmi irányító vagy a légi járművezető CPDLC közleményére a válasz közleményt szintén CPDLC közleményben kell megadni. Ha a légiforgalmi irányító vagy a légi járművezető a kommunikációra a beszédüzemű összeköttetést használja, a válasz közleményt szintén beszédüzemű összeköttetéssel kell megadni.

(5) Ha az elküldött CPDLC üzenetet javítani vagy a tartalmát tisztázni kell, a légiforgalmi irányítónak vagy légijárművezetőnek a rendelkezésre álló legmegfelelőbb eszközt kell használnia a helyes adatok megadása vagy az üzenet tisztázása érdekében.

(6) Ha beszédüzemű összeköttetést használnak olyan CPDLC üzenet kijavítására, amelyre nem érkezett operatív válasz, a légiforgalmi irányítónak vagy a légijárművezetőnek a közleményét a következő kifejezéssel kell kezdenie: "DISREGARD CPDLC (message type) MESSAGE, BREAK" („Hagyja figyelmen kívül a CPDLC (üzenet típus) üzenetet, ÚJ KÖZLEMÉNY”), amelyet a helyes engedély, utasítás, tájékoztatás vagy kérés követ.

(7) A figyelmen kívül hagyandó üzenetre való hivatkozás és az üzenet azonosítása esetén fokozott figyelmet kell fordítani a kifejezések használatára, a kiadott, javított engedély, utasítás, tájékoztatás vagy kérés közleményekkel kapcsolatos bizonytalanság elkerülése érdekében. Megfelelő engedély lehet a következő: SAS445 DISREGARD CPDLC CLIMB CLEARANCE MESSAGE, BREAK, CLIMB TO FL310. (SAS445 Hagyja figyelmen kívül a cpdlc emelkedési engedély közleményt, ÚJ KÖZLEMÉNY, emelkedjen fl310-re)

(8) Ha az operatív válaszra váró CPDLC közleményre beszédüzemű összeköttetésben érkezik válasz, a CPDLC üzenetcsere megfelelő CPDLC közleménnyel is le kell zárni a CPDLC üzenetcsere megfelelő szinkronizáltsága érdekében. Ez megvalósítható a fogadó fél felé történő, az üzenetcsere lezárására vonatkozó beszédüzemű utasítással vagy a rendszer által történő automatikus lezárással.

(9) A CPDLC üzenetet fogadó felhasználónak a közlemények vételéhez, a közlemény jellemzőiből adódó meghatározott kezelési követelménynek kell megfelelnie. Az egyes CPDLC közlemények a következő három jellemzővel rendelkeznek: sürgősség, riasztás és válasz, amelyekre a 12. mellékletben foglaltakat kell alkalmazni.

370. §

(1) A CPDLC átadását a beszédüzemű összeköttetések átadásával egyidőben kell megkezdeni.

(2) Ha a CPDLC-re képes ATC egység egy olyan ATC egységnek adja át a légijárművet, amely nem képes CPDLC-re, akkor az átadó egységnek a rádióösszeköttetés átadásával egyidőben a CPDLC kapcsolat befejezését kell kezdeményezni.

(3) Ha a CPDLC átadása során változás történik az adatok jogosultságával kapcsolatban, de egyes közleményekre a lezáró válaszközlemények még nem érkeztek meg, az átadó irányítónak erről tájékoztatást kell kapnia.

(4) Ha a légiforgalmi irányítónak oly módon kell átadnia egy légijárművet, hogy a légijármű földre küldött közleményére még nem válaszolt, a rendszernek automatikusan megfelelő záró válasz közleményt kell küldenie. Az automatikusan elküldött záró válasz közlemények tartalmát helyi előírásban kell közzétenni.

(5) Ha a légiforgalmi irányító oly módon ad át valamely légijárművet, hogy a légijárműnek küldött közleményre a válaszközlemény még nem érkezett meg, a légiforgalmi irányítónak beszédüzemű összeköttetésben kell tisztáznia a CPDLC közleményének egyértelműségét.

371. §

A szabad szövegű közlemények használatakor a légiforgalmi irányítónak és a légijárművezetőnek kerülnie kell az előre megszerkesztett szabad szövegű közleményektől való eltéréseket.

372. §

(1) A CPDLC kényszerhelyzeti közlemény vételekor a légiforgalmi irányítónak azt a rendelkezésre álló leghatékonyabb módon nyugtázni kell.

(2) A jogellenes beavatkozásról szóló CPDLC jelentésre a földről a ROGER 7500 (NYUGTÁZOM 7500) közleménnyel kell válaszolni.

(3) CPDLC útján kapott minden egyéb kényszerhelyzeti vagy sürgősségi közleményre a földről a ROGER (NYUGTÁZOM) válaszközleményt kell felküldeni.

(4) Ha a CPDLC közlemény logikai nyugtázást vagy operatív válasz közleményt igényel, és ilyen válaszközleményt a légijárművezető vagy a légiforgalmi irányító nem kapott, az érintettnek riasztást kell kapnia.

373. §

(1) CPDLC meghibásodáskor az irányítót és a légijárművezetőt a lehető leghamarabb riasztani kell.

(2) Ha a légiforgalmi irányító vagy a légijárművezető CPDLC meghibásodásról kap riasztást és a légiforgalmi irányítónak vagy a légijárművezetőnek még a CPDLC kapcsolat helyreállítása előtt összeköttetést kell létesítenie, és ha az lehetséges, vissza kell térnie a beszédüzemű összeköttetési eljárásokhoz és a tájékoztatást a CPDLC FAILURE (CPDLC MEGHIBÁSODÁS) kifejezéssel kell kezdeni.

(3) A légiforgalmi irányítónak a CPDLC földi rendszerének teljes meghibásodásáról rádióon történő általános adásba foglalt tájékoztatást kell adnia az ALL STATIONS CPDLC FAILURE (MINDEN ÁLLOMÁSNAK SZÓLÓ ADÁS, CPDLC MEGHIBÁSODÁS) kifejezés használatával, amelyet a hívó állomás azonosítója követ.

(4) A (3) bekezdésben meghatározott általános adást nem kell nyugtázni, kivéve ha az egyedi állomásoktól külön nyugtázást kér a légiforgalmi irányító.

(5) Ha a CPDLC meghibásodik és visszatérnek a beszédüzemű összeköttetési eljárásokhoz, valamennyi már elküldött, de még meg nem válaszolt CPDLC közleményt el nem küldött közleményként kell kezelni, és az egész párbeszédet, beleértve a befejezetlen közleményváltást, meg kell ismételni beszédüzemben.

(6) Ha a CPDLC meghibásodik, de a kapcsolat a beszédüzemű összeköttetési eljárásokra történő átállást megelőzően helyreáll, valamennyi elküldött közleményt, amelyre válaszközleményt nem vettek, el nem küldött közleményként kell kezelni, és az egész párbeszédet, beleértve a befejezetlen közleményváltást, meg kell ismételni CPDLC útján.

374. §

(1) Ha az összeköttetési hálózatot vagy a CPDLC földi rendszert előre meghatározott terv szerint kapcsolják ki, NOTAM-ot kell kiadni a kikapcsolás időszakáról és szükség esetén a beszédüzemű összeköttetésben használt frekvenciáról.

(2) Az ATC egységgel összeköttetésben lévő légijárműveket rádióon vagy CPDLC használatával tájékoztatni kell a bekövetkező CPDLC kapcsolat elvesztéséről.

(3) Az légiforgalmi irányító és a légijárművezető számára lehetővé kell tenni a CPDLC kapcsolat megszakítását.

375. §

Ha a légiforgalmi irányító vagy a légijármű vezető figyelmeztetést kap CPDLC üzenet hibáról, a következőt kell tennie:

a) beszédüzemű összeköttetésben megerősíti a végrehajtandó tevékenységet, a következő kifejezéssel kezdve: CPDLC MESSAGE FAILURE (HIBÁS CPDLC ÜZENET), vagy

b) CPDLC használatával újraküldi a hibás üzenetet.

376. §

(1) Ha a légiforgalmi irányító minden állomásról vagy egy adott légijárműtől CPDLC-n érkező kéréseinek felfüggesztését kéri egy időszakra, a következő kifejezést kell használnia: ((call sign) or ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)], ((hívójel) vagy MINDEN ÁLLOMÁSNAK) FÜGGESSZE FEL A CPDLC KÉRÉSEK TOVÁBBÍTÁSÁT [TOVÁBBI ÉRTESÍTÉSIG] (ok).

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott esetben a CPDLC használatban marad a légi jármű vezető számára az üzenetek megválaszolására, tájékoztatás közlésére és kényszerhelyzet közlésére és visszavonására.

(3) A rendeltetésszerű CPDLC üzemre történő visszaállásról a következő kifejezés használatával kell tájékoztatást adni: ((call sign) or ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS, ((hívójel) vagy MINDEN ÁLLOMÁSNAK) VISSZAÁLLÁS NORMÁL CPDLC ÜZEMRE.

377. §

Ha a CPDLC egy adott légi járművel történő tesztelése hatással lehet a légi járműnek nyújtott légiforgalmi szolgáltatásra, a tesztelést megelőzően koordinálni kell.

XX. Fejezet

Kényszerhelyzetekre, összeköttetés megszakadására és rendkívüli helyzetekre vonatkozó eljárások

134. Kényszerhelyzeti eljárások

378. §

(1) Mivel az egyes kényszerhelyzetekkel együtt járó különböző körülmények nem teszik lehetővé pontosan körülírt végrehajtandó eljárások kidolgozását, ebben az alcímben 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.

(2) Ha egy légi jármű kényszerhelyzetet jelent, akkor az ATS egységnek a következő megfelelő intézkedéseket kell megtennie:

- a) meg kell tennie minden szükséges lépést, hogy megbizonyosodjon a légi jármű azonosító jeléről, típusáról, a kényszerhelyzet fajtájáról, a légi járművezető szándékáról, valamint a légi jármű helyzetéről és repülési magasságáról, kivéve ha a légi jármű személyzete megerősíti vagy erről máshonnan értesítés érkezik,
- b) meg kell határozni a megadható legmegfelelőbb segítséget,
- c) össze kell gyűjtenie az olyan ATS egység vagy egyéb szolgálatok által adható segítségre vonatkozó tájékoztatásokat, amelyek segítségére lehetnek a légi járműnek,
- d) el kell látnia a légi jármű személyzetét a kért tájékoztatással, valamint bármilyen egyéb vonatkozó tájékoztatással, ideértve a megfelelő repülőterek adatait, a legalacsonyabb biztonságos tengerszint feletti magasságokat és az időjárás tájékoztatást is,
- e) a légi jármű üzemen tartójától, vagy ha az nem lehetséges, a légi jármű személyzetétől kell beszereznie az információkat a fedélzeten lévő személyek számáról, a rendelkezésre álló üzemanyag mennyiségéről, a szállított veszélyes anyagokról és azok természetéről, és
- f) a helyi utasításoknak megfelelően értesítenie kell a megfelelő ATS egységeket és hatóságokat.

(3) Lehetőség szerint kerülni kell a rádiófrekvencia- és SSR kódváltást, és rendes körülmények között csak akkor lehet alkalmazni, ha ez az érintett légi jármű számára egy emelt szintű szolgáltatást nyújthat. Egy hajtóműhibát jelentett légi járművet a legkisebb mértékben lehet manőverek végrehajtására utasítani. Lehetőség szerint a kényszerhelyzetben lévő légi jármű közelében működő légi járműveket értesíteni kell a körülményekről.

379. §

(1) A többi légi járművel szemben elsőbbséget kell biztosítani annak a légi járműnek, amelyről tudott vagy feltételezik, hogy kényszerhelyzetben van, beleértve a jogellenes beavatkozás esetét is.

(2) A „Nyitott Égbolt” szerződés keretében végzett ellenőrző repülések számára elsőbbséget kell biztosítani. Az ilyen légi jármű azonban nem élvez elsőbbséget a kényszerhelyzetben lévő és a jogellenes beavatkozás alatt álló légi járművekkel szemben.

380. §

(1) A légiforgalmi szolgálatok személyzetének fel kell készülnie arra, hogy valamely légi járművet érintő jogellenes beavatkozás jelet felismerje.

(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, az irányítónak meg kell próbálnia gyanúját alátámasztani a földi SSR dekóderének „A” mód 7500-as kódra, majd utána a 7700-as kódra kapcsolásával.

(3) Ha a légi járműről tudott vagy feltételezett, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll, vagy bombafenyegetésről szóló figyelmeztetés érkezett, az ATS egységnek haladéktalanul eleget kell tennie a légi jármű kéréseinek és várható igényeinek, beleértve a repülés útvonalán található, valamint bármely tervezett leszállási repülőter léginavigációs berendezéseivel, eljárásaival és szolgálataival kapcsolatos tájékoztatásokra vonatkozó kéréseket is, valamint meg kell tennie minden intézkedést a repülés egyes szakaszai lebonyolításának meggyorsítására, beleértve a légi jármű biztonságos leszállását is.

(4) A (3) bekezdésben foglaltakon túl az ATS egység további feladatai:

- a) minden körülmények között folytatnia kell a repülés biztonságos végrehajtását elősegítő tájékoztatások adását anélkül, hogy a légi járműtől választ várnának,
- b) a rendelkezésre álló eszközök segítségével meg kell figyelnie és jegyeznie kell a repülés előrehaladását, valamint a szomszédos ATS egységekkel úgy kell koordinálnia az irányítás átadását, hogy ahhoz a légi jármű részéről adásra vagy más tevékenységre ne legyen szükség, kivéve ha a légi járművel az összeköttetés zavartalan maradt,
- c) a repülésről folyamatosan tájékoztatnia kell a többi érintett ATS egységet, beleértve azokat a szomszédos FIR-ekben lévő azon ATS egységeket is, amelyeket a repülés érinthet,
- d) értesíteni kell:
 - da) a légi jármű üzemben tartóját vagy kijelölt képviselőjét,
 - db) az érvényes riasztási eljárásoknak megfelelően az illetékes mentést koordináló szervet, és
 - dc) a magyar légtér igénybevételéről szóló kormányrendeletben meghatározott szervezetet, és
- e) a jogellenes beavatkozás körülményeivel kapcsolatos, megfelelő közleményeket közvetítenie kell a légi jármű és a kijelölt szervezetek között.

(5) A következő eljárást kell követni, ha olyan fenyegetés érkezik, amely szerint egy ismert légi járművön bombát vagy egyéb robbanóeszközt helyeztek el. A fenyegetést vett ATS egységnek

- a) ha közvetlen összeköttetésben áll a légi járművel, késedelem nélkül értesítenie kell a légi járművet a fenyegetésről vagy az azzal kapcsolatos körülményekről, vagy
- b) ha nem áll közvetlen összeköttetésben a légi járművel, a lehető legkorábbi időpontban értesítenie kell a légi járművet a fenyegetésről egyéb ATS egység vagy rendelkezésre álló eszköz igénybevételével.

(6) A légi járművel összeköttetést tartó ATS egységnek meg kell győződnie a légi jármű szándékairól, majd ezeket ismertetnie kell azokkal az ATS egységekkel, amelyeket a repülés érinthet.

(7) A légi járművet a lehető leggyorsabb módon kell kezelni, valamint mindent el kell követni, hogy ne veszélyeztessék más légi járművek, a földön tartózkodó személyek és a földi létesítmények biztonságát.

(8) Levegőben lévő légi jármű számára késedelem nélkül új engedélyt kell adni a kért új rendeltetési repülőterre. A hajózószemélyzetnek a légi járműben uralkodó és a külső

légnyomás közötti eltérés kiegyenlítéséhez vagy csökkentéséhez szükséges süllyedésre vagy emelkedésre vonatkozó kérését lehetőség szerint a lehető legkorábbi időpontban teljesíteni kell.

(9) A földön lévő légijárművet fel kell kérni arra, hogy a lehető legnagyobb távolságban tartózkodjon más légijárművektől és létesítményektől, és lehetőség szerint hagyja el a futópályát. A légijárművet utasítani kell, hogy egy kijelölt vagy elkülönített parkolóhelyre guruljon, a helyi utasításoknak megfelelően. Ha a légijármű hajózószemélyzetét vagy utasait azonnal ki kell szállítani, egyéb légijárműveknek, járműveknek és személyeknek a fenyegetett légijárműtől biztonságos távolságban kell tartózkodniuk.

(10) Az ATS egység nem szolgálhat tanáccsal vagy útbaigazítással a hajózószemélyzet robbanószervezettel kapcsolatos intézkedésére vonatkozóan.

(11) Azt a légijárművet, amelyről tudják, vagy feltételezik, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll, vagy amelyet bármilyen egyéb ok miatt el kell különíteni a szokásos repülőtéri tevékenységtől, a kijelölt és elkülönített parkolóhelyre kell irányítani. Ahol ilyen elkülönített parkolóhelyet nem jelöltek ki, vagy az elkülönített hely valamilyen ok miatt nem vehető igénybe, a légijárművet olyan területre kell gurítani, amelyet a repülőtéri hatósággal folytatott előzetes megállapodás alapján választottak ki. A gurulási engedélyben meg kell határozni a parkolóhelyig követendő gurulási útvonalat. Ezt az útvonalat annak figyelembevételével kell meghatározni, hogy a lehető legkisebbre csökkentsék a közönséget, a többi légijárművet és a repülőtéri létesítményeket veszélyeztető kockázatot.

381. §

(1) Olyan értesítés vételekor, hogy egy légijármű kényszersüllyedést hajt végre a többi forgalmon keresztül, haladéktalanul meg kell tenni minden lehetséges intézkedést az összes érintett légijármű biztonsága érdekében. Ha szükségesnek ítéli, a légiforgalmi irányító egység azonnal adjon ki mindenkinek szóló vészközleményt a megfelelő rádióberendezések felhasználásával.

(2) Az irányító egységnek számolnia kell azzal, hogy az (1) bekezdés szerinti vészközleményt vevő légijárművek elhagyják a megjelölt légtérrel és a megfelelő rádiófrekvencián figyelnek, és várják a légiforgalmi irányító egység további engedélyeit.

(3) A légijármű kényszersüllyedési eljárásaira vonatkozó rendelkezéseket a repülési rendelet 44.§ (4)-(5) bekezdése határozza meg.

(4) Ha egy ATC egység tudomására jut, hogy a légijármű kényszersüllyedést hajt végre, rádióadásban nyugtáznia kell a kényszerhelyzetet, és meg kell tennie minden szükséges intézkedést valamennyi érintett légijármű biztonsága érdekében.

(5) A kialakult helyzetnek megfelelően az irányító:

- a) javasolhat olyan követendő irányt a kényszersüllyedést végrehajtó légijármű számára, amellyel az egyéb érintett légijárműveket elkerülheti,
- b) ha a légijármű vezetője olyan magasságra történő süllyedést jelent, amely az adott légtérre megállapított minimális biztonságos repülési magassága alatt van, közölje a légijármű vezetőjével a minimális biztonságos magasságot és a megfelelő QNH magasságmérő beállítását,
- c) ha az szükségesnek látszik, és lehetősége van, a lehető legkorábbi időpontban elkülönítést kell biztosítani az összeütközési veszélybe kerülő légijárművek között vagy mérvadó forgalomról szóló tájékoztatást kell adnia, amelyik a megfelelő.

(6) Szükség esetén az ATC egységnek rádióadásban kell kiadnia vagy kiadatnia vészhelyzeti közleményt a többi érintett légijárműnek, figyelmeztetve őket a kényszersüllyedésről. A rádióadásban kiadott vészhelyzeti közleménynek tartalmaznia kell a rádióadásban címzett légijármű által végrehajtandó intézkedésekre vonatkozó utasításokat, vagy azt, hogy az érvényes engedélyben leírtak szerint folytassa repülését és a további engedélyek és utasítások vétele céljából maradjon figyelésen a megfelelő rádiócsatornákon. A rádióadásban címzett

légijárműnek szóló meghatározott utasítások továbbításának hiányában várható, hogy a légijármű saját kezdeményezésére szabaddá teszi a körzetet.

(7) A (4)-(6) bekezdésekben meghatározottakon kívül az érintett ATC egységnek további engedélyeket kell kiadnia az összes érintett légijárműnek a kényszersüllyedés után követendő eljárásokra vonatkozóan.

(8) Az illetékes ATS egységnek tájékoztatnia kell az összes olyan ATS egységet és irányító szektort, amely érintett lehet.

135. Levegő-föld összeköttetés megszakadása

382. §

(1) Ha egy irányítói körzetben vagy repülőtéri irányítói körzetben működő légijárművel a kétoldalú összeköttetést nem tudják fenntartani, a légiforgalmi irányító egységeknek az ezen alcímben foglaltak szerint kell eljárniuk.

(2) Ha ismertté válik, hogy a kétoldalú összeköttetés megszakadt, meg kell győződni arról, hogy a légijármű képes-e venni a légiforgalmi irányító egység adását, és fel kell kérni a légijárművet, hogy olyan meghatározott manővert hajtson végre, amely radarral megfigyelhető, vagy lehetőség szerint adjon meghatározott jelzést nyugtázásként.

(3) Ha a légijármű nem jelzi, hogy képes az adást venni és nyugtázni, akkor azon feltételezés alapján kell tartani az elkülönítést a rádióösszeköttetés nélküli és a többi légijármű között, hogy a rádióösszeköttetést elvesztett légijármű a repülési rendelet 40. § (2) bekezdésében meghatározottak szerint jár el.

(4) A megfelelő elkülönítés megteremtéséhez szükséges eljárásoknál nem kell alapul venni a (3) bekezdésben meghatározott feltételezéseket, ha:

- a) megállapították, hogy a légijármű a (3) bekezdésben meghatározottaktól eltérő eljárást hajt végre,
- b) elektronikus vagy egyéb eszközök használatával a légiforgalmi irányítói egységek megállapították, hogy a (3) bekezdésben meghatározottaktól eltérő eljárások nem veszélyeztetik a repülésbiztonságot, vagy
- c) egyértelmű tájékoztatás érkezett arról, hogy a légijármű leszállt.

(5) Ha ismertté válik, hogy a kétoldalú összeköttetés megszakadt, a lehető legkorábbi időpontban a légiforgalmi irányító egység által hozott intézkedésről megfelelő tájékoztatást vagy bármilyen kényszerhelyzet által indokolt utasítást vak-adás útján kell az érintett 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.

(6) Az összeköttetést elvesztett légijármű feltételezett helyzetének közelében működő többi légijárműnek is megfelelő tájékoztatást kell adni.

(7) Amint ismertté vált, hogy az illetékessége alá tartozó légtérben haladó légijárművel nyilvánvalóan megszakadt a rádióösszeköttetés, a légiforgalmi szolgálati egységnek a rádióösszeköttetés megszakadására vonatkozó tájékoztatást kell azonnal továbbítani a repülés útvonalán érintett összes légiforgalmi szolgálati egységnek. Annak az ACC-nek, amelynek illetékességi körzetében van a rendeltetési repülőter, meg kell tennie a szükséges intézkedéseket a kitérő repülőterre vagy repülőterekre vonatkozó tájékoztatás és a benyújtott repülési tervben feltüntetett egyéb megfelelő tájékoztatás beszerzésére, ha a tájékoztatások nem állnak rendelkezésre.

(8) Ha a körülmények azt mutatják, hogy az összeköttetést elvesztett ellenőrzött légijármű a benyújtott repülési tervben feltüntetett kitérő repülőter vagy repülőterek valamelyike felé repül, az adott repülőteret kiszolgáló légiforgalmi irányító szolgálati egység, és a többi légiforgalmi szolgálati egység, amelyet a légijármű esetleges útvonalváltozása 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. Az eljárást alkalmazni kell, ha a légijármű üzemben tartóval vagy kijelölt képviselőjével történt megegyezés alapján engedélyt sugároztak ki vakadással a légijárműnek, hogy kitérő repülőtérre repüljön, vagy a tervezett leszállási repülőtérén uralkodó meteorológiai körülmények olyanok, hogy a kitérő repülőtérre való repülés látszik valószínűnek.

(9) Ha egy légiforgalmi irányító egység olyan tájékoztatást kap, hogy a légijármű az összeköttetés elvesztése után újra összeköttetést létesített, vagy leszállt, az 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.

(10) Ha a légijármű nem jelentkezett be 30 percen belül:

a) a légijármű vezetője által megadott számított érkezési idő után,

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 érintett légijármű parancsnokának. A többi érintett légijármű döntése alapján az irányításukat folytatni kell. A légijárművek üzemben tartóinak vagy kijelölt képviselőiknek és a légijárművek parancsnokainak felelőssége annak eldöntése, hogy folytatják-e a rendes üzemeltetést, vagy egyéb intézkedést tesznek.

136. VFR repüléseknek nyújtott segítség

383. §

(1) Azt a VFR repülést, amelyik jelentette, hogy helyzete meghatározásában bizonytalan, eltévedt vagy kedvezőtlen meteorológiai körülmények közé került, kényszerhelyzetben lévőnek kell tekinteni és ennek megfelelően kell kezelni. Az irányítónak ilyen körülmények között világos és tömör üzeneteket kell továbbítania, beszédstílusának nyugodtnak kell maradnia, valamint nagy figyelmet kell fordítania arra, hogy ebben a fázisban ne utaljon a légijármű vezető azon hibájára vagy felelőtlenségére, amelyet esetleg a repülés előkészítése vagy végrehajtása során elkövetett.

(2) A körülményektől függően, a légijárművet fel kell kérni arra, hogy a következő 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 légijármű vezető 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, és

i) üzemanyag-mennyiség.

(3) Ha az összeköttetés a légijárművel nem megfelelő, halk vagy torz, javasolni kell, hogy a légijármű emelkedjen magasabbra, ha a meteorológiai és egyéb körülmények ezt lehetővé teszik.

(4) Annak érdekében, hogy a légijármű meghatározhassa helyzetét, navigációs segítséget lehet nyújtani ATS felderítő rendszer, iránymérő, navigációs berendezések használatával,

vagy olyan más légi jármű által, amelynek személyzete látja az eltévedt légi járművet. A navigációs segítségnyújtás során figyelmet kell fordítani arra, hogy a légi jármű ne kerüljön felhőbe.

(5) A légi jármű vezetőt el kell látni a közelében lévő, azon repülőterekről származó tájékoztatással és jelentésekkel, ahol az időjárási körülmények megfelelőek.

(6) Ha a légi jármű azt jelenti, hogy nehézséget okoz számára vagy nem képes VMC-ben maradni, tájékoztatni kell annak a körzetnek a minimális repülési magasságáról, ahol a légi jármű tartózkodik vagy feltételezhetően tartózkodni fog. Ha a légi jármű az említett magasság alatt tartózkodik és a helyzetét elfogadható pontossággal megállapították, akkor útirányt vagy géptengely irányt, vagy nagyobb magasságra való emelkedést lehet javasolni, hogy a légi jármű elérjen egy biztonságos repülési magasságot.

(7) ATS felderítő rendszer használatakor egy VFR repüléshez segítséget csak a légi jármű vezető kérésére, vagy beleegyezésével lehet nyújtani. A nyújtott szolgáltatás fajtáját egyeztetni kell a légi jármű vezetővel.

(8) Ha kedvezőtlen meteorológiai körülmények között nyújtanak segítséget, az elsődleges cél, hogy a légi jármű a lehető legkorábban VMC-be kerüljön és elkerülhető legyen a légi jármű felhőbe való berepülése.

(9) Olyan körülmények között, ha a légi jármű nem tudja elkerülni, hogy IMC-be kerüljön, a következő irányelveket kell követni:

- a) az ATC frekvencián lévő, olyan egyéb légi járművet, amely nem tud segítséget nyújtani, utasítani lehet arra, hogy váltson át másik frekvenciára az eltévedt VFR forgalomnak nyújtandó zavartalan összeköttetés biztosítása érdekében, vagy az eltévedt VFR forgalom utasítható frekvenciaváltásra,
- b) lehetőség szerint biztosítani kell, hogy a légi jármű valamennyi fordulót felhőn kívül hajtson végre,
- c) el kell kerülni a hirtelen irányváltoztatással járó manőverekre adott utasításokat, és
- d) a légi jármű sebességsökkentésére vagy a futómű kibocsátására szóló utasításokat vagy javaslatokat lehetőség szerint felhőn kívül kell végrehajtani.

137. Repülés közbeni egyéb rendkívüli helyzetek

384. §

(1) Egy légi jármű kényszerhelyzetben vagy egyéb sürgős helyzetben, a biztonságos leszállás érdekében legnagyobb leszállási tömegének csökkentése érdekében üzemanyag-kibocsátására kényszerülhet.

(2) Ha egy légi jármű üzemanyag-kibocsátásra kényszerül, értesítenie kell az ATC-t. Az ATC egységnek a következőket kell egyeztetnie:

- a) a követendő útvonalat, amelynek lehetőség szerint el kell kerülnie a településeket, lehetőleg legyen vízfelszín felett és távol olyan területektől, ahol zivatartevékenységet jelentettek vagy az várható,
- b) ha üzemanyag-kibocsátás válik szükségessé, azt lehetőleg a repülési rendelet 5. § (2)-(3) bekezdésében foglaltak szerint kell végeznie,
- c) az üzemanyag-kibocsátás időtartamát.

(3) A többi ismert forgalmat el kell különíteni az üzemanyag-kibocsátást végző légi járműtől a következők szerint:

- a) a vízszintes elkülönítés legalább 10 NM (19 km) legyen, de nem közvetlenül az üzemanyagot kibocsátó légi jármű mögött,
- b) ha az üzemanyag-kibocsátást végző légi jármű mögött 15 percnyi repült időn vagy 50 NM (93 km) távolságon belül van légi jármű, akkor a függőleges elkülönítésnek
 - ba) legalább 1000 lábnak (300 m) kell lennie, ha a másik légi jármű az üzemanyag-kibocsátást végző légi jármű felett repül,

- bb)* legalább 3000 lábnak (900 m) kell lennie, ha a másik légi jármű az üzemanyag-kibocsátást végző légi jármű alatt repül,
- c)* annak a területnek a kiterjedése, amelyen belül az egyéb forgalomnak megfelelő függőleges elkülönítésre van szüksége, az üzemanyag-kibocsátást végző légi jármű útvonalának mindkét oldalán 10 NM, előtte ugyancsak 10 NM és mögötte 50 NM távolság vagy 15 percnyi repült időnek kell lennie, beleértve a fordulókat is.
- (4) Ha az üzemanyag-kibocsátást végző légi jármű rádiócsendet akar az üzemanyag-kibocsátás alatt tartani, akkor ki kell jelölni azt a frekvenciát, amelyet a légi járműnek figyelnie kell, és meg kell állapodni a rádiócsend végében.
- (5) A nem ellenőrzött forgalmat a megfelelő frekvenciákon általános adásban kell tájékoztatni, hogy maradjanak távol az érintett területtől. A szomszédos ATC egységeket és irányítói szektorokat tájékoztatni kell, hogy üzemanyag-kibocsátás van folyamatban, és fel kell őket kérni a megfelelő frekvenciákon általános adásban egy megfelelő figyelmeztető közlemény továbbítására a többi forgalom számára, hogy maradjanak távol az érintett területtől.
- (6) Az üzemanyag-kibocsátás befejezését követően a szomszédos ATC egységeket és irányítói szektorokat tájékoztatni kell arról, hogy a rendes üzem visszaállítható.

385. §

- (1) Ha a légi jármű vezetője minimális üzemanyagkészletet jelent, a lehetőségeknek megfelelően a légiforgalmi irányítónak tájékoztatnia kell a légi járművezetőt a várható késésről vagy arról, hogy késés nem várható.
- (2) A „MINIMUM FUEL” bejelentése a légiforgalmi irányító számára arra vonatkozó tájékoztatás, hogy a légi jármű valamennyi tervezett kitérő repülőtér helyett az adott repülőtéren kíván leszállni, és bármilyen változtatás a számára kiadott érvényes engedélyben a tervezett vésztartalék üzemanyagnál kevesebb üzemanyaggal történő leszállást eredményezhet. Ez nem minősül kényszerhelyzetnek, ugyanakkor a légi jármű további várakoztatása kényszerhelyzethez vezethet.
- (3) Üzemanyag miatti kényszerhelyzetben lévő repülés vagy minimális üzemanyagkészlet esetén az átdadó és átvevő ATS egységek között alkalmazandó koordinálási eljárásokat a 313. § (5) bekezdése tartalmazza.

386. §

- (1) A légiforgalmi irányító egységnek fel kell készülnie annak lehetőségére, hogy a FL490 (15000 m STD) feletti magasságokon, hangsebesség felett üzemelő katonai légi járművek esetenként kozmikus sugárzásnövekedést tapasztalhatnak, amely arra készíti őket, hogy alacsonyabb magasságra süllyedjenek, esetleg olyan magasságokra, vagy olyan magasságok alá, amelyeket hangsebesség alatti légi járművek használnak. Ha ilyen helyzetről szerez tudomást, vagy feltételezi, hogy ilyen helyzet fennáll, a légiforgalmi irányító egységnek minden lehetséges lépést meg kell tennie valamennyi érintett légi jármű biztonsága érdekében, beleértve azokat a hangsebesség alatti légi járműveket is, amelyeket a süllyedés érint.
- (2) A légtér egy bizonyos részében valamennyi hangsebesség feletti légi járművet érintheti a sugárzás és ez a levegő-föld összeköttetési viszonyok leromlásával vagy megszakadásával járhat együtt. A légi járművektől elvárják, hogy riasszák a légiforgalmi irányító egységeket, mielőtt a sugárzás kritikus szintet ér el, és kérjenek süllyedési engedélyt, amikor az a kritikus szintet eléri. 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.

387. §

(1) Ha az EUR RVSM légtérben üzemelő RVSM engedélyezett légijármű tájékoztatása szerint 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.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott esetben a légiforgalmi irányításnak azonnali intézkedéseket kell hoznia a 2000 láb (600 m) minimális függőleges, vagy megfelelő vízszintes elkülönítés létrehozására minden, az EUR RVSM légtérben belül üzemelő egyéb érintett légijármű vonatkozásában. A nem RVSM képességű légijárművet rendes körülmények között az EUR RVSM légtérből ki kell irányítani, ha arra mód van.

(3) Az első ACC-nek vagy UAC-nek, amelynek tudomására jut, hogy adott légijármű RVSM státusa megváltozott, szükség szerint koordinálnia kell a szomszédos ACC-vel vagy UAC-vel.

(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 biztosítani.

(5) A légiforgalmi irányításnak a lehető legteljesebb mértékben alkalmazkodnia kell a légijármű magasságot vagy útvonal-változtatást érintő kéréseihez, és az adott követelménynek megfelelő tájékoztatásokat biztosítani kell a számára.

(6) A légiforgalmi irányításnak egyéb légijárműtől beszerzett jelentések alapján kell határoznia az RVSM teljes vagy meghatározott magassági tartományon, vagy körzeten belüli esetleges felfüggesztéséről.

(7) Az RVSM működést felfüggesztő ACC-nek vagy UAC-nek koordinálnia kell a felfüggesztést, valamint az abból adódó bármely, a szektor kapacitásmódosítását is érintő követelményt a szomszédos ACC-vel vagy UAC-vel, így biztosítva a rendszeres és zavarmentes forgalomátadást.

(8) Ha RVSM légtérben a meteorológiai előjelzések szerint erős turbulencia várható, az irányításnak kell döntenie az illetékességi légtérben az RVSM üzemelés esetleges felfüggesztéséről, valamint felfüggesztés esetén annak időtartamáról, és a felfüggesztett magasságokról vagy körzetről.

(9) Ha az RVSM üzemelést felfüggesztik, a felfüggesztést elrendelő ACC-nek vagy UAC-nek az átadási magasság tekintetében koordinálnia kell a szomszédos ACC-vel vagy UAC-vel, kivéve, ha az együttműködési megállapodásban a váratlan helyzetekre vonatkozóan külön magasság elosztási rendszert határoztak meg. Az RVSM-et felfüggesztő ACC-nek vagy UAC-nek az alkalmazható szektorkapacitást is koordinálnia kell a szomszédos ACC-vel vagy UAC-vel.

138. ATC szükséghelyzetek

388. §

Mivel az egyes szükséghelyzetekkel együtt járó különböző körülmények nem teszik lehetővé pontosan körülírt végrehajtandó eljárások kidolgozását, az ezen alcímben körvonalazott eljárások általános útmutatásként szolgálnak a légiforgalmi szolgálati egységek személyzetének.

389. §

Az ATC-nek az összeköttetéssel kapcsolatos rendellenességeit, ideértve azt is, ha 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 egy légijármű adóberendezése az irányítói frekvenciát nem szándékosan blokkolja. Az ilyen összeköttetési

zavar akár hosszabb ideig is befolyásolhatja a rendes üzemet, ezért a légi járművek biztonsága érdekében azonnali lépéseket kell tenni.

390. §

(1) Az ATC által használt földi rádióberendezés teljes üzemzavara esetén az irányítónak a következők szerint kell eljárnia:

- a) ahol a légi járművektől megkövetelik, hogy figyeljenek a 121,5 MHz kényszerhelyzeti frekvencián, ezen a frekvencián kell megkísérlnie rádióösszeköttetést létesíteni,
- b) késedelem nélkül tájékoztatnia kell a szomszédos irányító munkahelyeket vagy ATC egységeket, amelyik a megfelelő, a meghibásodásról,
- c) értesítenie kell a b) pont szerinti munkahelyeket vagy egységeket a pillanatnyi forgalmi helyzetről,
- d) lehetőség szerint az érintett forgalommal kapcsolatban az olyan munkahelyek vagy egységek segítségét kell kérnie, amelyek összeköttetésbe léphetnek ezen légi járművekkel, hogy hozzanak létre köztük elkülönítést, és folytassák az ilyen légi járművek irányítását,
- e) utasítania kell a szomszédos irányítói munkahelyeket vagy ATC egységeket, hogy valamennyi érintett ellenőrzött repülést az üzemzavar által érintett munkahelyek vagy ATC egységek illetékességi területén kívül várakoztassák, vagy elkerülő útvonalra irányítsák azokat mindaddig, amíg a rendes szolgáltatás vissza nem állítható.

(2) A teljes földi rádióberendezés meghibásodásából eredő, a légiforgalom biztonságára gyakorolt kedvezőtlen hatások csökkentése érdekében munkahelyi előírásokat kell kidolgozni az irányítói munkahelyeken és ATC egységeknél alkalmazandó rendkívüli eljárásokra vonatkozóan. Ha megvalósítható és végrehajtható, a rendkívüli eljárásoknak rendelkezniük kell a biztosítandó minimális szintű szolgáltatás lehetővé tétele érdekében a szomszédos irányítói munkahelyek vagy ATC egységek részére történő, a földi berendezés meghibásodását követő legkorábbi irányítási felelősség átruházásáról mindaddig, amíg a rendes szolgáltatás vissza nem állítható.

391. §

Ha az irányítói frekvenciát a légi jármű adója nem szándékosan blokkolja, a következő kiegészítő lépéseket kell megtenni:

- a) meg kell kísérelni a légi jármű beazonosítását,
- b) ha a frekvenciát blokkoló légi járművet beazonosították, kísérletet kell tenni az összeköttetés felvételére az adott légi járművel többek között a 121,5 MHz kényszerhelyzeti frekvencián, a SELCAL segítségével, a légi jármű üzemeltetőjének frekvenciáján ha rendelkezésre áll, a légi járművek által használt, bármilyen levegő-levegő VHF frekvencián, vagy bármilyen egyéb összeköttetéssel, vagy ha a légi jármű a földön tartózkodik, akkor személyesen, és
- c) ha az összeköttetés létrejött az adott légi járművel, a hajózószemélyzetet utasítani kell, hogy azonnal intézkedjen az érintett irányítói frekvencia nem szándékos zavarásának megszüntetése érdekében.

392. §

Az ATC frekvenciákon esetenként előfordulhatnak az ATC frekvencia jogosulatlan használatából adódó hamis és megtévesztő adások, amelyek csökkenthetik a légi járművek biztonságát, amely esetekben az érintett ATC egységnek a következők szerint kell eljárnia:

- a) helyesbítenie kell bármilyen kisugárzott hamis vagy megtévesztő utasítást vagy engedélyt,
- b) értesítenie kell az érintett frekvencián az összes légi járművet arról, hogy hamis vagy megtévesztő utasításokat vagy engedélyeket sugároznak ki,
- c) utasítania kell az érintett frekvencián az összes légi járművet, hogy erősítsék meg az utasításokat vagy engedélyeket, mielőtt azok teljesítésébe kezdenek,

- d) ha lehetséges, utasítania kell a légijárműveket másik frekvenciára való áttérésre, és
- e) lehetőség szerint értesítenie kell az összes érintett légijárművet, ha hamis és megtévesztő utasításokat vagy engedélyeket már nem sugároznak ki.

139. Az ATC egyéb rendkívüli eljárásai

393. §

(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.

(2) Az (1) bekezdés szerinti kényszerhelyzeti elkülönítés alkalmazásakor az érintett légijárműveket értesíteni kell erről, és tájékoztatni kell az alkalmazott minimumokról, továbbá valamennyi érdekelt légijárművet el kell látni a lényeges forgalomra vonatkozó tájékoztatással.

394. §

(1) Az STCA funkció használatával kapcsolatos munkahelyi előírásoknak többek között a következőket kell meghatározniuk:

- a) a repülések azon típusai, amelyekre a riasztás működik,
- b) a légtér azon részei vagy szektorai, amelyekben az STCA funkció bevezetésre került,
- c) az STCA légiforgalmi irányító előtti megjelenítésének módja,
- d) általánosságban a riasztások generálásának paraméterei és a riasztási előrejelzési idő,
- e) a légtér azon részei, amelyekben az STCA egyedileg letiltható és azon feltételek, amelyek mellett ez megtehető,
- f) azok a feltételek, amelyek alapján bizonyos riasztások egyes repülésekre egyedileg letilthatóak, és
- g) az olyan légtérre, illetve repülésekre vonatkozó eljárások, amelyekre az STCA-t vagy bizonyos riasztásokat letiltottak.

(2) Ha a rendszer ellenőrzött repülésekre vonatkozóan riasztást generál, a légiforgalmi irányítónak haladéktalanul fel kell mérnie a helyzetet, és ha szükséges, lépéseket kell tennie annak érdekében, hogy az alkalmazandó elkülönítési minimumok ne sérüljenek, vagy helyreálljanak.

(3) Egy riasztást követően a légiforgalmi irányítónak kizárólag az elkülönítési minimum megsérülése esetén kell a repülési rendelet 4. mellékletében meghatározott Légiforgalmi Esemény Jelentés Űrlapot kitöltenie.

(4) A légiforgalmi szolgáltatónak az összes riasztást meg kell őriznie elektronikus formában. Minden egyes riasztáshoz tartozó adatokat és körülményeket elemezni kell a riasztás indokoltságának megállapítása érdekében. Az indokolatlan riasztásokat, ideértve a látás alapján történő elkülönítés esetét is, nem kell figyelembe venni. Az indokolt riasztásokról statisztikai elemzést kell készíteni, a légtér vagy az ATC eljárások esetleges tervezési hiányosságainak azonosítása valamint a repülésbiztonság általános szintjének figyelemmel kísérése érdekében.

395. §

(1) Az ACAS-szal felszerelt légijárművek számára a légiforgalmi szolgálatok által nyújtandó eljárásoknak azonosaknak kell lenniük az ACAS-szal fel nem szerelt légijárművekével. Különösen az összeütközések elkerülésének, a megfelelő elkülönítés létrehozásának, valamint a konfliktust jelentő forgalomról szóló tájékoztatásnak és esetleg kitérítési tevékenységgel

kapcsolatos eljárásoknak meg kell felelniük a szokványos ATS eljárásoknak, és ki kell zárni a légijármű ACAS berendezéstől függő lehetőségeinek figyelembevételét.

(2) Ha a légijármű ACAS megoldási tanácsadást (Resolution Advisory, a továbbiakban: RA) jelent, a légiforgalmi irányító nem kezdeményezheti a légijármű repülési pályájának módosítását, amíg a légijármű nem jelenti, hogy „Clear of conflict”, „Konfliktus megszűnt”.

(3) Ha a légijármű egy RA alapján eltér a kiadott ATC engedélytől vagy utasítástól, vagy ha RA-t jelent, a légiforgalmi irányító elkülönítési felelőssége megszűnik ezen légijármű és az RA következtében érintett többi légijármű között. A légiforgalmi irányítónak az összes érintett légijármű közötti elkülönítés biztosítására vonatkozó felelőssége akkor áll fenn ismét, ha

- a) a légiforgalmi irányító nyugtázza a légijármű jelentését, hogy visszatért a kiadott engedélyhez, vagy
- b) a légiforgalmi irányító nyugtázza a légijármű jelentését, hogy visszatérőben van az előzetesen kiadott engedélyhez, és módosított engedélyt ad ki, amelyet a légijármű nyugtáz.

(4) A (2) bekezdés szerinti RA jelentés tájékoztatás az irányító számára, hogy a légijármű ATC engedélytől vagy utasítástól való eltérése ACAS RA következménye.

(5) Az ACAS jelentős hatást gyakorolhat az ATC-re, ezért az ACAS hatásosságát az ATC környezetben figyelemmel kell kísérni.

(6) Egy ACAS RA esemény után a légijármű vezetőnek és a légiforgalmi irányítónak a repülési rendelet 4. mellékletében meghatározott Légiforgalmi Esemény Jelentés Űrlapot kell kitöltenie.

396. §

(1) A minimális biztonságos magasságra vonatkozó figyelmeztetés (Minimum Safe Altitude Warning, a továbbiakban: MSAW) funkció alkalmazásával kapcsolatos munkahelyi előírásoknak, különösen a következőket kell meghatározniuk:

- a) a repülések azon típusai, amelyekre az MSAW-t alkalmazzák,
- b) a légtér azon részei vagy szektorai, amelyekre az MSAW legalacsonyabb biztonságos magassági értékét meghatározták, vagy 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, és
- f) mindazok a feltételek, amelyek alapján az MSAW funkciót egy egyedi légijármű útirányra fel lehet függeszteni, vagy azok az eljárások, amelyek az olyan repülésekre vonatkoznak, amelyekre az MSAW-t letiltották.

(2) Ha egy ellenőrzött repülésre vonatkozó MSAW generálódik, késedelem nélkül végre kell hajtani a következő intézkedéseket:

- a) ha egy légijárművet éppen vektorálnak, azonnali utasítást kell a légijármű számára adni, hogy emelkedjen fel a megfelelő biztonságos repülési magasságra, és ha a föld felszínének elkerülése válik szükségessé, akkor új irányt kell kijelölni számára,
- b) egyéb esetekben a légijárművet azonnal értesíteni kell arról, hogy MSAW generálódott, és utasítani kell, hogy ellenőrizze a légijármű repülési magasságát.

(3) Egy MSAW esemény után a légiforgalmi irányítónak légiforgalmi esemény jelentést kell készítenie, ha a legalacsonyabb biztonságos magasság nem szándékos megsértését a kormányzott légijármű tereptárggyal, a föld vagy a víz felszínével történő összeütközésének lehetősége idézte elő.

397. §

- (1) Az ATC egység a repülésbiztonság érdekében utasíthatja a légi járművet a rádiótávbeszélő hívójel megváltoztatására, ha két vagy több légi jármű rádiótávbeszélő hívőjele olyan, hogy fennállhat az összetévesztés lehetősége.
- (2) A hívójel-változtatás csak ideiglenes jellegű lehet, és abban a légtérben alkalmazható, ahol az összetévesztés lehetősége fennáll.
- (3) Az összetévesztés elkerülése érdekében az ATC egység szükség esetén azt a légi járművet, amelynek hívójelét megváltoztatta, a helyzetének vagy magasságának megadásával is azonosíthatja.
- (4) Ha egy ATC egység megváltoztatja valamelyik légi jármű hívójelét, biztosítani kell, hogy a légi jármű ismételten a repülési tervében szereplő hívőjelet használja, ha a légi járművet egy másik ATC egységnek átadják, kivéve ha a két érintett egység között a hívójel-változtatást előzetesen koordinálták.
- (5) Az illetékes ATC egységnek tájékoztatnia kell az érintett légi járművet, ha annak ismételten a repülési tervben szereplő hívőjelet kell használnia.

140. Az ATC eljárásai vulkáni hamufelhőről szóló jelentés vagy előrejelzés esetén

398. §

- (1) Ha egy vulkáni hamufelhőt jelentenek, vagy jeleznek előre az ACC illetékességébe tartozó FIR-ben, a légiforgalmi irányítónak a következőket kell tennie:
 - a) azonnal továbbítani kell minden rendelkezésre álló információt az érintett légi járművek részére, biztosítva ezzel, hogy a hamufelhő helyzetéről és az érintett repülési szintekről tudomásuk legyen,
 - b) megfelelő elkerülő útvonalat kell tanácsolnia a légi jármű számára, az ismert vagy előre jelzett hamufelhő körzet elkerülése érdekében, és
 - c) tájékoztatnia kell a légi járműveket, hogy a vulkáni hamufelhőt az alkalmazott ATC felderítő rendszerek nem jelenítik meg.
- (2) Ha egy légi jármű arról tájékoztatta az ACC-t, hogy berepült egy vulkáni hamufelhőbe, a légiforgalmi irányítónak:
 - a) a légi járművet kényszerhelyzetben lévőnek kell tekintenie,
 - b) gázturbinás légi jármű részére nem kezdeményezhet semmilyen emelkedési engedélyt, amíg a légi jármű nem repült ki a hamufelhőből, és
 - c) a légi járművezető beleegyezése nélkül nem kezdeményezhet vektorálást.

XXI. Fejezet

Vegyes eljárások

141. A katonai forgalommal kapcsolatos felelősség

399. §

- (1) Az OAT repülések számára kijelölt, másnapra szóló időszakosan korlátozott légtér és egyéb külön légtér biztosítását igénylő tevékenységek légtérigényét Napi Légtérfelhasználási Terv-ben kell összesíteni, amelyet továbbítani kell az érintett polgári és katonai ATS egységek számára, valamint hozzáférhetővé kell tenni minden légtérfelhasználó számára.
- (2) A repülés akkor minősül OAT repülésnek, ha
 - a) a repülést nem lehet repülési rendeletben meghatározottak szerint végrehajtani, többek között a meghatározott magasság alatti repülések számára előírt sebességmegkötések, a látvarepülésekhez szükséges látástávolság, vagy a felhőktől való távolság miatt,
 - b) a repülést földközelségben olyan sebességgel hajtják végre, amely nem teszi lehetővé az egyéb légi járművek megfelelő időben történő észlelését és a kitérési manőver időben történő végrehajtását,
 - c) az adott légi jármű útvonala vagy repülési profilja nagymértékben változó, és az útvonaltól történő eltérés veszélyezteti a feladat végrehajtását, különösen a polgári légi járművek

sebességtartományát meghaladó sebességű, hirtelen manővereket végrehajtó, vagy nagy emelkedési vagy süllyedési mértékkel végrehajtott repülések miatt, vagy

d) több légi jármű hajt végre olyan tevékenységet, amely veszélyt jelenthet az abban részt nem vevő légi járművek számára, ideértve a légi tevékenységgel járó hadgyakorlatokat, légi harcgyakorlást, nagy tömegű kötelékrepüléseket és a légi utántöltést.

(3) Ha légi tevékenységgel járó hadgyakorlatokra és a repülésre veszélyes egyéb tevékenységekre eseti légteret jelölnek ki, akkor a polgári ATC egységek felelősek az irányításuk alatt álló forgalomnak az elkülönített légtéren kívül tartásáért. Az eseti légtéren belüli forgalom elkülönítéséért, valamint a katonai forgalom légtérben maradásáért az illetékes katonai repülésirányító szolgálati egység a felelős. Az eseti légtérből kilépő és a polgári ATC által ellenőrzött légtérbe előzetes koordinálás nélkül belépő légi járművek okozta eseményekért a felelősség a szolgáltatás jellegétől függően az illetékes katonai repülésirányító egységet vagy az állami légi jármű parancsnokát terheli.

(4) Ha nincs lehetőség a polgári ATS egység által kezelt légi járművel az időszakosan korlátozott légtér elkerültetésére, az időszakosan korlátozott légtérbe történő belépéshez és az abban történő működéshez az illetékes katonai repülésirányító egység engedélyét kell kérni.

(5) A katonai engedély szerint működő légi jármű időszakosan korlátozott légtéren belüli elkülönítéséért az illetékes katonai repülésirányító egység felelős.

142. Személyzet nélküli szabad ballonokkal kapcsolatos felelősség

400. §

(1) Az AMC számára benyújtott közepes vagy nehéz személyzet nélküli szabad ballonok tervezett repüléséről érkezett tájékoztatás vételekor az AMC kötelessége a tájékoztatás szétosztása az összes érintett számára. A tájékoztatásnak a következőket kell tartalmaznia:

- a) a ballon azonosító jele vagy a repülési feladat kódjelölése,
- b) a ballon kategóriája és jellemzői,
- c) SSR kód vagy NDB frekvencia, ha alkalmazható,
- d) a felbocsátás helye,
- e) a felbocsátás megkezdésének tervezett időpontja, vagy a felbocsátások tervezett időperiódusa,
- f) az emelkedés várható iránya,
- g) az utazómagasság, és
- h) a FL660 (20 100 m STD) nyomásmagasság keresztezéséig számított emelkedési idő, vagy a FL660 (20 100 m STD) vagy az alatt kijelölt utazómagasság eléréséig számított emelkedési idő, a várható földrajzi hely megjelölésével együtt.

(2) Közepes vagy nehéz személyzet nélküli szabad ballonok tényleges felbocsátásáról szóló tájékoztatás vételekor 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 kódjelölése,
- 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) vagy az alatt kijelölt utazómagasság eléréséig számított emelkedési idő, a várható földrajzi hely megjelölésével együtt,
- g) a repülés befejezésének várható dátuma és időpontja, és
- h) a tervezett leszállási hely, ha az lehetséges.

(3) Ha alapos okkal feltételezhető, hogy egy közepes vagy nehéz személyzet nélküli szabad ballon nemzetközi határokat fog keresztezni, az AMC-nek NOTAM kiadásának

kezdeményezésével tájékoztatnia kell a felbocsátás előtti és a felbocsátással kapcsolatos tevékenységről az érintett államok ATS egységeit. Ha Magyarország és az érintett államok úgy állapodtak meg, akkor a tervezett felbocsátásról szóló tájékoztatást szóban is meg lehet adni közvetlen ATS beszédüzemű távközlési berendezések segítségével az érintett ACC-k és repüléstájékoztató központok részére.

(4) Az ATS egységeknek a lehetséges mértékben radarral kell a közepes és nehéz személyzet nélküli szabad ballonokat figyelniük. Indokolt esetben, vagy a légi jármű kérésére, egy ATS felderítő rendszer használatkor elkülönítést kell biztosítani a légi járművek és az olyan ballonok között, amelyeket azonosítottak, vagy amelyek pontos helyzete ismert.

143. Eseményjelentés

401. §

(1) Az eseményjelentésre a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló miniszteri rendeletben meghatározottakat kell alkalmazni.

(2) A légi járművek közelségéből adódó veszély mértékét a következők szerint kell osztályozni:

- a) összeütközési veszély, ha összeütközés közvetlen veszélye fenn állt,
- b) kétséges biztonság, ha a légi jármű biztonsága sérülhetett,
- c) nincs összeütközési veszély, ha összeütközési veszély nem állt fent, vagy
- d) nem egyértelmű veszélyhelyzet, ha a veszély meghatározására hiányos információ állt rendelkezésre, vagy ha a nem egyértelmű, vagy az ellentmondásos bizonyíték alapvetően kizárta a veszély megállapíthatóságát.

XXII. Fejezet

Repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat

402. §

(1) Az AFIS egységek általános feladatát a repülési rendelet 64. alcíme határozza meg.

(2) Az (1) bekezdésben foglaltakon túl az AFIS egység feladata

a) tájékoztatnia a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egységet a következőkről:

- aa) a légiforgalmi szolgálat nyújtásának tényleges megkezdése, befejezése, valamint esetleges változásai,
- ab) az üzemkezdetkor észlelt pályaállapot, ha az a közzétettől eltér,
- ac) a repülőtér forgalmi körét vagy kijelölt körzetét elhagyó, repülési tervet benyújtott légi járművek hajtóműindítása és felszállási ideje,
- ad) külön kérésre az útvonalrepülést végrehajtó légi járművek leszállási ideje,
- ae) arról, ha a körzeti repüléstájékoztató szolgálat által utoljára közölt várható érkezési időt követő 15 percen belül a légi járművel a rádióösszeköttetést nem sikerült felvenni és az nem hajtotta végre a leszállást,
- af) a repülőtér navigációs berendezéseinek működésében beállott és a mozgási terület állapotában beállott változások,
- ag) a repülőtéri működés befejezése, ha az a közzétettől eltér,

b) nyilvántartás vezetése a következőkről:

- ba) a repülőtér nyitvatartási ideje alatt végrehajtott le- és felszállások,
- bb) az induló légi járművek részére esetlegesen továbbított ATC engedélyek,
- bc) a repülőtéri meteorológiai állapotok,
- bd) a repülésmeteorológiai szolgálatától kapott SIGMET tájékoztatások,
- be) a repülőtérre kiadott NOTAM-ok, valamint a repülőtér mozgási területének állapota,
- bf) a repülési korlátozások a repülőtér kijelölt légtereiben, valamint a repülőtér kijelölt légtereivel határos veszélyes, valamint időszakosan korlátozott légterek működése, és

- c) azokon a repülőtereken, ahol helyi légiforgalmi tájékoztató szolgálat nem működik
- ca) a légijármű kérésére intézkednie kell a kért légiforgalmi tájékoztatások beszerzésére,
 - cb) kezelnie kell, beleértve az átvételt, ellenőrzést és továbbítást, az induló légijárművek repülési terveit, ezek esetleges módosításait és törlését,
 - cc) nemzetközi IFR repülésekre benyújtott repülési terv vétele esetén egyeztetnie kell a légiforgalmi áramlásszervezéssel megbízott egységgel a légijárműre vonatkozó áramlásszervezési intézkedésekkel kapcsolatosan, és
 - cd) tájékoztatnia kell az illetékes légiforgalmi tájékoztató szolgálati egységet a repülőtér navigációs berendezéseinek várhatóan hosszabb idejű meghibásodásáról, illetve a repülőtérre korábban kiadott NOTAM törlésének szükségességéről.

NEGYPEDIK RÉSZ ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

403. §

Ez a rendelet az ICAO következő dokumentumainak megfelelő szabályozást tartalmaz:

- a) Annex 11. - Air Traffic Services [Amendment No.49 (15/11/2013)]
- b) a Harmadik Rész vonatkozásában a Doc 7030/5 - Regional Supplementary Procedures [Amendment No. 1 (8/1/09)]
- c) a Harmadik Rész vonatkozásában a Doc 4444 - Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management [Fifteenth Edition – Amendment No. 4 (15/11/12)]

404. §

Ez a rendelet a kihirdetést követő 8. napon lép hatályba.

405. §

A rendelet hatálybalépésekor az 17. § (6) bekezdésében meghatározott feltételnek megfelel az a személy, aki a hatálybalépést megelőző 5 évben legalább öt, a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott és közzétett repülési eljárást tervezett.

406. §

Ez a rendelet

- a) a rugalmas légtérfelhasználásra vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 2005. december 13-i 2150/2005/EK bizottsági rendelet,
- b) az előzetes tájékoztatás, a koordinálás és a légi járatok légiforgalmi irányító egységek közötti átadása céljából a repülési adatok cseréjét biztosító automatikus rendszerekre vonatkozó követelmények megállapításáról szóló 2006. július 6-i 1032/2006/EK bizottsági rendelet,
- c) az egységes európai égbolton a felszállás előtti szakaszban a repülési tervekre alkalmazandó eljárások követelményeiről szóló 2006. július 4-i 1033/2006/EK európai bizottsági rendelet,
- d) a levegő-föld beszédüzemű kommunikáció csatornatávolságára vonatkozó követelményeknek az egységes európai égbolt keretében történő megállapításáról szóló, 2007. október 26-i 1265/2007/EK európai bizottsági rendelet,
- e) a légiforgalomáramlás-szervezésre vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 2010. március 25-i 255/2010/EU európai bizottsági rendelet,
- f) a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és a 691/2010/EU rendelet módosításáról szóló, 2011. július 7-i 677/2011/EU európai bizottsági rendelet,

- g) az egységes európai égbolton belül légtérel ellenőrzésre szolgáló légi jármű-azonosításra vonatkozó követelmények megállapításáról szóló, 2011. november 22-i 1206/2011/EU európai bizottsági rendelet,
 - h) az egységes európai égbolton belüli légtérel ellenőrzés végrehajtására és átjárhatóságára vonatkozó követelmények megállapításáról szóló, 2011. november 22-i 1207/2011/EU európai bizottsági végrehajtási rendelet, és
 - i) a közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról szóló, 2012. szeptember 26-i 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet,
- végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg.

407. §

Hatályát veszti a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet.

ÁTVÁLTÁSI SZINTEK BUDAPEST FIR-BEN

Budapest FIR-ben az átváltási szinteket az alábbi táblázat határozza meg:

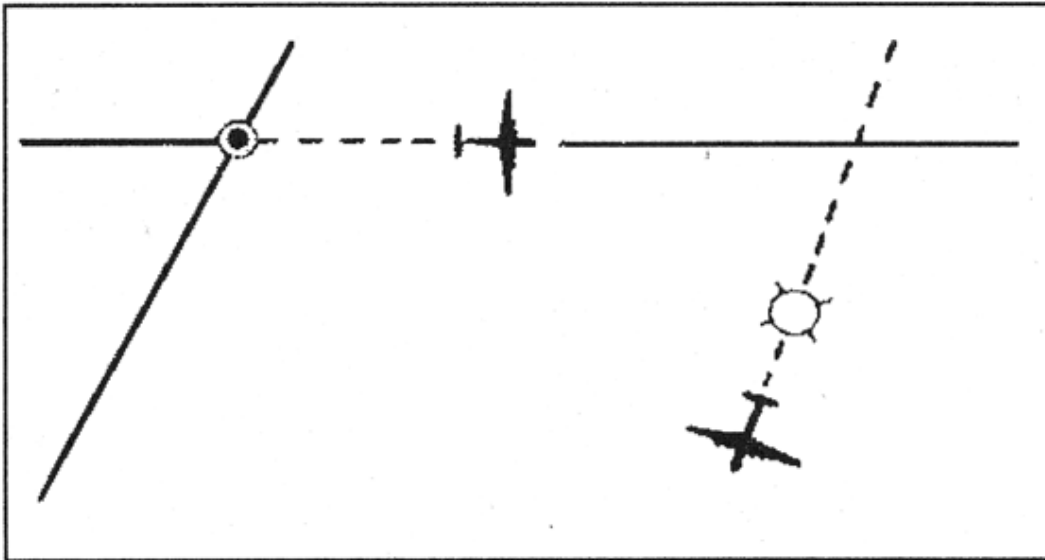
	A	B	C
1	Átváltási magasság	QNH (hPa)	Átváltási szint Budapest FIR-ben
2	10000 láb (3050 m)	1013,3 és felette	FL110
3		1013,2 - 977,2	FL120
4		977,1 és alatta	FL130

OLDALIRÁNYÚ ELKÜLÖNÍTÉS KRITÉRIUMAI ÉS MINIMUMAI

1. Oldalirányú elkülönítés a következő módszerek valamelyikével valósítható meg:

1.1. Azonos, vagy különböző földrajzi helyhez való viszonyítás.

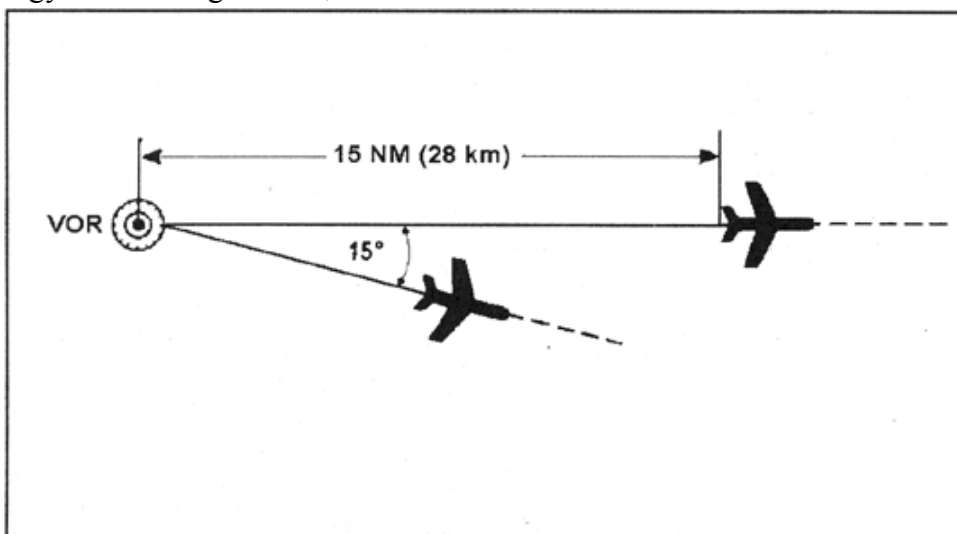
A helyzetjelentések kétséget kizáróan egyértelművé teszik, hogy a légi járművek látással vagy navigációs berendezésekhez való viszonyítással meghatározott különböző földrajzi helyek felett vannak.



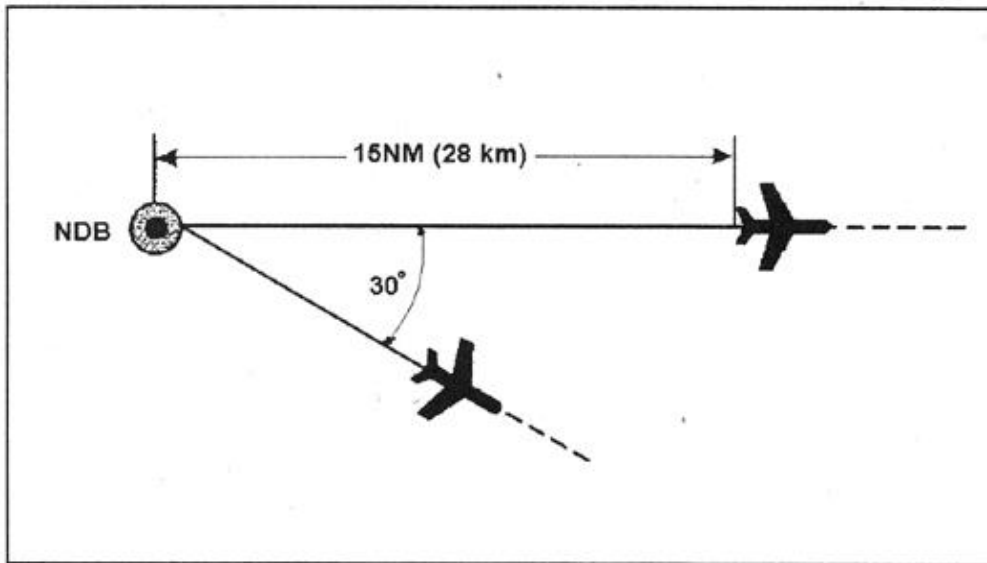
1.2. Azonos navigációs berendezés, vagy navigációs módszer használata.

A légi járműnek olyan meghatározott útirányokon kell repülnie, amelyek között az alkalmazott navigációs berendezésnek vagy módszernek megfelelő minimális elkülönítés fenn áll. Két légi jármű között oldalirányú elkülönítés van, ha:

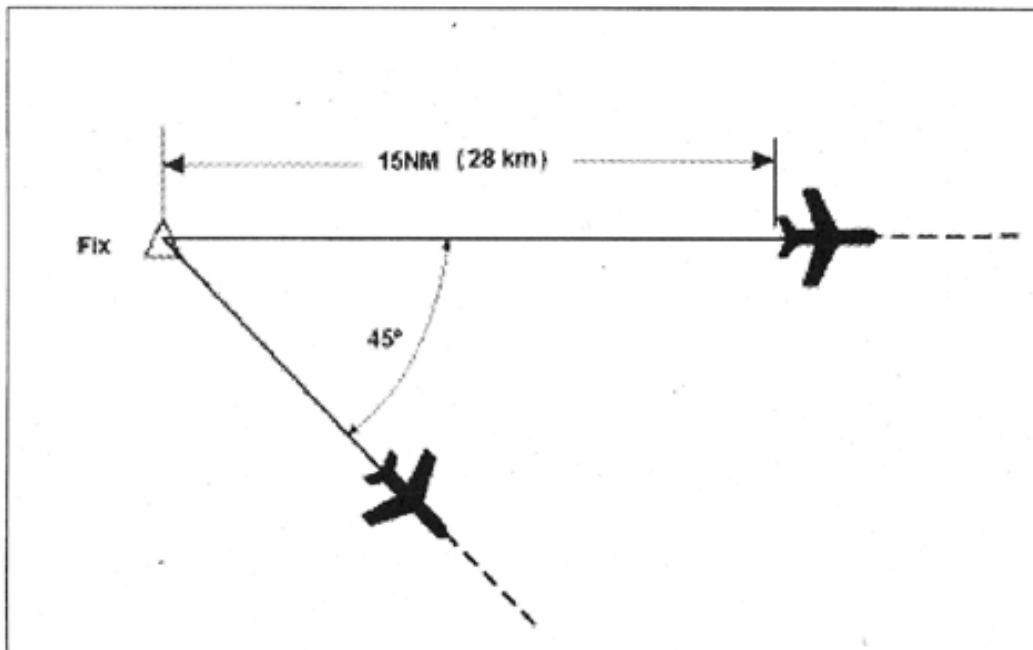
1.2.1. VOR: mindkét légi jármű olyan radiálokat követ, amelyek legalább 15 fokkal szét tartanak és legalább az egyik légi jármű a berendezéstől 15 NM /28 km/ vagy annál nagyobb távolságban van,



1.2.2. NDB: mindkét légitársaság olyan, az NDB felé tartó vagy attól távolodó útirányokat követ, amelyek legalább 30 fokkal szét tartanak és legalább az egyik légitársaság a berendezéstől 15 NM /28 km/ vagy annál nagyobb távolságban van,



1.2.3. számított helyzet-navigáció (dead reckoning - DR): mindkét légitársaság olyan útirányokat követ, amelyek legalább 45 fokkal szét tartanak és legalább az egyik légitársaság az akár látással, akár navigációs berendezéshez való viszonyítással meghatározott útirány keresztezési ponttól legalább 15 NM /28 km/, vagy annál nagyobb távolságban van, és mindkét légitársaság elhagyta a kereszteződési pontot, vagy



1.2.4. RNAV üzemelés: mindkét légitársaság olyan útirányokat követ, amelyek legalább 15 fokkal szét tartó útirányok és az egyik légitársaság útirányának védő területe nem fedi át a másik légitársaság útirányának védő területét. Az elkülönítés függ az érintett útirányok egymással bezárt szögétől és az érintett útvonalakra meghatározott védő területek nagyságától. Ezen kritériumok együttes teljesüléséből származó, a két útvonal keresztezési pontjától számított távolság lesz az, ahol a két légitársaság között az oldalirányú elkülönítés fennáll.

1.3. Különböző navigációs berendezések vagy módszerek használata.

A különböző navigációs berendezéseket használó 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, berendezésekre vagy a meghatározott navigációs követelmények alapján kiszámított légterek védő területei között ne legyen átfedés.

1.4. A közzétett szomszédos műszer szerinti repülési eljárásokat követő induló vagy érkező légitársaságok oldalirányú elkülönítése akkor valósul meg, ha:

1.4.1. a távolság RNAV 1, Basic RNP 1, RNP APCH és RNP AR APCH útirány között legalább 7 NM (13 km), vagy

1.4.2. az előírt akadálymentességet figyelembe vevő útirányok védőterületei nem fedik egymást és üzemi hibát számításba vettek.

1.5. RNAV üzemelés, ahol meghatározott navigációs követelményt írnak elő párhuzamos útirányokon, ATS vagy szabad útvonalakon.

1.5.1. Kijelölt légtérben vagy kijelölt útvonalakon, ahol a repülési rendelet meghatározott navigációs követelményt ír elő, az RNAV berendezéssel felszerelt légitársaságok között oldalirányú elkülönítés érhető el azáltal, hogy a légitársaságoknak olyan párhuzamos útirányok, ATS vagy szabad útvonalak középvonalán kell repülniük, amelyek egymás közötti távolsága biztosítja, hogy az útirányok, ATS vagy szabad útvonalak védő területei nem fedik egymást.

1.5.2. Párhuzamos útirányok között, párhuzamos ATS vagy szabad útvonalak középvonalai között, amelyekre meghatározott navigációs követelményt írtak elő, az oldaltávolság az adott navigációs követelmény függvénye.

1.6. Légitársaságok oldalirányú elkülönítése párhuzamos útirányokon, nem keresztező útirányokon, ATS vagy szabad útvonalakon.

Párhuzamos útirányokon, nem keresztező útirányokon, ATS vagy szabad útvonalakon üzemelő légitársaságok között, kijelölt légtérben vagy kijelölt útvonalakon az oldalirányú elkülönítés akkor valósul meg, ha

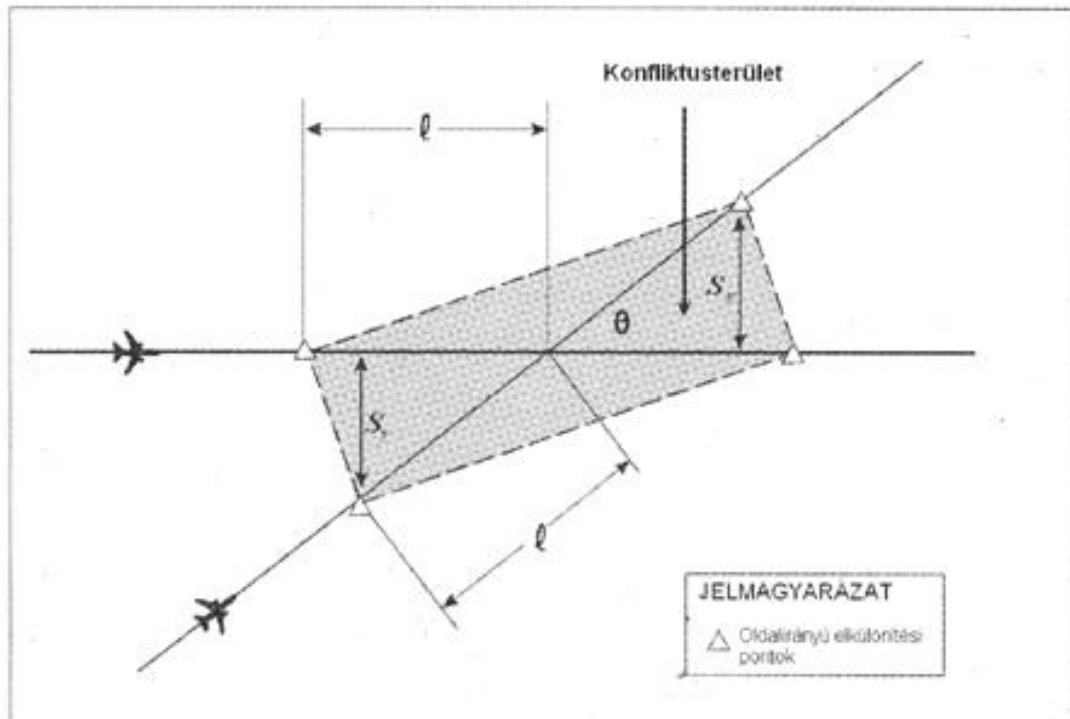
1.6.1. RNAV 10 (RNP 10) alkalmazása esetén az útirányok közötti legkisebb távolság 50 NM (93 km), vagy

1.6.2. RNP 4 alkalmazása esetén az útirányok közötti legkisebb távolság 30 NM (55,5 km).

1.7. RNAV üzemelés, ahol meghatározott navigációs követelményt írnak elő keresztező útirányokon, ATS vagy szabad útvonalakon.

Az itt leírt elkülönítés használata olyan keresztező útirányokra korlátozódik, amely keresztező útirányok közös pontjuknál az összetartás vagy széttartás 15 és 135 fok közötti szögtartományba esik.

1.7.1. Keresztező útirányoknál azon terület ki és belépő pontjait, ahol az útirányok közötti oldaltávolság kevesebb, mint az előírt minimum, oldalirányú elkülönítési pontoknak nevezik. Az oldalirányú elkülönítés pontjai által határolt területet a keresztezés konfliktus területének nevezik.



1.7.1.1. Az oldalirányú elkülönítési pontokat a következő képlettel számítják: $l = S_y / (\sin \theta)$.

A 1.7.1.1. pont alkalmazásában

1.7.1.1.1. S_y = az útirányok közötti oldalirányú távolság megegyezik az oldalirányú elkülönítési minimummal.

1.7.1.1.2. l = az oldalirányú elkülönítés távolsága az útirányok keresztezési pontjától, és

1.7.1.1.3. θ = az útirányok által bezárt szög.

1.7.2. Az oldalirányú elkülönítési pontok útirány keresztezési ponttól mért távolságát összeütközési kockázatelemzéssel határozzák meg, amely különösen a légi jármű navigációs pontosságától, a forgalom sűrűségétől és a keresztezési pont használatának gyakoriságától függ.

1.7.3. Két légi jármű között oldalirányú elkülönítés áll fenn, ha legalább az egyik légi jármű a keresztezés konfliktus területén kívül található.

1.8. Átmenet egy olyan légtérbe, ahol nagyobb oldalirányú elkülönítési minimumot alkalmaznak.

Oldalirányú elkülönítés áll fenn, ha a légi járművek olyan meghatározott útirányokon repülnek, amelyek:

1.8.1. valamely megfelelő minimummal egymástól el vannak különítve, és

1.8.2. legalább 15 fokkal széttartó irányt követnek mindaddig, amíg az alkalmazható elkülönítési minimumot létre nem hozzák,

feltéve, hogy az illetékes légiközlekedési hatóság által jóváhagyott módon biztosítható, hogy a légi járművek rendelkeznek a pontos útvonaltartáshoz szükséges navigációs képességgel.

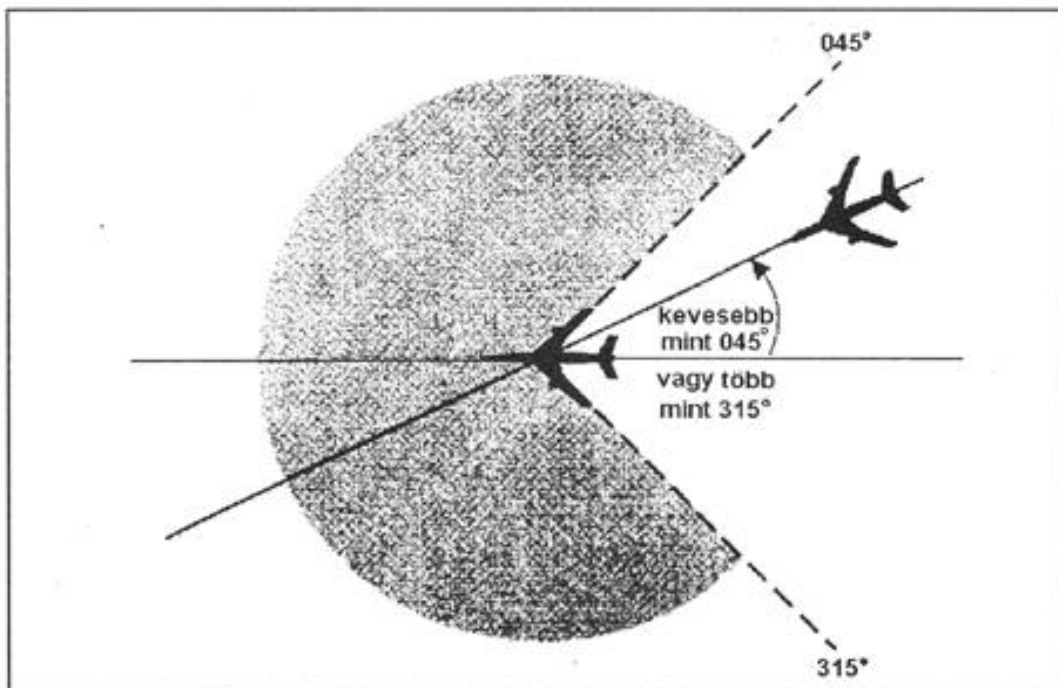
HOSSZIRÁNYÚ ELKÜLÖNÍTÉS KRITÉRIUMAI ÉS MINIMUMAI

1. A 135. § szerinti hosszirányú elkülönítés létrehozásának módjai a következők. A légi járművek:

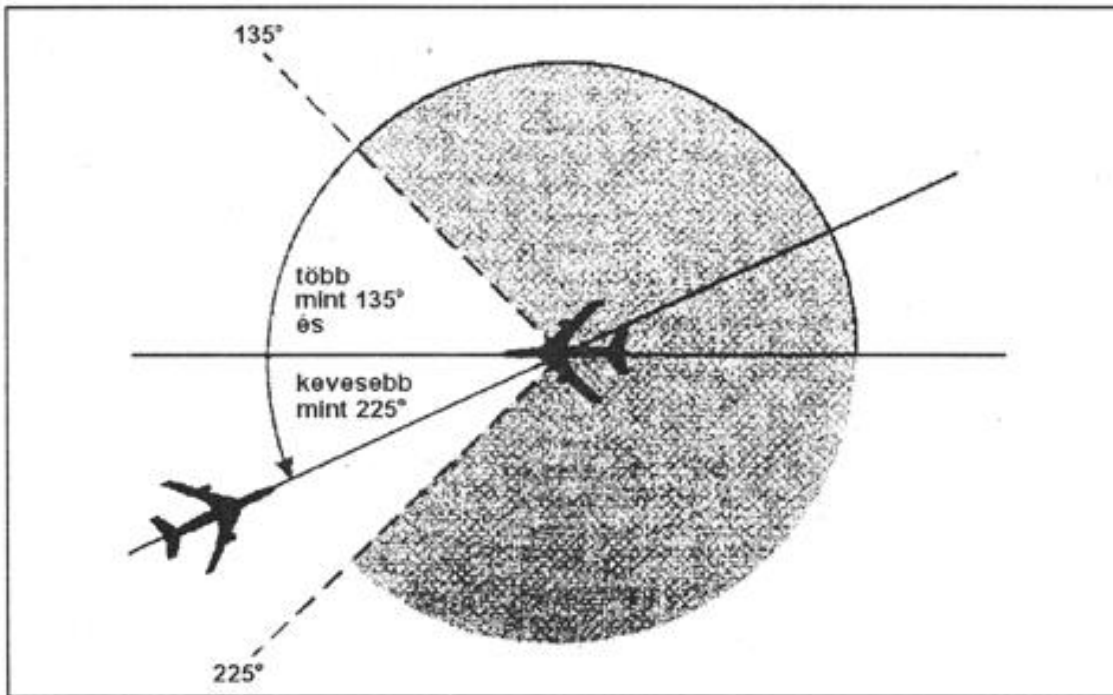
- 1.1. megadott időben indulnak el,
- 1.2. megadott időben érkeznek egy földrajzi hely fölé vagy
- 1.3. megadott időpontig várakoznak egy földrajzi hely felett.

2. A hosszirányú elkülönítési minimumokban szereplő kifejezések jelentése:

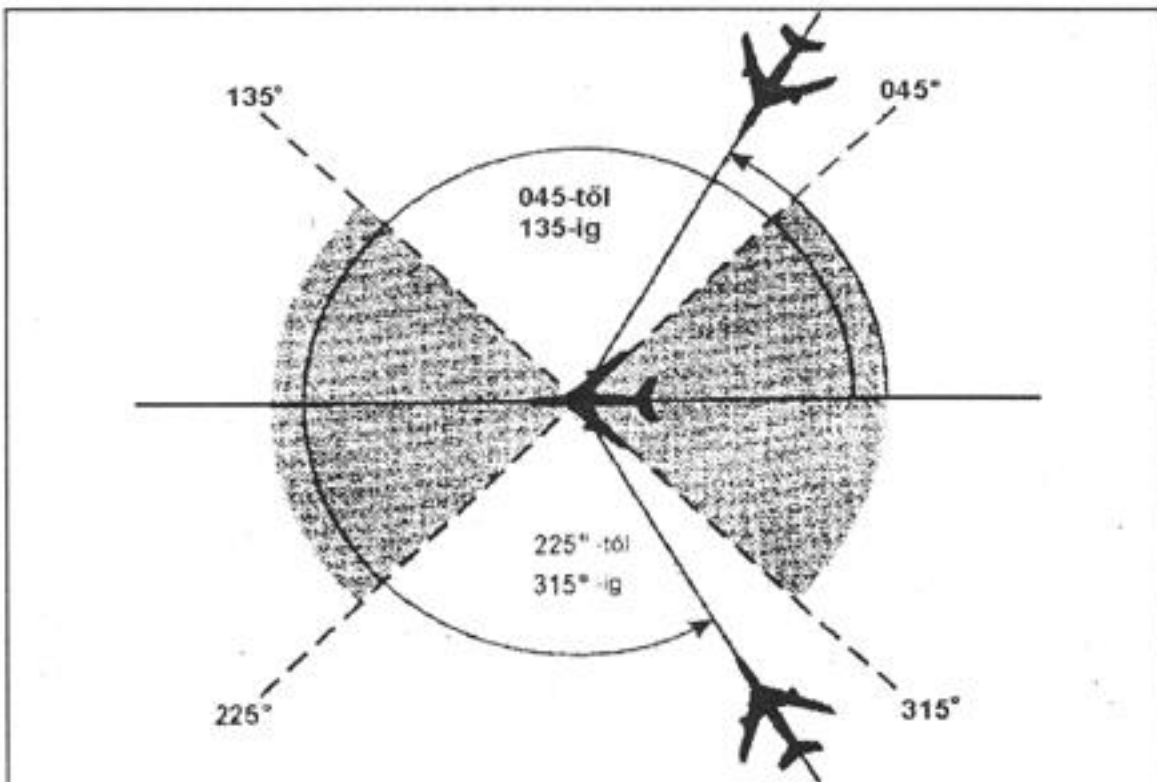
2.1. Azonos útirányok: azokat az azonos útirányokat és keresztező útirányokat, vagy azok szakaszait jelenti, amelyek egymással 45 foknál kisebb, vagy 315 foknál nagyobb szöget zárnak be és amelyeknek védett légterei fedik egymást.



2.2. Reciprok útirányok: azokat a szembetartó útirányokat, vagy keresztező útirányokat, vagy azok szakaszait jelenti, amelyek egymással 135 foknál nagyobb, de 225 foknál kisebb szöget zárnak be és amelyeknek védett légterei fedik egymást.



2.3. Keresztező útirányok: azokat a keresztező útirányokat, vagy azok szakaszait jelenti, amelyek eltérnek az a) és b) pontban leírtakról.



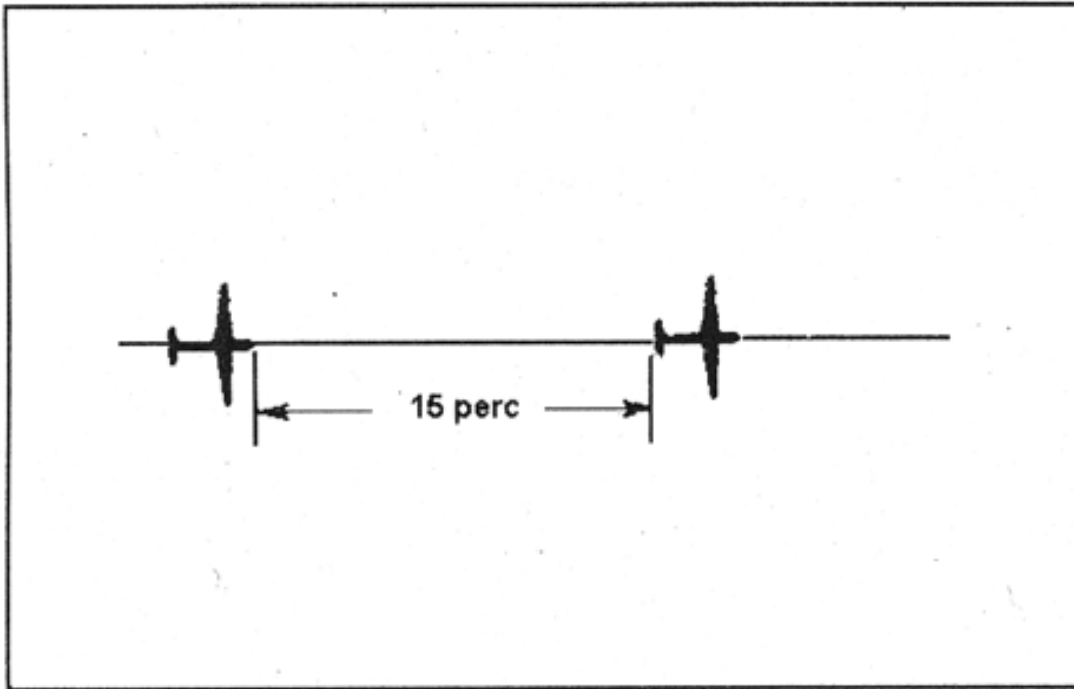
3. A 4. és 6. pontnak megfelelő időn alapuló elkülönítés alkalmazása a helyzettájékoztatáson és a beszéd üzemű tájékoztatásból származó számított adatokon alapulhat.

4. Időn alapuló hosszirányú elkülönítési minimumok

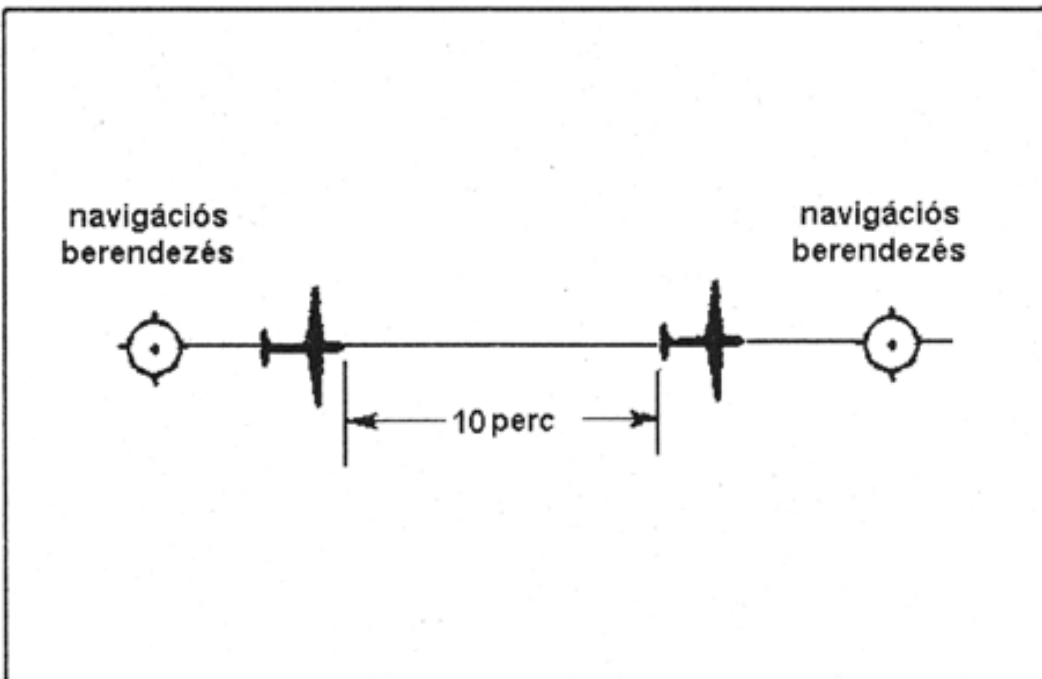
4.1. Azonos magasságot tartó légitjárművek

4.1.1. Azonos útirányon repülő légitjárművek esetében:

4.1.1.1. 15 perc, az ábra szerint,



4.1.1.2. 10 perc, ha a navigációs berendezések lehetővé teszik a gyakori helyzet- és sebesség meghatározást, az ábra szerint, vagy

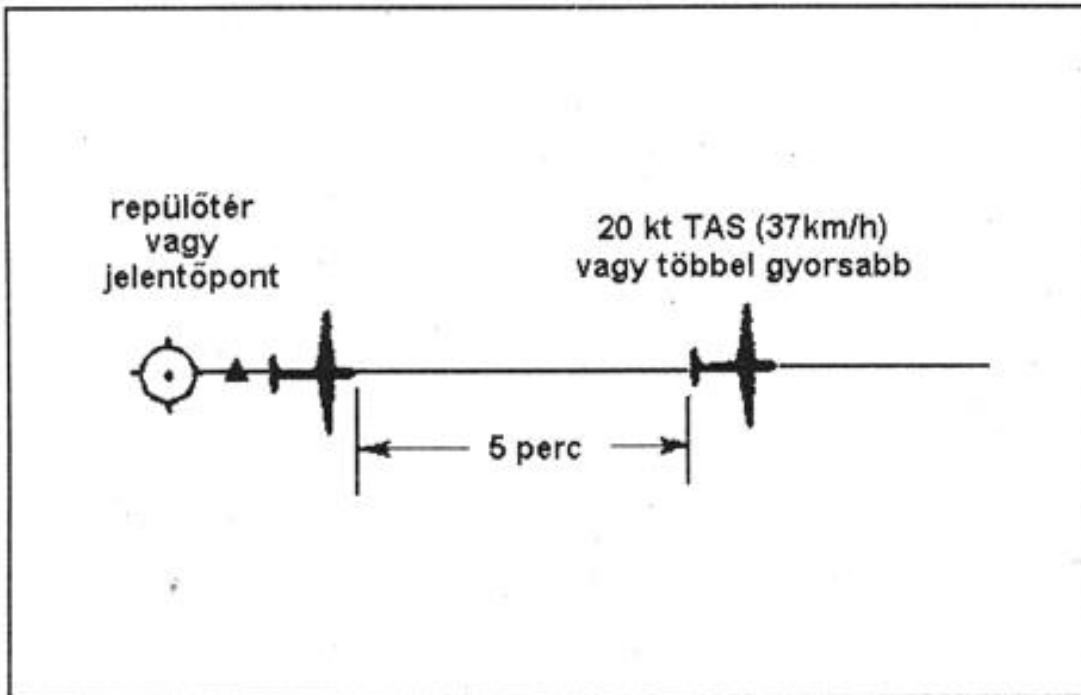


4.1.1.3. 5 perc, az ábra szerint, a következő esetekben, feltéve, hogy valamennyi esetben az elől haladó légijármű TAS sebessége legalább 20 csomóval (37 km/óra), nagyobb, mint az őt követő légijárműé:

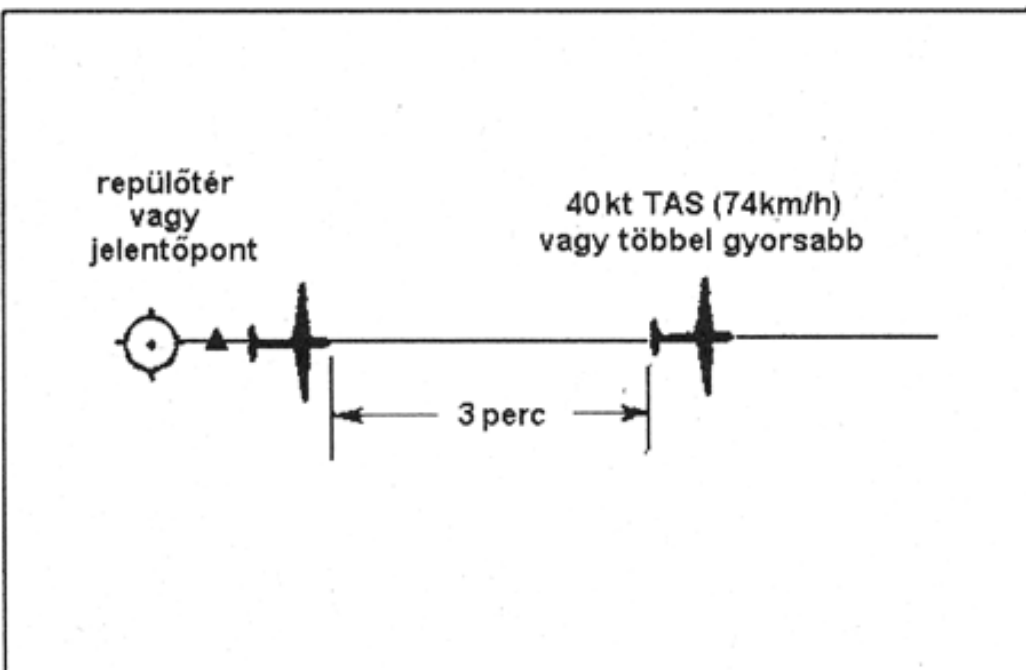
4.1.1.3.1. azon légijárművek között, amelyek ugyanarról a repülőtérrel indultak el,

4.1.1.3.2. útvonalon haladó azon légijárművek között, amelyek ugyanazon egzakt fontos pont átrepülését jelentették,

4.1.1.3.3. 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

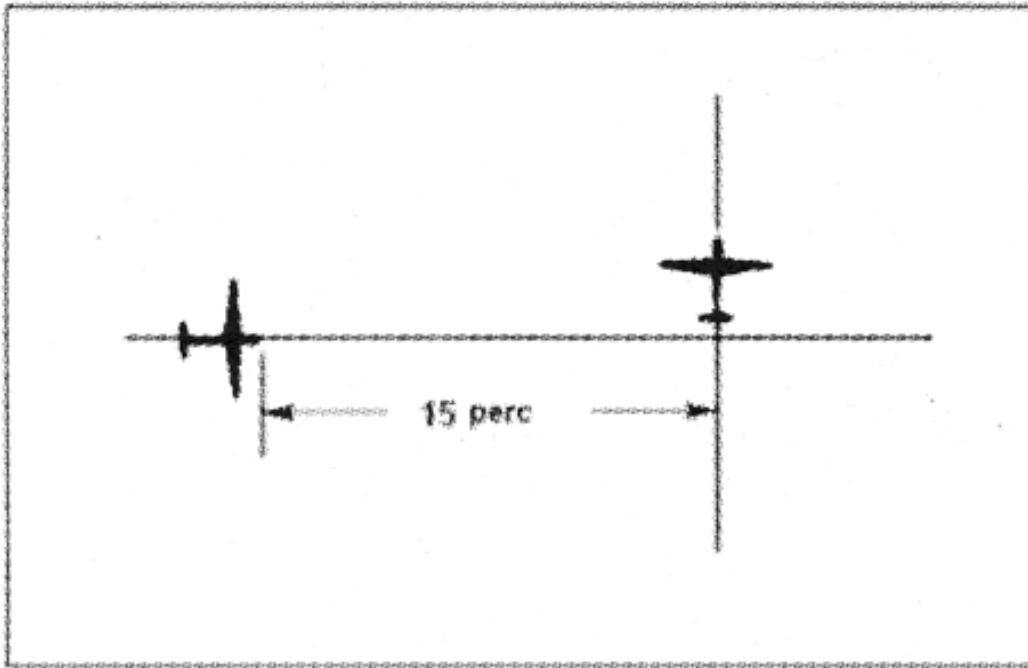


4.1.1.4. 3 perc a 4.1.1.3. pont alatti esetekben azzal a feltétellel, hogy az elől haladó légi jármű 40 csomóval (74 km/óra), vagy ettől nagyobb TAS-t tart, mint az őt követő légi jármű, az ábra szerint.

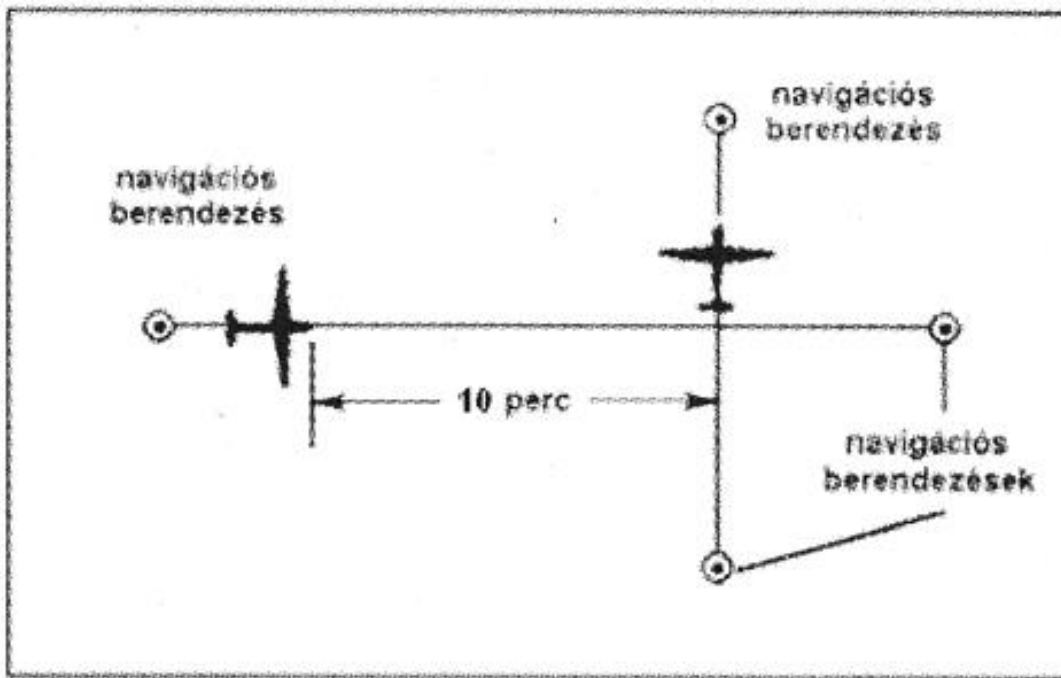


4.1.2. Keresztező útirányokon repülő légi járművek esetében

4.1.2.1. 15 perc az útirányok keresztezési pontjában, az ábra szerint, vagy



4.1.2.2. 10 perc, ha a navigációs berendezések lehetővé teszik a gyakori helyzet és sebesség meghatározást, az ábra szerint.

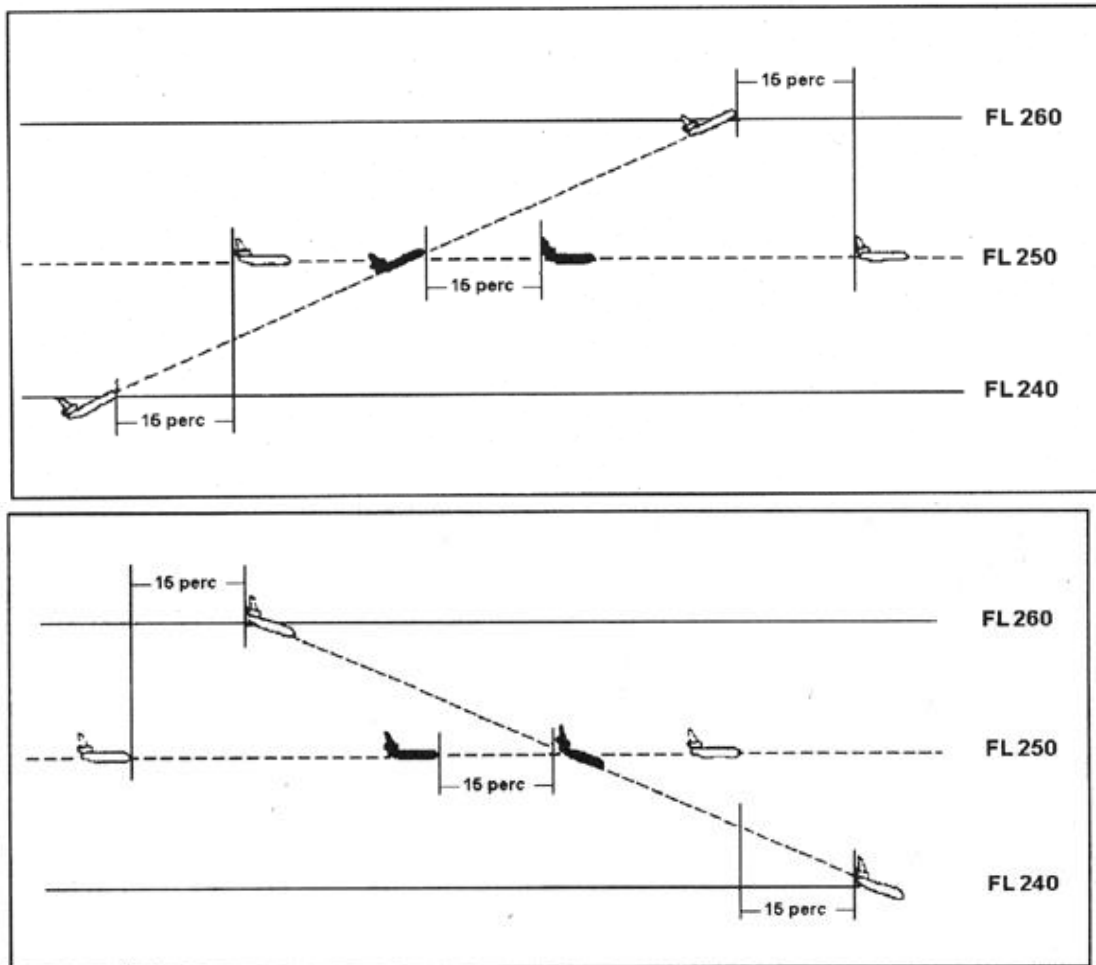


4.2. Emelkedő vagy süllyedő légi járművek

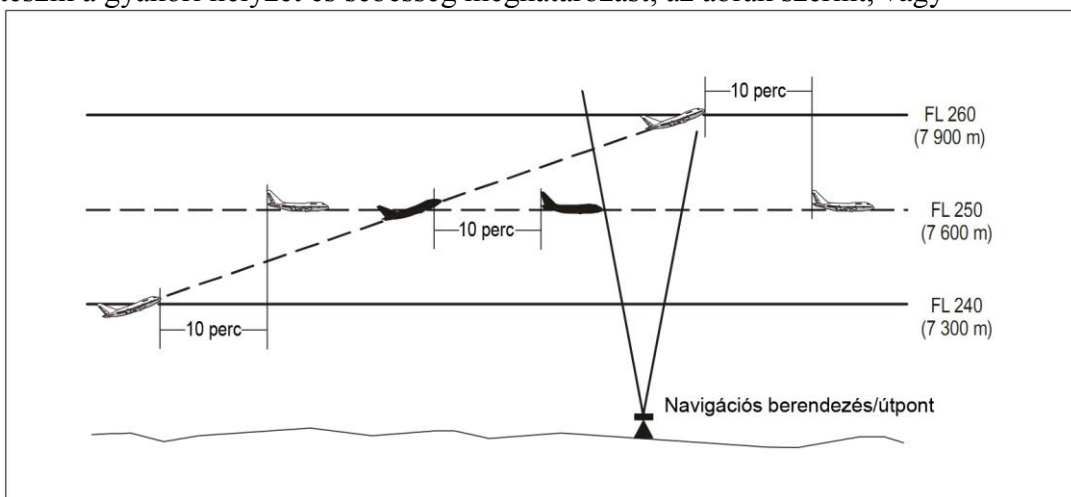
4.2.1. Azonos útirányon haladó légi járművek esetében

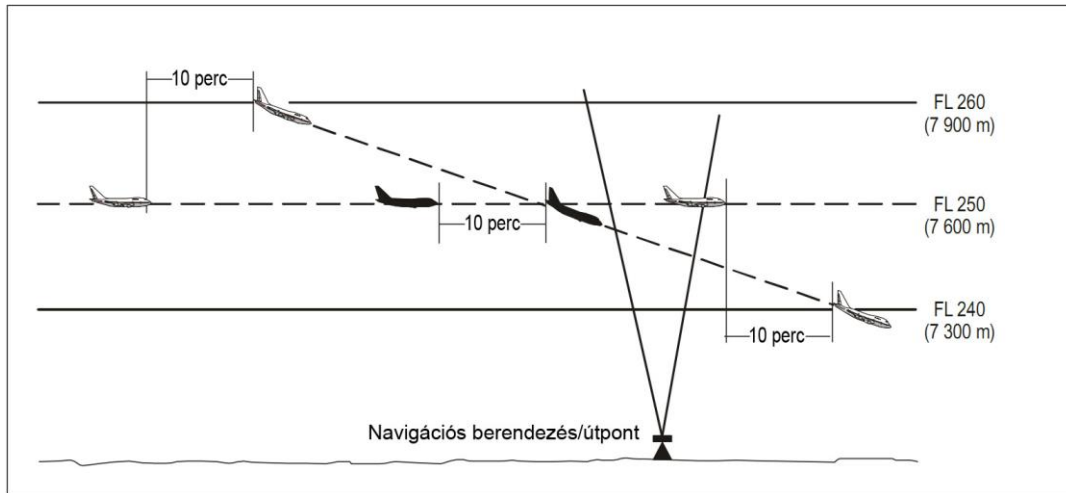
4.2.1.1. Ha egy légi jármű keresztezi az ugyanazon útirányon haladó másik légi jármű magasságát, a következő minimális hosszirányú elkülönítést kell biztosítani:

4.2.1.1.1. 15 perc, ameddig nem hoznak létre függőleges elkülönítést, az ábrák szerint,

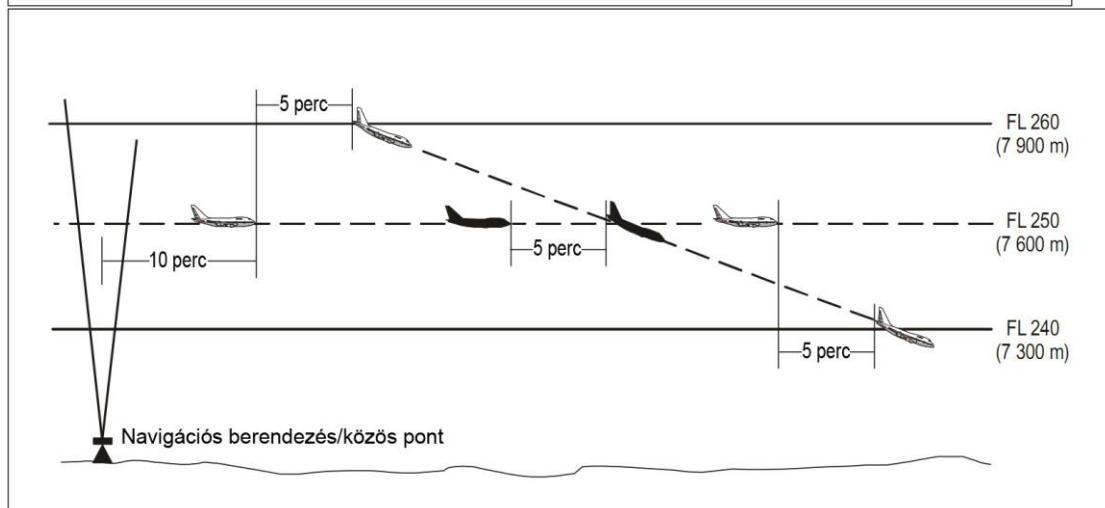
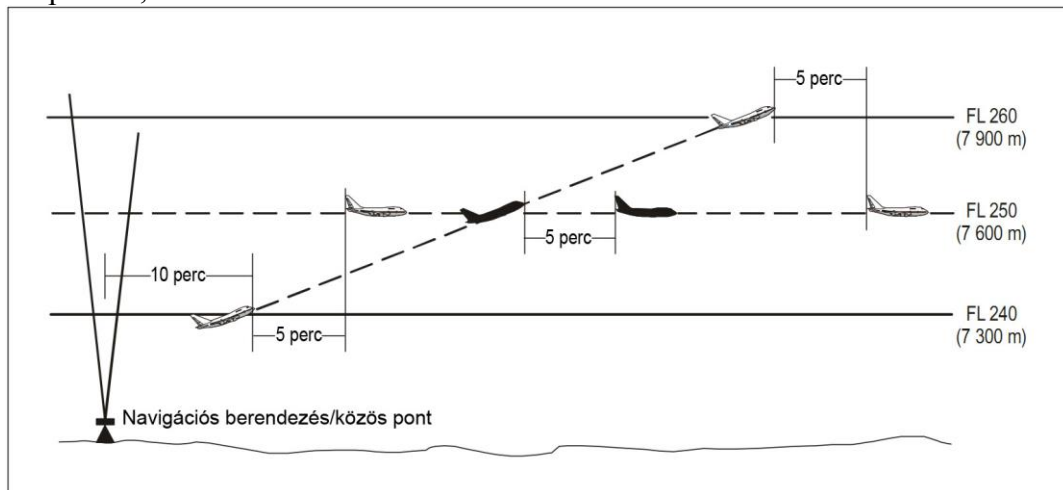


4.2.1.1.2. 10 perc, ameddig nem hoznak létre függőleges elkülönítést, feltéve, hogy ezen elkülönítést csak ott alkalmazzák, ahol a földi navigációs berendezések vagy GNSS lehetővé teszik a gyakori helyzet és sebesség meghatározást, az ábrák szerint, vagy





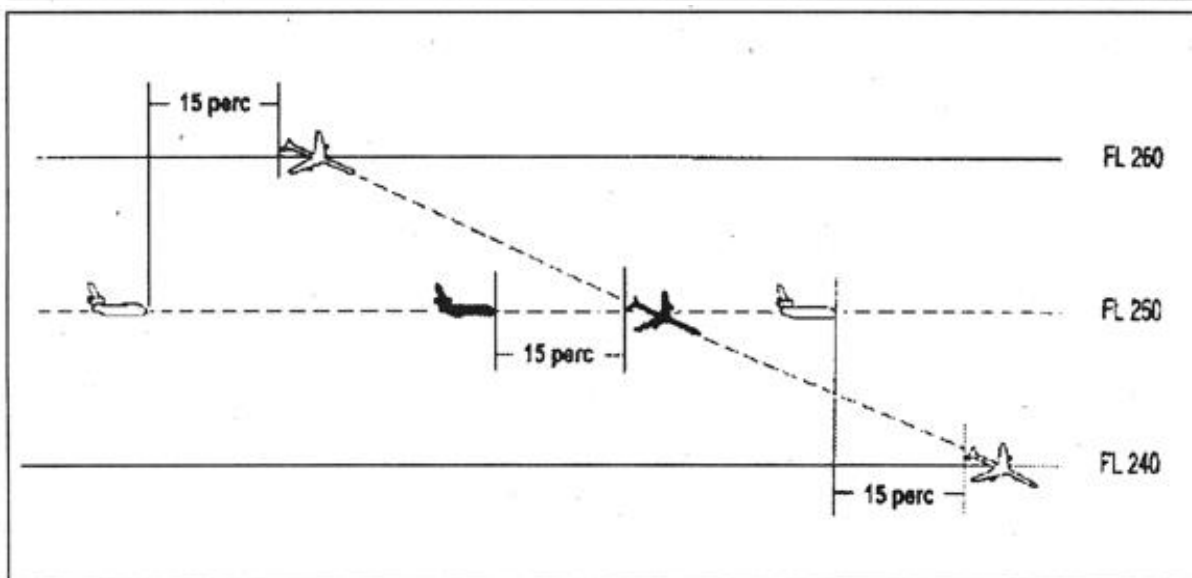
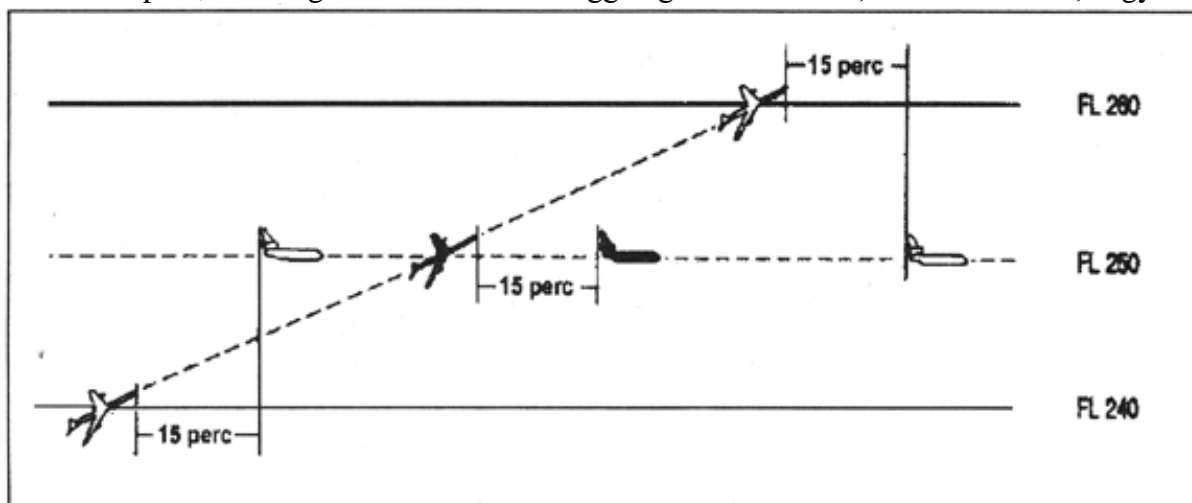
4.2.1.1.3. 5 perc, ameddig nem hoznak létre függőleges elkülönítést, feltéve, hogy a magasságváltás 10 percen belül megkezdődik azon időpont után, amikor a második légitármű jelentette ugyanazon földi navigációs berendezésektől vagy GNSS-től származó közös pont átrepülését, az ábrák szerint.



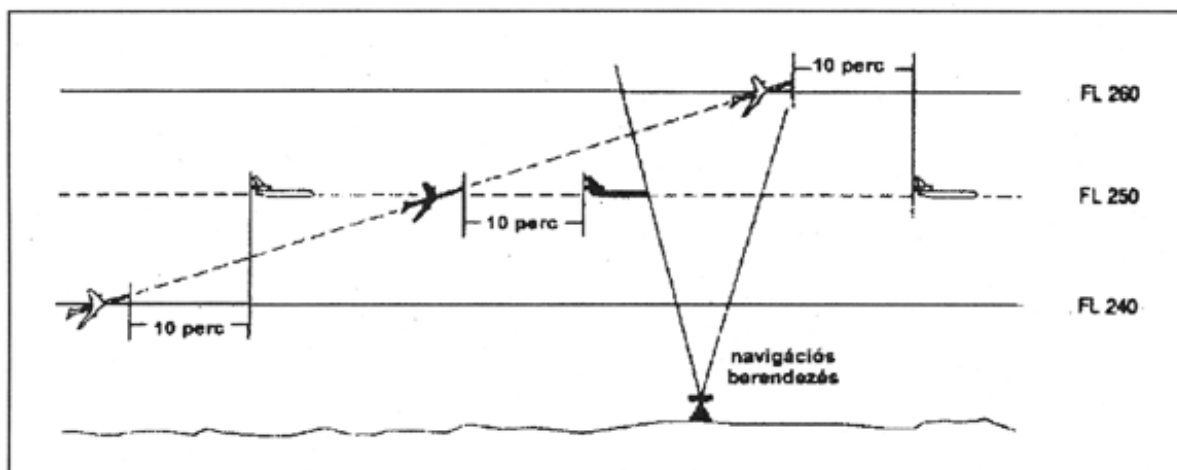
4.2.1.2. Ha ez az eljárás jelentős magasság változtatással jár együtt, a süllyedő légitárműnek engedélyezhető az alacsonyabb légitármű feletti megfelelő magasságra való süllyedés, vagy az emelkedő légitárműnek engedélyezhető a magasabban lévő légitármű alatti megfelelő magasságra való emelkedés, hogy lehetséges legyen az elkülönítés további ellenőrzése mindaddig, amíg függőleges elkülönítés nem jön létre.

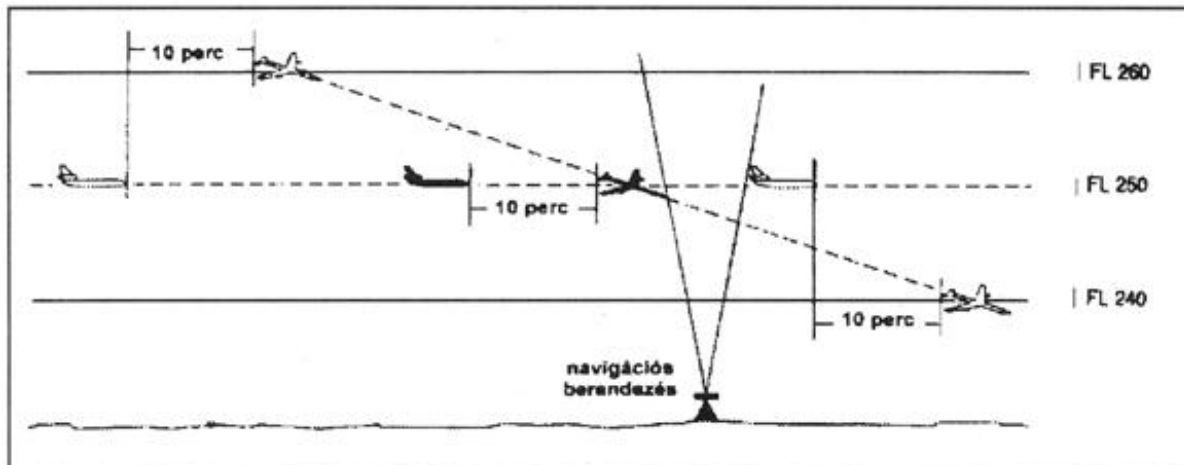
4.2.2. Keresztező útirányokon haladó légitársaságok esetében

4.2.2.1. 15 perc, ameddig nem hoznak létre függőleges elkülönítést, az ábrák szerint, vagy



4.2.2.2. 10 perc, ameddig nem hoznak létre függőleges elkülönítést, feltéve, hogy a navigációs berendezések lehetővé teszik a gyakori helyzet és sebesség meghatározást, az ábrák szerint.





4.2.3. Radaron megfigyelt távolságon és időn alapuló hosszirányú elkülönítési minimumok

4.2.3.1. 3 perc minimális hosszirányú elkülönítés alkalmazható azonos vagy keresztező útirányon haladó, akár azonos magasságon, akár emelkedőben vagy süllyedőben lévő légitársaságok között, feltéve, hogy

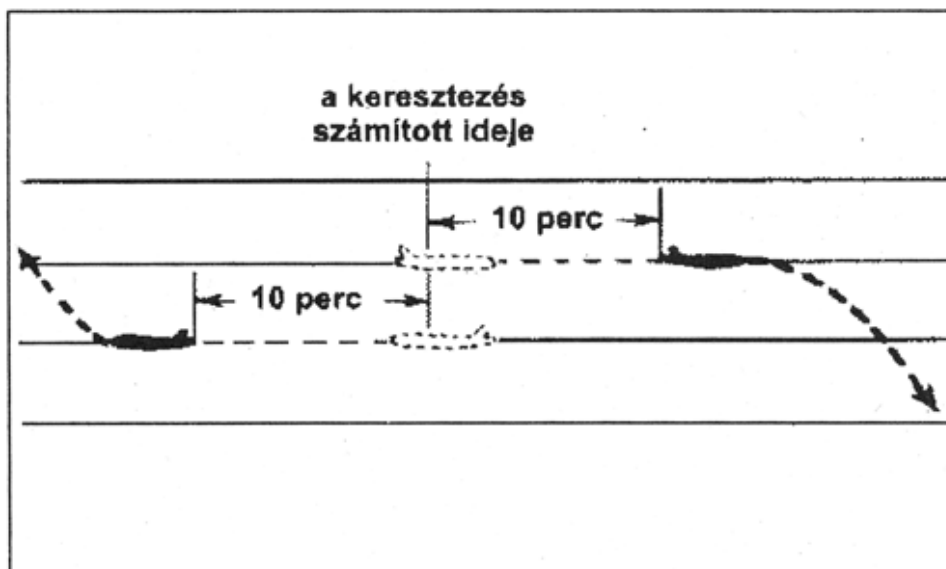
4.2.3.1.1. repülésük előrehaladását az érintett légiforgalmi irányító egység radarral folyamatosan ellenőrzi, és

4.2.3.1.2. a légitársaságok közötti, radarral megfigyelt távolság 20 NM-nél (37 km) soha nem kisebb.

4.2.3.2. A 4.2.3.1. szerinti elkülönítés alkalmazása függ mindazon korlátozó tényezőktől, amelyeket a radar használatára vonatkozóan a 96. alcím határoz meg.

4.3. Reciprok útirányokon haladó légitársaságok

Ahol oldalirányú elkülönítést nem biztosítottak, ott függőleges elkülönítést kell alkalmazni a légitársaságok találkozásának számított időpontja előtti és utáni 10 perces időtartamra, az ábra szerint. Ha megállapították, hogy a légitársaságok már elhagyták egymást, akkor ezt a minimumot nem kell alkalmazni.



5. Távolságon alapuló hosszirányú elkülönítési minimumok dme berendezés vagy gnss felhasználásával

5.1. Az 5. pont vonatkozásában, a DME-n vagy GNSS-en alapuló hosszirányú elkülönítési minimumok alkalmazásakor az „útirányon” kifejezés azt jelenti, hogy a légitársaság a

navigációs berendezésre vagy útvonalpontra egyenesen rárepül, vagy a navigációs berendezéstől vagy útvonalponttól egyenesen elrepül.

5.2. Az elkülönítést egyéb, megfelelő navigációs berendezésekkel együtt telepített DME-hez viszonyítva, vagy a GNSS szerint jelentett légijármű helyzetek között, az előírt távolságnál nem kisebb távolság fenntartásával kell létrehozni. Ezt az elkülönítési módszert kell használni abban az esetben, ha mindkét légijármű DME-t vagy GNSS-t, vagy az egyik légijármű DME-t, a másik pedig GNSS-t használ. Az elkülönítés alkalmazásakor az irányító és a légijármű között közvetlen, URH beszédüzemű összeköttetést kell fenntartani.

5.3. A légijármű által jelentett távolság a DME berendezéstől számított átlós és nem horizontális távolságot jelent. A DME állomás felett átrepülő légijármű távolsága a repülés magasságával közel megegyező érték. A GNSS-en alapuló elkülönítési minimum alkalmazásakor a GNSS-t magába foglaló integrált navigációs rendszerből származtatott távolságot megegyezőnek tekintik a GNSS távolsággal.

5.4. Ha az elkülönítési minimumokat területi navigációs képességű légijárművek között használják, az irányítónak a légijárművektől GNSS alapú távolság értéket kell kérnie. Ha a légijármű GNSS alapú távolság értéke nem tud adni, ennek oka a megfelelő fedélzeti berendezés hiánya, a GNSS nem kapcsolódik a légijármű integrált navigációs rendszeréhez, vagy a GNSS információ elvesztése lehet.

5.5. Azonos utazómagasságon repülő légijárművek

5.5.1. Azonos útirányon repülő légijárművek esetében

5.5.1.1. 20 NM (37 km) az ábra szerint, feltéve, hogy

5.5.1.1.1. a légijárművek vonatkozásában

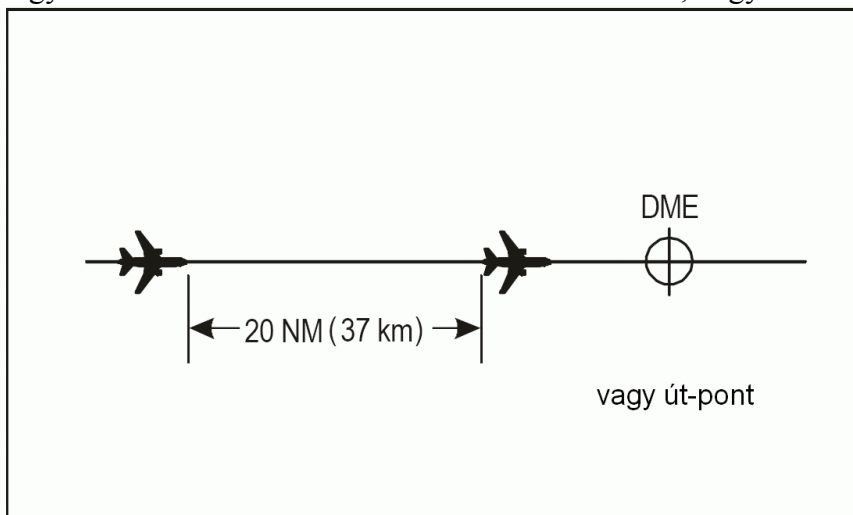
5.5.1.1.1.1. mindkét légijármű DME-t használ és mindegyik légijármű ugyanazt az „útirányon” lévő DME állomást használja,

5.5.1.1.1.2. az egyik légijármű az „útirányon” lévő DME állomást, a másik a DME állomással azonos pontban kijelölt útvonalpontot használja, ha a másik légijármű GNSS-t használ, vagy

5.5.1.1.1.3. mindkét légijármű GNSS-t használ és mindkét légijármű ugyanazt az útvonalpontot használja,

és

5.5.1.1.2. az elkülönítést a légijárművektől gyakori időközökben beszerzett egyidejű DME vagy GNSS értékekkel ellenőrzik annak biztosítására, hogy a minimumot meg ne sértsék.



5.5.1.2. 10 NM (19 km) az ábra szerint, feltéve, hogy

5.5.1.2.1. az elől haladó légijármű TAS sebessége legalább 20 csomóval (37 km/óra), vagy többel nagyobb, mint az őt követő légijárműé,

5.5.1.2.2. a légijárművek vonatkozásában

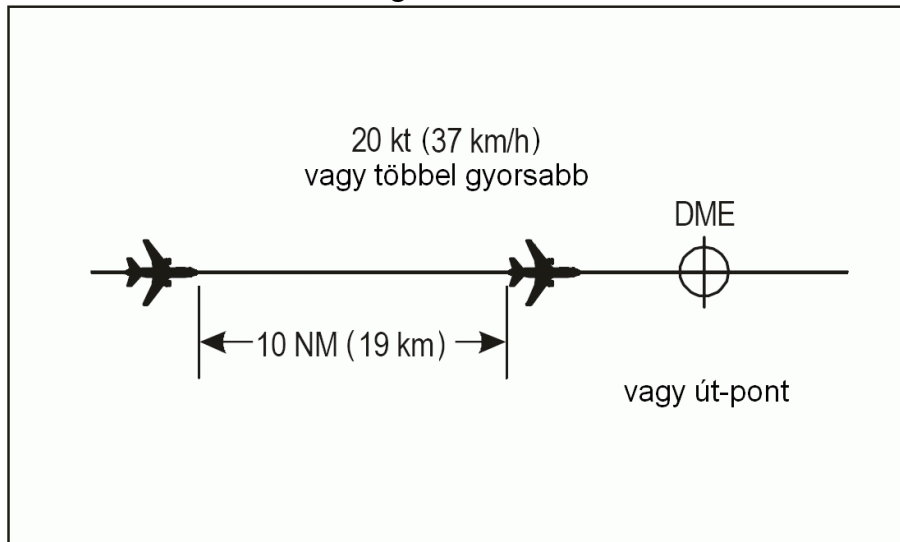
5.5.1.2.2.1. mindkét légitársaság DME-t használ és mindkét légitársaság ugyanazt az „útirányon” lévő DME állomást használja,

5.5.1.2.2.2. az egyik légitársaság az „útirányon” lévő DME állomást, a másik a DME állomással azonos pontban kijelölt útvonalpontot használja, ha a másik légitársaság GNSS-t használ, vagy

5.5.1.2.2.3. mindkét légitársaság ugyanazt az útvonalpontot használja, ha mindkét légitársaság GNSS-t használ,

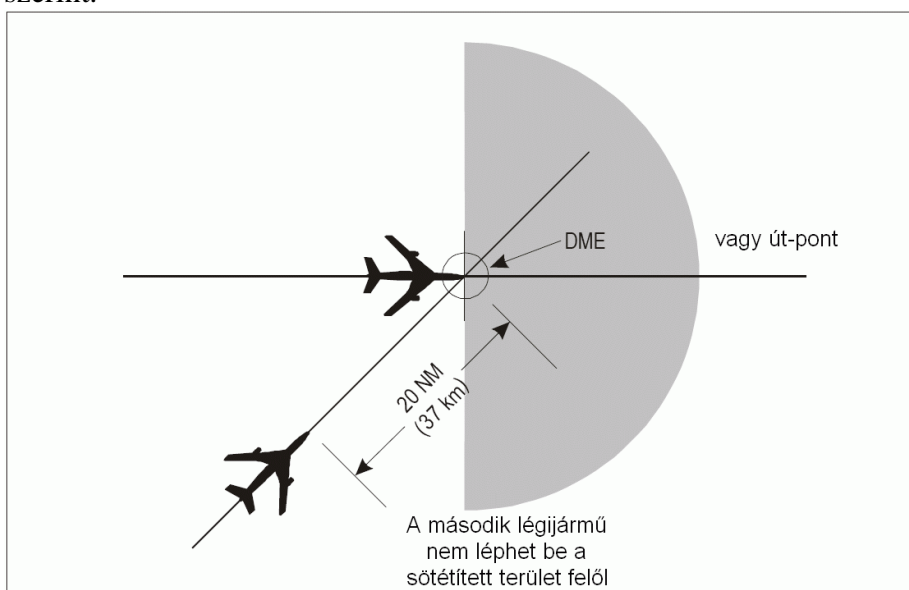
és

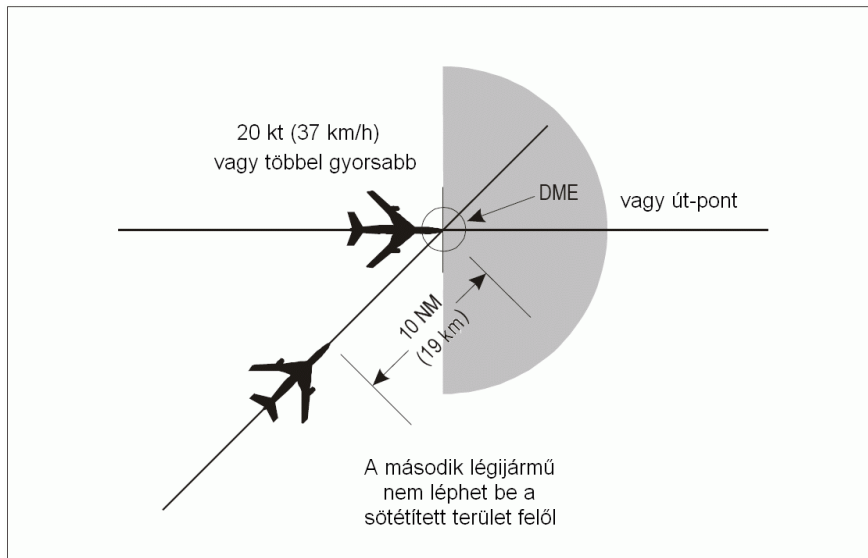
5.5.1.2.3. az elkülönítést a légitársaságoktól olyan időközönként beszerzett egyidejű DME vagy GNSS értékekkel ellenőrzik, ahogy az szükséges annak biztosításához, hogy a minimumot létrehozzák és meg ne sértsék.



5.5.2. Keresztező útirányon repülő légitársaságok esetében

Az 5.5.1. pontban leírt hosszirányú elkülönítéseket kell alkalmazni, feltéve, hogy mindegyik légitársaság az útirányok keresztezési pontjában elhelyezett DME állomástól, vagy az azzal azonos pontban kijelölt útvonalponttól, vagy ugyanattól az útvonalpottól mért távolságot jelenti, és ezen útirányok egymással kevesebb, mint 90 fokos szöget zárnak be, az ábrák szerint.





5.6. Emelkedő és süllyedő légitárművek

5.6.1. Azonos útirányt követő légitárművek között

5.6.1.1. 10 NM (19 km) mindaddig, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak, feltéve, hogy

5.6.1.1.1. a légitárművek vonatkozásában

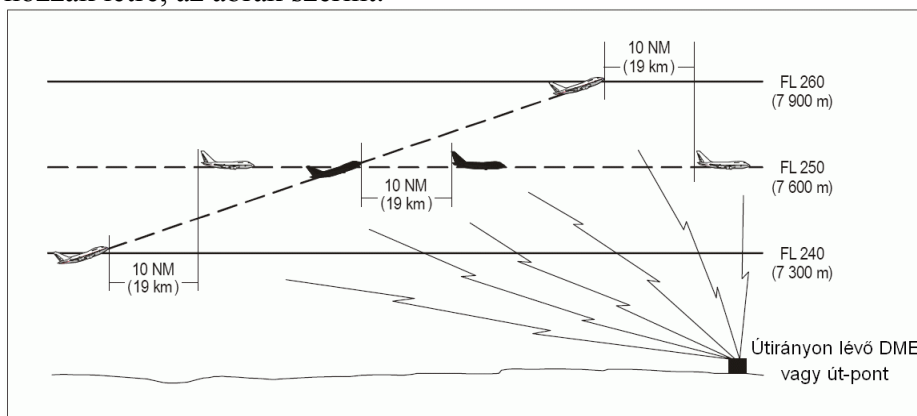
5.6.1.1.1.1. mindkét légitármű DME-t használ és mindegyik légitármű ugyanazt az „útirányon” lévő DME állomást használja,

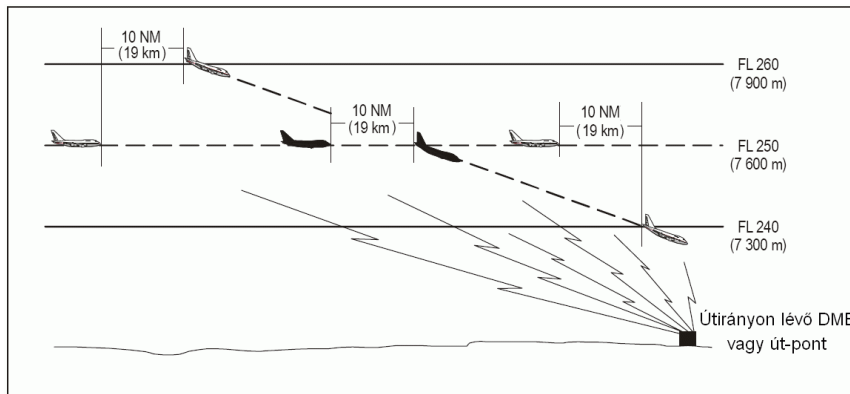
5.6.1.1.1.2. az egyik légitármű az „útirányon” lévő DME állomást, a másik, a DME állomással azonos pontban kijelölt útvonalpontot használja, ha a másik légitármű GNSS-t használ, vagy

5.6.1.1.1.3. mindkét légitármű ugyanazt az útvonalpontot használja, ha mindkét légitármű GNSS-t használ,

5.6.1.1.2. az egyik légitármű tartja a magasságát, amíg függőleges elkülönítés nem áll fenn, és

5.6.1.1.3. az elkülönítést a légitárművektől beszerzett egyidejű DME vagy GNSS értékekkel hozzák létre, az ábrák szerint.





5.6.1.2. Ha az 5.6.1.1. szerinti eljárás jelentős magasságváltoztatással jár együtt, a süllyedő légijárműnek engedélyezhető az alacsonyabb légijármű feletti megfelelő magasságra való süllyedés, vagy az emelkedő légijárműnek engedélyezhető a magasabban lévő légijármű alatti megfelelő magasságra való emelkedés, hogy lehetséges legyen az elkülönítés további ellenőrzése mindaddig, amíg függőleges elkülönítés nem jön létre.

5.6.2. Légijárművek reciprok útirányokon

Útirányon lévő DME-t, azzal azonos pontban kijelölt útvonalpontot, vagy ugyanazt az útvonalpontot használó légijárműveknek engedélyezhető, hogy egyéb, szintén útirányon lévő DME-t, azzal azonos pontban kijelölt útvonalpontot, vagy ugyanazt az útvonalpontot használó légijárművek által elfoglalt magasságokra vagy magasságokon keresztül emelkedjenek vagy süllyedjenek, ha megállapították, hogy az érintett légijárművek elhagyták egymást, és egymástól legalább 10 NM-re (19 km) vannak.

6. Időn alapuló hosszirányú elkülönítési minimum mach szám technika alkalmazásával

6.1. A sugárhajtóművel felszerelt légijárműnek tartania kell az ATC által engedélyezett tényleges Mach-számot és attól kizárólag az ATC-től előzetesen beszerzett engedély alapján térhet el. Lényeges okból, különösen turbulencia miatt szükségessé váló és azonnal végrehajtott Mach-szám változtatásról az ATC-t a lehető leghamarabb értesíteni kell.

6.2. A légijárműnek az emelkedési vagy süllyedési engedély kéréssel együtt közölnie kell, ha a teljesítménye nem teszi lehetővé az utoljára kijelölt Mach-szám tartását az útvonalon történő emelkedés vagy süllyedés során.

6.3. A 6.4. pont szerinti minimális hosszirányú elkülönítést kell alkalmazni ugyanazon útirányon akár azonos magasságot tartó, akár emelkedőben vagy süllyedőben lévő sugárhajtóművel felszerelt légijárművek között, ha Mach-szám technikát alkalmaznak, és feltéve, hogy

6.3.1. az érintett légijárművek ugyanazon közös pont átrepülését jelentették és azonos útirányon, vagy folyamatosan szét tartó útirányokon repülnek mindaddig, amíg egyéb elkülönítést nem biztosítottak vagy

6.3.2. 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,

6.4. A 6.3. pontban előírt feltételek esetén az alábbi minimális hosszirányú elkülönítést kell alkalmazni:

6.4.1. 10 perc, vagy

6.4.2. 9 és 5 perc között, mindkét érték beleértve, feltéve, hogy az elől haladó légijármű tényleges Mach-száma az alábbi értékkel nagyobb, mint az őt követő légijárműé:

6.4.2.1. 9 perc, ha az elől haladó légijármű 0,02 Mach-számmal gyorsabb,

6.4.2.2. 8 perc, ha az elöl haladó légitársaság 0,03 Mach-számmal gyorsabb,

6.4.2.3. 7 perc, ha az elöl haladó légitársaság 0,04 Mach-számmal gyorsabb,

6.4.2.4. 6 perc, ha az elöl haladó légitársaság 0,05 Mach-számmal gyorsabb,

6.4.2.5. 5 perc, ha az elöl haladó légitársaság 0,06 Mach-számmal gyorsabb.

6.5. Ha Mach-szám technika felhasználásával a légitársaságok között 10 perces hosszirányú elkülönítési minimumot alkalmaznak, az elöl haladó légitársaságnak azonos vagy nagyobb tényleges Mach-számban kifejezett sebességet kell tartania, mint az őt követő légitársaságnak.

7. RNAV használata esetén, távolságon alapuló hosszirányú elkülönítési minimum, Mach szám technika alkalmazásával

7.1. Az RNAV üzemelést a Performance-based Navigation Manual (Doc 9613) határozza meg.

7.2. A sugárhajtóművel felszerelt légitársaságnak tartania kell az ATC által engedélyezett tényleges Mach-számot, és attól kizárólag az ATC-től előzetesen beszerzett engedély alapján térhet el. Lényeges okból, különösen turbulencia miatt szükségessé váló és azonnal végrehajtott Mach-szám változtatásról az ATC-t a lehető leghamarabb értesíteni kell.

7.3. A légitársaságnak az emelkedési, vagy süllyedési engedély kéréssel együtt közölnie kell, ha teljesítménye nem teszi lehetővé az utoljára kijelölt Mach-szám tartását az útvonalon történő emelkedés vagy süllyedés során.

7.4. A légitársaságtól eredő az RNAV berendezés meghibásodására vagy működésképtelenségére vonatkozó közlemény vétele esetén az ATC RNAV-on alapuló távolság-elkülönítési minimumot nem alkalmazhat.

7.5. RNAV berendezésen alapuló elkülönítést úgy kell alkalmazni, hogy az RNAV helyzetjelentéseket adó légitársaságok között a távolság ne legyen kevesebb az előírt minimumnál. Ilyen elkülönítés alkalmazásakor közvetlen irányító-légitársaság vezető összeköttetést kell fenntartani.

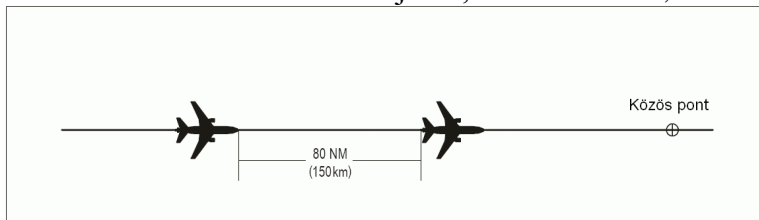
7.6. A kért RNAV távolsági tájékoztatások légitársaságok által történő gyorsabb biztosításának elősegítése érdekében a helyzetjelentéseket, lehetőség szerint egy közös, mindkét légitársaság előtt lévő útponthoz viszonyítva kell kérni.

7.7. RNAV felszereltségű légitársaságok közötti RNAV-on alapuló távolság-elkülönítést kijelölt RNAV útvonalon vagy VOR-ral meghatározott ATS útvonalon lehet alkalmazni.

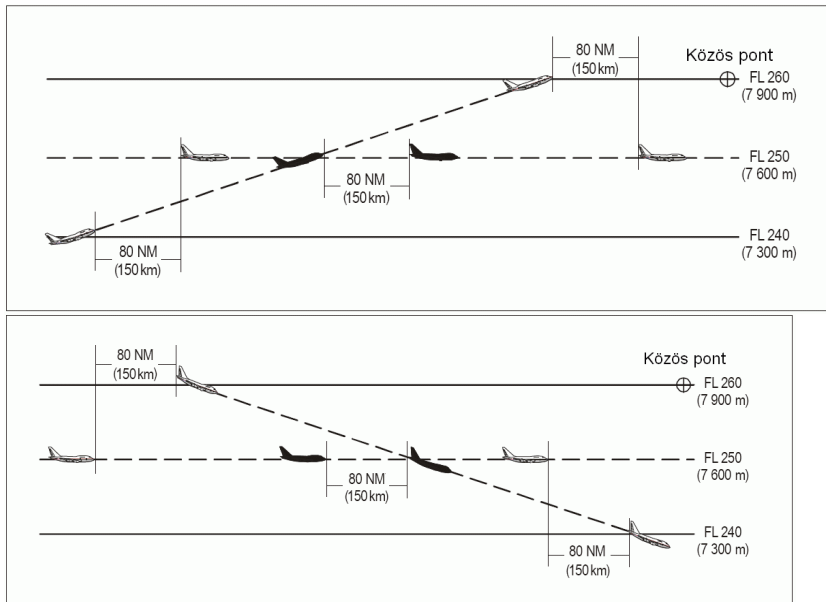
7.8. Azonos útirányokon a Mach-szám technikával alkalmazott 10 perces hosszirányú elkülönítési minimum helyett 80 NM (150 km) RNAV-on alapuló távolság-elkülönítési minimumot lehet Mach-szám technikával alkalmazni, feltéve hogy:

7.8.1. az egyes légitársaságok távolsági jelentése ugyanazon „útirányon” lévő közös ponthoz/tól viszonyítva történik,

7.8.2. az azonos magasságon repülő légitársaságok közötti elkülönítést a légitársaságoktól gyakori időközönként és egyidejűleg beszerzett RNAV távolsági jelentésekkel ellenőrzik az előírt minimum fenntartása céljából, az ábra szerint,



7.8.3. az emelkedőben vagy süllyedőben lévő légitársaságok közötti elkülönítést, a légitársaságoktól történő RNAV távolság jelentések egyidejű beszerzésével biztosítanak, az ábrák szerint, és



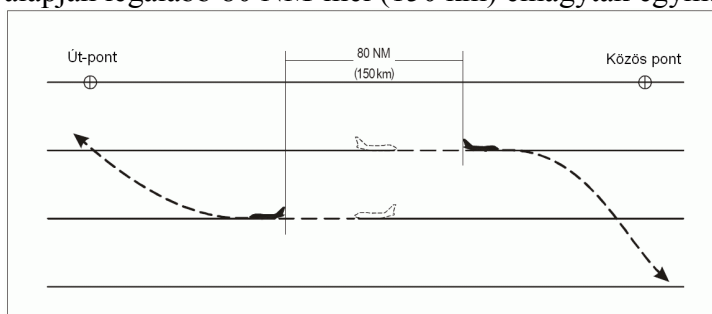
7.8.4. emelkedő vagy süllyedő légitársaságok esetén az egyik légitársaság addig tartja a magasságát, amíg a függőleges elkülönítés nem jön létre.

7.9. Ha 80 NM (150 km) RNAV-on alapuló távolság-elkülönítési minimumot Mach-szám technika felhasználásával alkalmaznak, az elől haladó légitársaság azonos vagy nagyobb tényleges Mach-számban kifejezett sebességet kell tartania, mint az őt követő légitársaság.

7.10. Ha a 7.9. pont szerinti eljárás jelentős magasság változtatással jár együtt, a süllyedő légitársaság engedélyezhető az alacsonyabb légitársaság feletti megfelelő magasságra való süllyedés, vagy az emelkedő légitársaság engedélyezhető a magasabban lévő légitársaság alatti megfelelő magasságra való emelkedés, hogy lehetséges legyen az elkülönítés további ellenőrzése mindaddig, amíg függőleges elkülönítés nem jön létre.

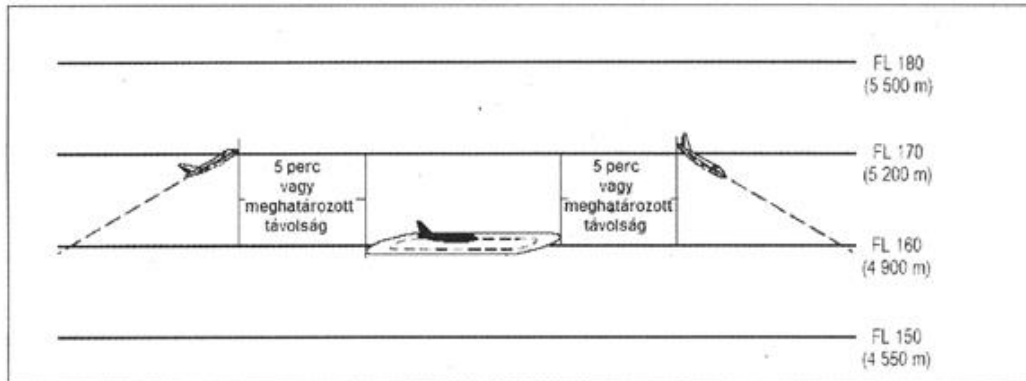
7.11. Légitársaságok reciprok útirányon

RNAV-ot alkalmazó légitársaságok engedélyezhető, hogy más, szintén RNAV-ot alkalmazó légitársaság által elfoglalt magasságra vagy magasságon keresztül emelkedjen vagy süllyedjen feltéve, hogy minden kétséget kizáróan megállapították, hogy a légitársaságok ugyanazon „útirányon” lévő közös ponthoz vagy ponttól viszonyított távolsági tájékoztatások adása alapján legalább 80 NM-mel (150 km) elhagyták egymást, az ábra szerint.



REPÜLÉS KÖZBEN VÁRAKOZÓ LÉGIJÁRMŰVEK ELKÜLÖNÍTÉSE

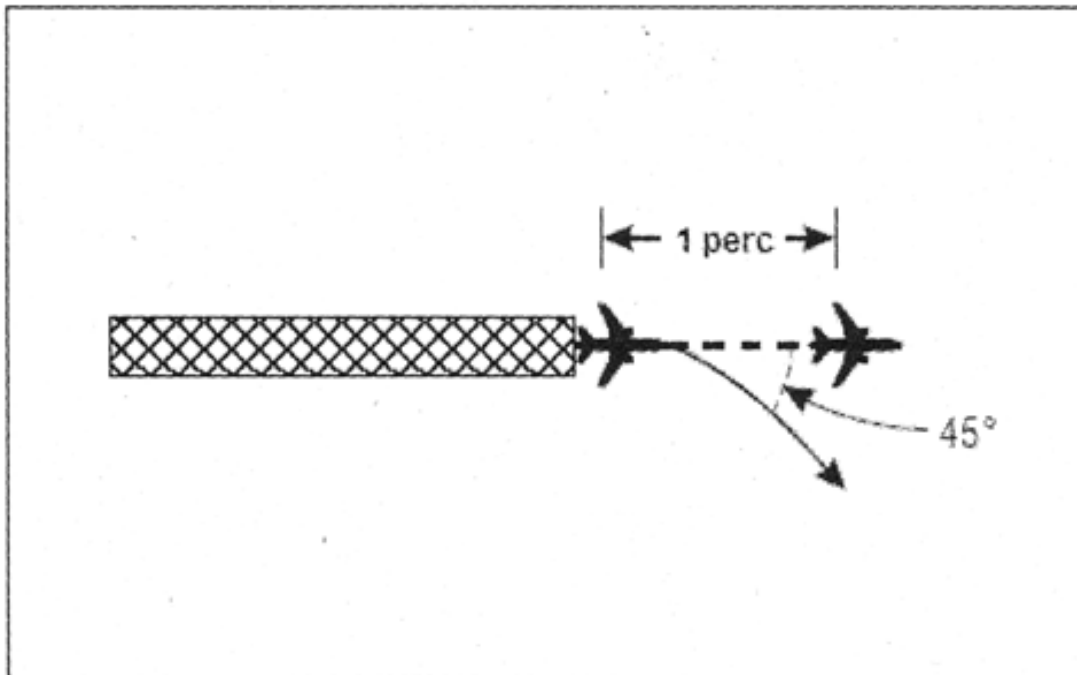
A 136. § (2) bekezdésben említett ábra



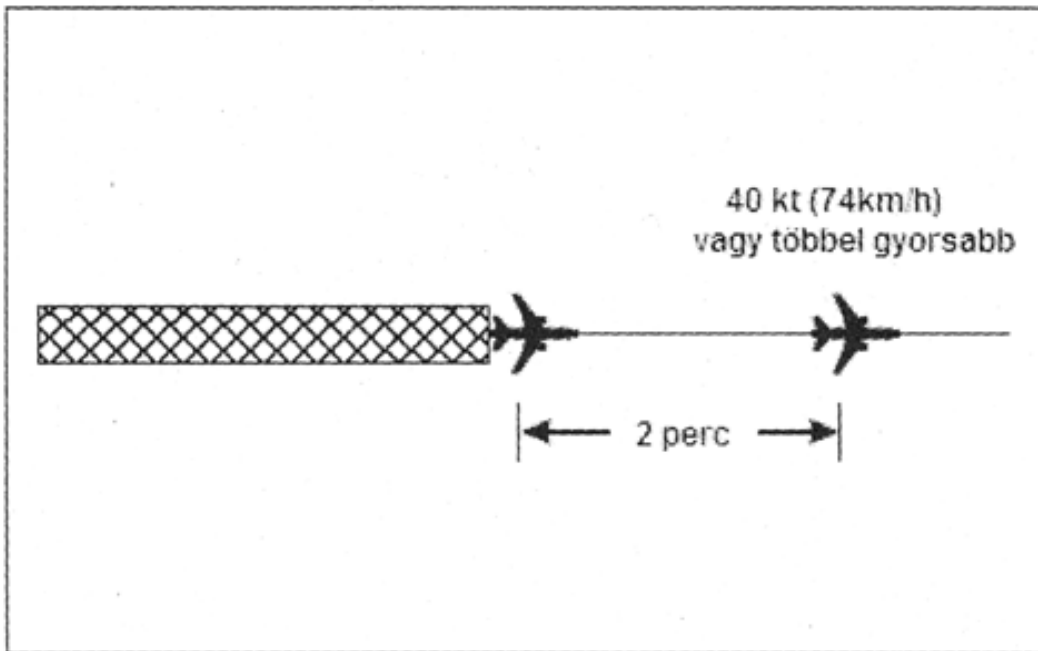
INDULÓ LÉGIJÁRMŰVEK ELKÜLÖNÍTÉSE

1. Minimális elkülönítés az induló légijárművek között

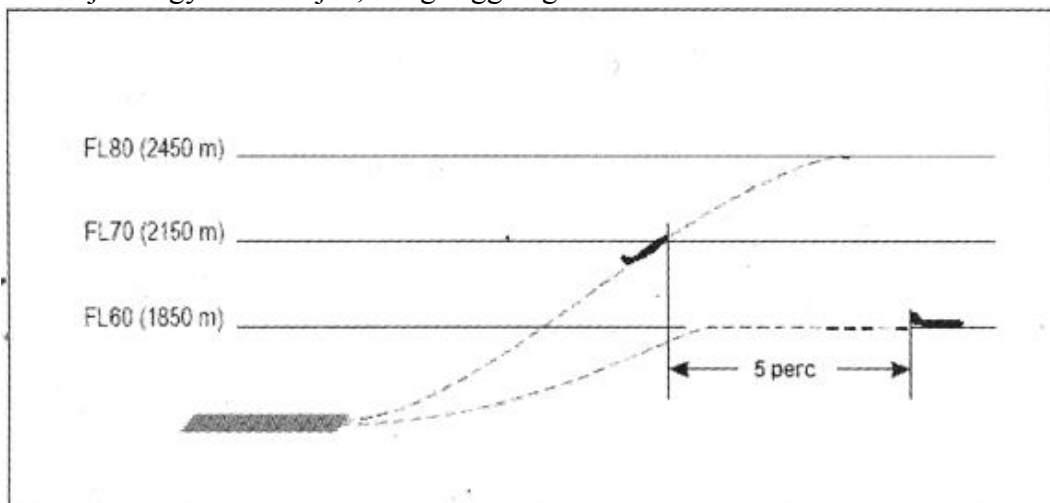
1.1. Ha a turbulencia elkülönítési minimumot nem kell alkalmazni, 1 perc az elkülönítés, ha a légijárművek felszállás után azonnal egymástól legalább 45 fokkal eltérő útirányokon repülnek és így az oldalirányú elkülönítés biztosítva van, az ábra szerint. Ez a minimum csökkenthető, ha a légijárművek párhuzamos futópályákat használnak, vagy ha a 151. § (1) bekezdésben meghatározott eljárást alkalmazzák olyan széttartó irányú futópályáknál, amelyek egymást nem keresztezik, és felszállás után azonnal oldalirányú elkülönítés jön létre.



1.2. Két perc az elkülönítés a felszálló légijárművek között, ha az elől haladó légijármű legalább 40 csomóval (74 km/h) gyorsabb, mint az őt követő légijármű, és mindkettő azonos útirányt követ, az ábra szerint. Ha a légijárművek emelkedés közbeni sebesség különbségének TAS-on alapuló kiszámítása nem elég pontos a két perces elkülönítés alkalmazására, az IAS-on alapuló számítást kell alkalmazni.



1.3. Öt perc az elkülönítés addig, amíg függőleges elkülönítést nem hoznak létre, ha az induló légi jármű keresztezi az előtte indult légi jármű repülési magasságát és mindkettő azonos útirányt követ, az ábra szerint. Biztosítani kell, hogy az öt perc elkülönítés mindvégig fennálljon vagy növekedjen, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak.



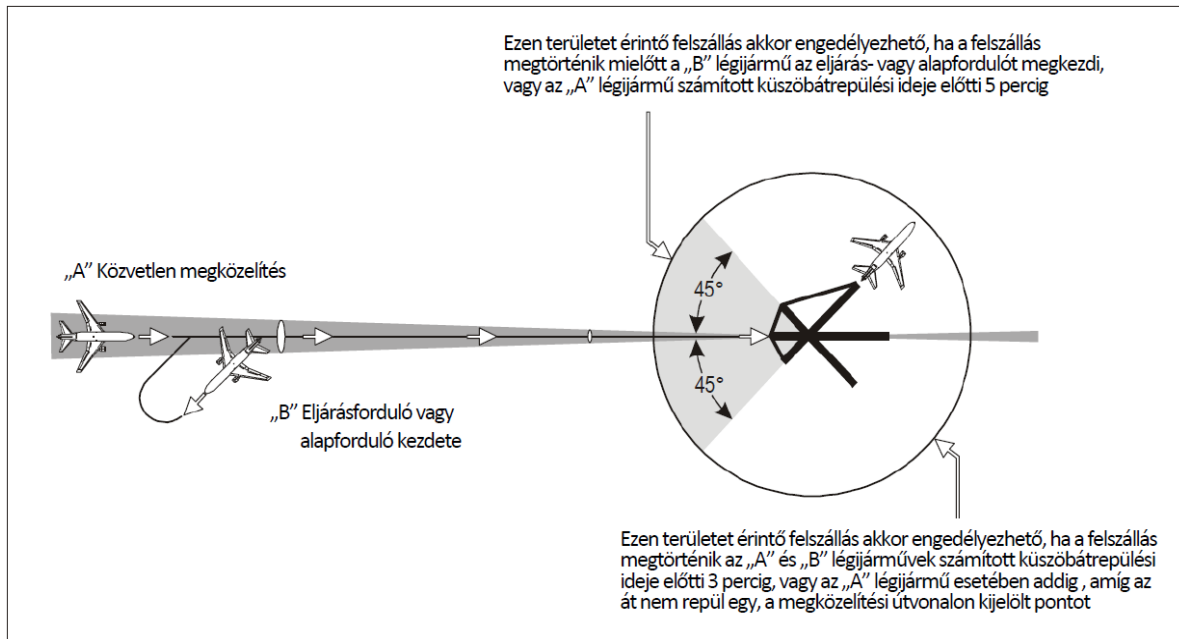
2. Induló légi járművek elkülönítése érkező légi járművektől

2.1. A következő elkülönítést kell alkalmazni, ha a felszállási engedély egy érkező légi jármű helyzetén alapul.

2.1.1. Ha az érkező légi jármű teljes műszer szerinti megközelítést hajt végre, az induló légi jármű felszállhat:

2.1.1.1. bármely irányba, feltéve, hogy a felszállás megtörténik addig, amíg az érkező légi jármű meg nem kezdte a végső megközelítésre vezető eljárási fordulóját vagy alapfordulóját,

2.1.1.2. a megközelítés irányának reciprokától legalább 45 fokkal eltérő irányba, ha az érkező légi jármű megkezdte a végső megközelítésre vezető eljárásfordulóját vagy alapfordulóját, feltéve, hogy a felszállás azon időpont előtt legalább 3 perccel megtörténik, mielőtt még az érkező légi jármű várhatóan átrepüli a műszeres futópálya küszöbét, az ábra szerint.



2.1.2. Ha az érkező légitársaság közvetlen megközelítést hajt végre, az induló légitársaság felszállhat:

2.1.2.1. bármely irányba feltéve, hogy a felszállás 5 perccel azon időpont előtt megtörténik, amikor az érkező légitársaság a műszeres futópálya küszöbe fölé várható, vagy

2.1.2.2. az érkező légitársaság megközelítési irányának reciprokától legalább 45 fokkal eltérő irányba:

2.1.2.2.1. ha a felszállás legalább 3 perccel azon időpont előtt megtörténik, amikor az érkező légitársaság a műszeres futópálya küszöbe fölé várható, a 2.1.1.2. pontban foglalt ábra szerint, vagy

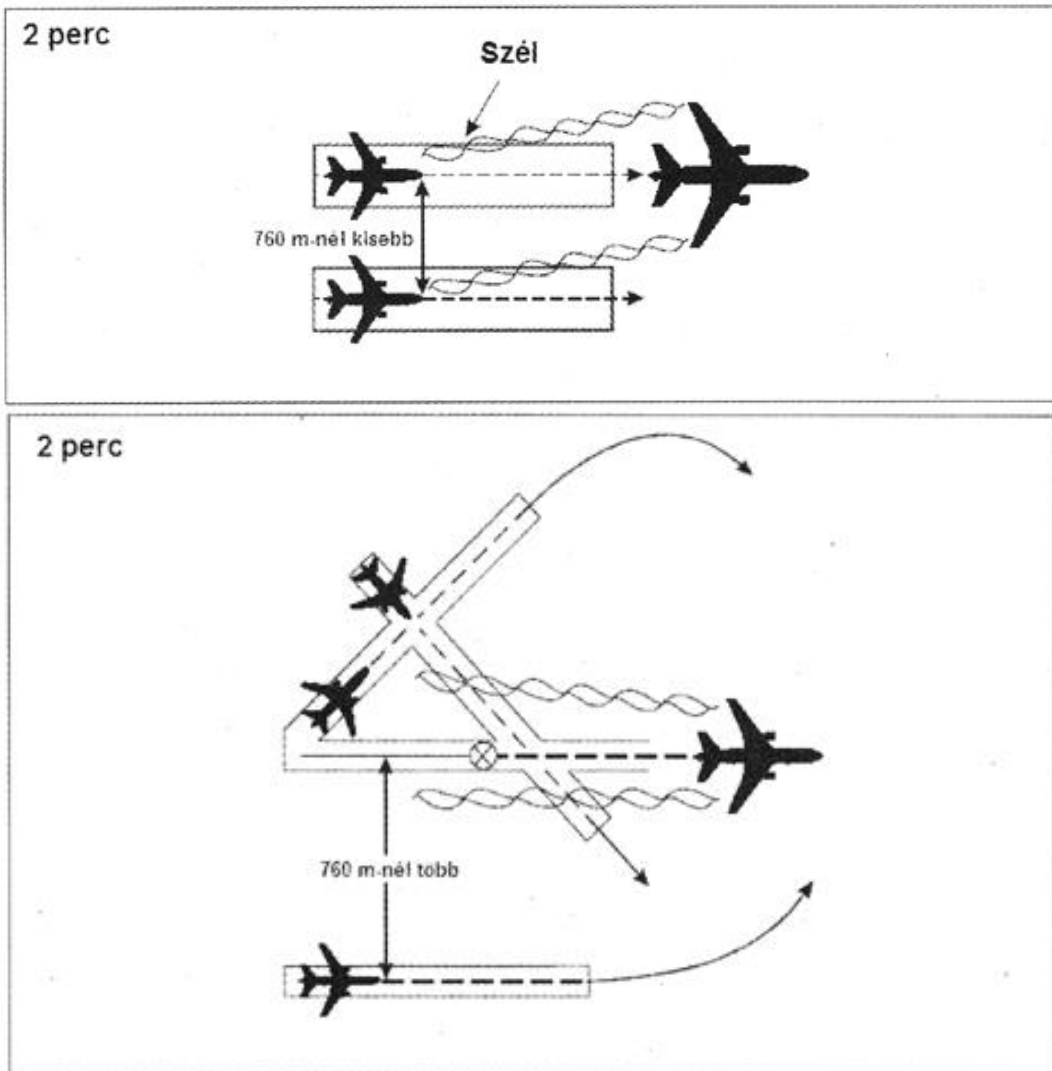
2.1.2.2.2. addig, amíg az érkező légitársaság át nem repüli azt a megközelítési nyomvonalon lévő pontot, amelyet az adott repülőtérrel illetékes légiforgalmi szolgáltató határoz meg.

2.1.3. Ha az ATS egységnek felderítő berendezéstől származó információ rendelkezésére áll, az induló légitársaság felszállhat, mielőtt az érkező légitársaság átrepüli azt a megközelítési nyomvonalon lévő pontot, amelyet az adott repülőtérrel illetékes légiforgalmi szolgáltató határoz meg.

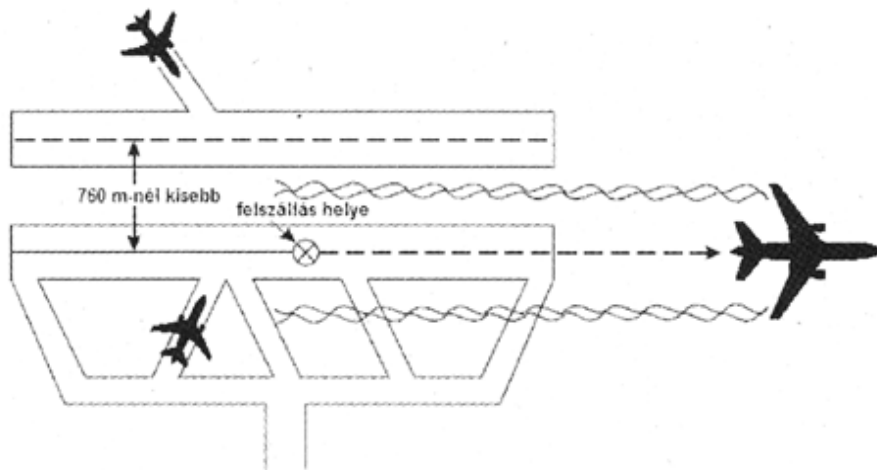
TURBULENCIA ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUMOK

1. A 138. §-ban foglaltakat szemléltető ábrák

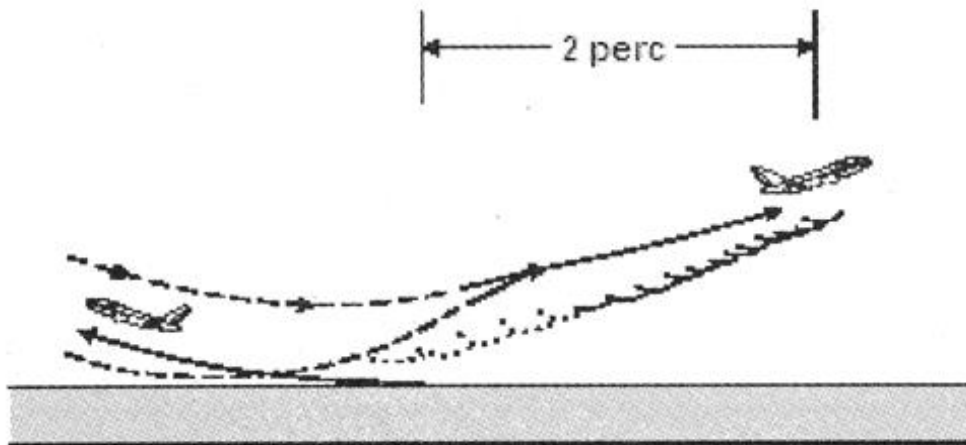
1.1. A 138. § (4) a)-b) pontban említett ábra

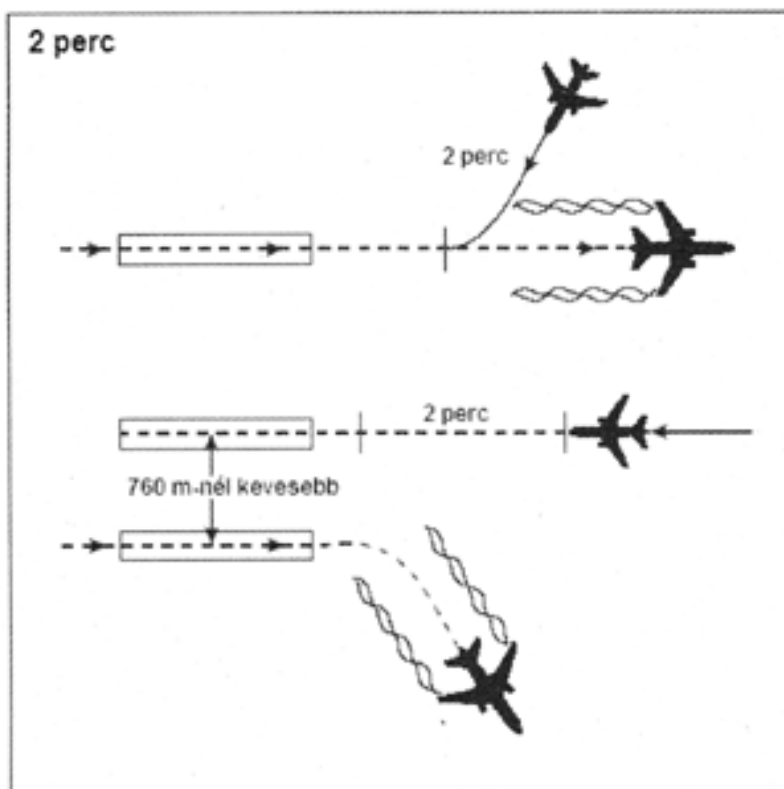


3 perc



2 perc





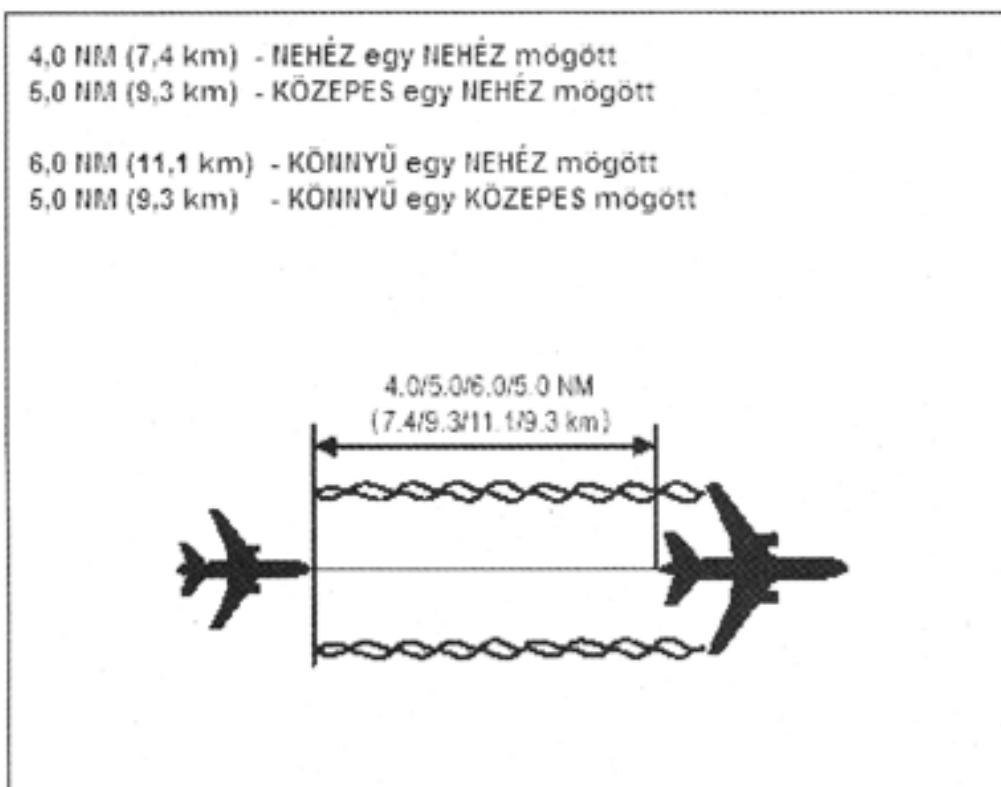
2. ATS felderítő rendszereken alapuló turbulencia elkülönítési minimumok

2.1. A 257. § (4) bekezdésben foglalt esetben az alábbi elkülönítési minimumokat kell alkalmazni a légi járművek között:

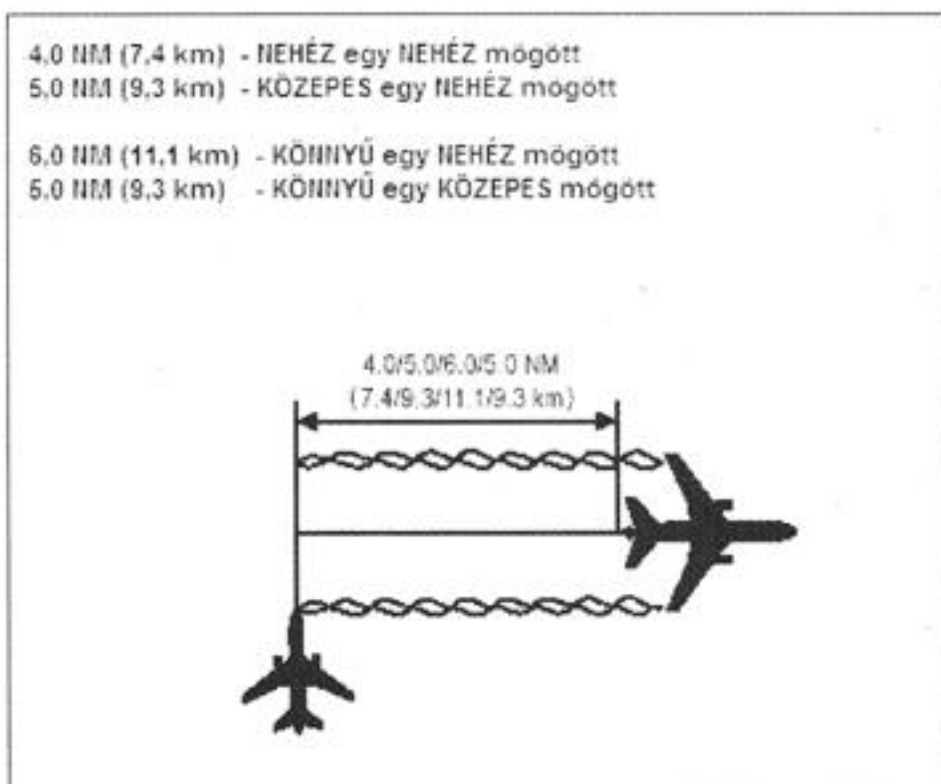
	A	B	C
1	Légi jármű-kategória Elöl haladó légi jármű	Légi jármű-kategória Hátsó légi jármű	Távolságon alapuló turbulencia elkülönítési minimumok
2	NEHÉZ	NEHÉZ	4 NM (7,4 km)
3		KÖZEPES	5 NM (9,3 km)
4		KÖNNYŰ	6 NM (11,1 km)
5	KÖZEPES	KÖNNYŰ	5 NM (9,3 km)

2.2. A 2.1. pont szerinti elkülönítési minimumokat szemléltető ábrák

2.2.1. Közvetlenül egy másik légi jármű mögötti működés esetén, a 257. § (5) a) pontban foglaltak szerint

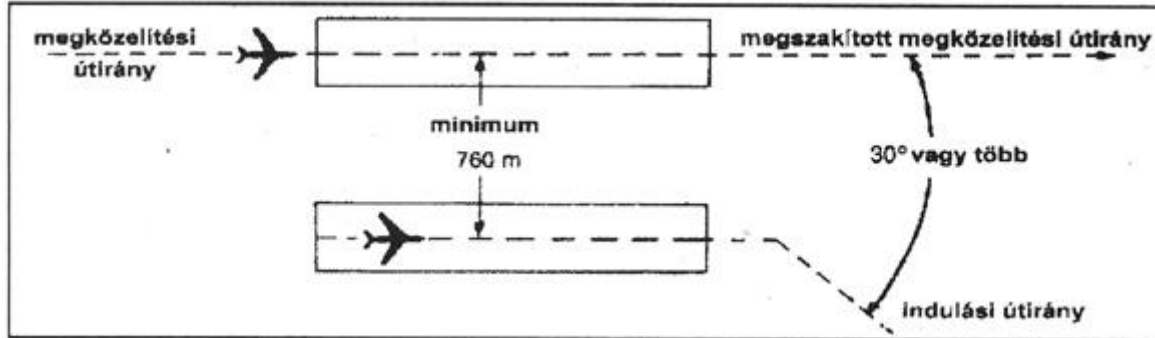


2.2.2. Egy másik légitársaság mögötti keresztezés esetén, a 257. § (5) c) pontban foglaltak szerint

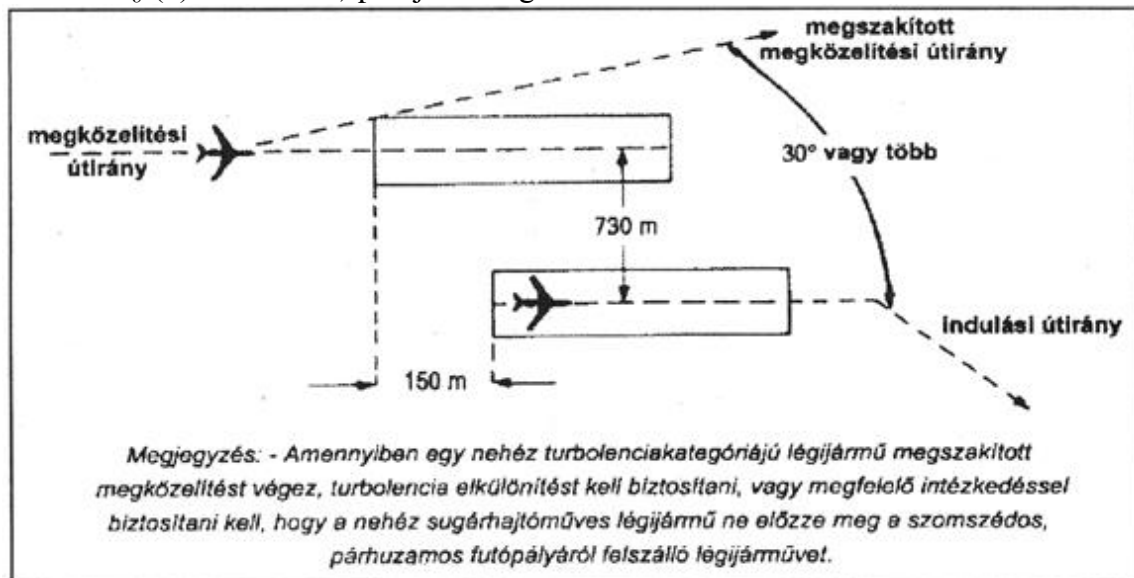


KÖVETELMÉNYEK ÉS ELJÁRÁSOK A MEGOSZTOTT PÁRHUZAMOS ÜZEMELÉSEKRE

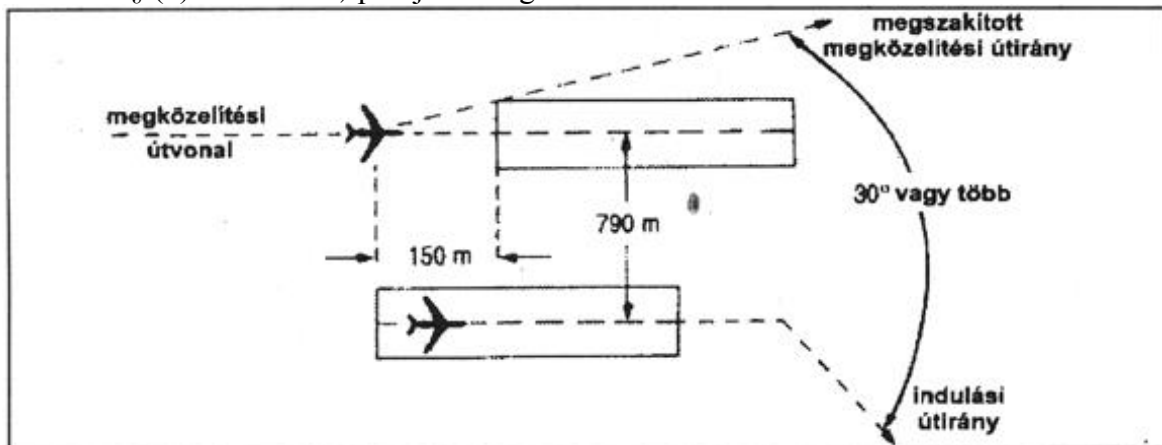
1. A 174. § (1) b) pontjában foglaltakat szemléltető ábra.



2. A 174. § (3) bekezdés a) pontjában foglaltakat szemléltető ábra.



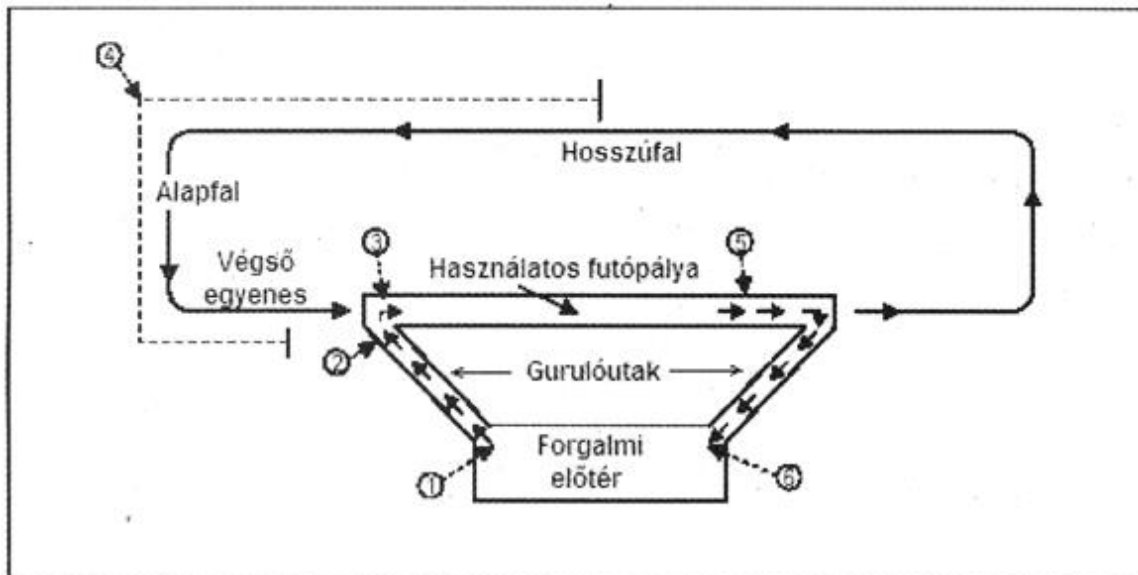
3. A 174. § (3) bekezdés b) pontjában foglaltakat szemléltető ábra.



A LÉGIJÁRMŰ KRITIKUS HELYZETEI A REPÜLŐTÉREN AZ IRÁNYÍTÓI TORONY SZEMSZÖGÉBŐL

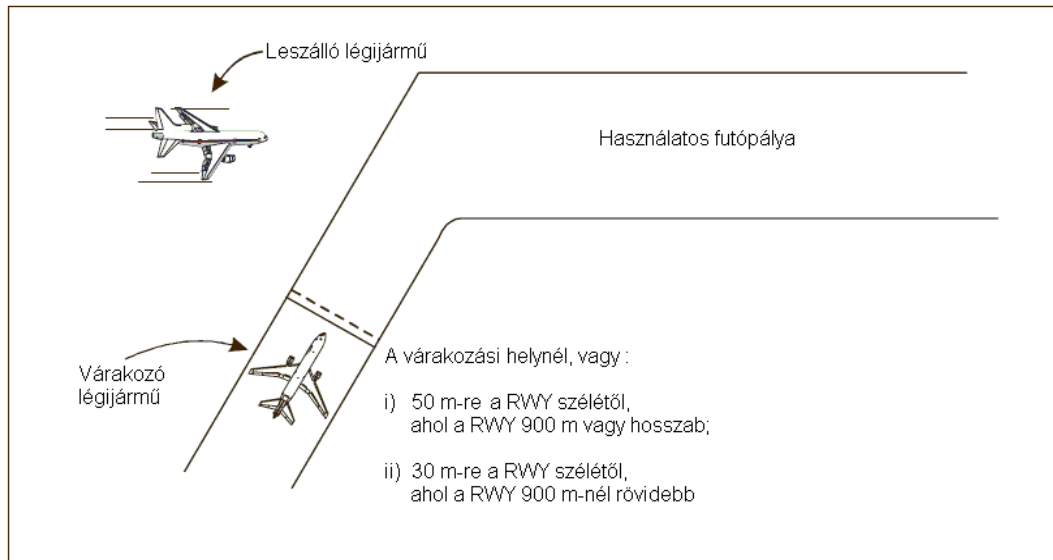
1. A 189. §-ban említett helyzetek:

- 1.1. 1. helyzet: a légijármű hívást kezdeményez a hajtómű indításhoz, és az induláshoz történő guruláshoz. Itt adják meg a használatos futópályára vonatkozó tájékoztatásokat és gurulási engedélyeket, valamint az indulási résidőt (CTOT – Calculated Take-off Time – számított felszállási idő), ha ilyet kiosztottak.
- 1.2. 2. helyzet: ha lényeges helyi forgalom van, az induló légijárművet ebben a helyzetben várakoztatják. A hajtómű melegítés, ha szükséges, általában itt kerül végrehajtásra.
- 1.3. 3. helyzet: itt adják ki a felszállási engedélyt, ha a 2. helyzetben nem volt lehetséges.
- 1.4. 4. helyzet: itt adják ki a leszállási engedélyt, ha lehetséges.
- 1.5. 5. helyzet: itt adják ki a gurulási engedélyt az előtérre.
- 1.6. 6. helyzet: itt adják ki a parkolásra vonatkozó tájékoztatásokat, ha szükséges.



FORGALOM A MUNKATERÜLETEN – VÁRAKOZÁSI HELY ÉS FÉNYJEL RENDSZER

1. A 192. § (2) bekezdésben meghatározott várakozás végrehajtható az alábbi ábrán szemléltetett módon.



2. A 196. § (2) bekezdésben elírt fényjelek

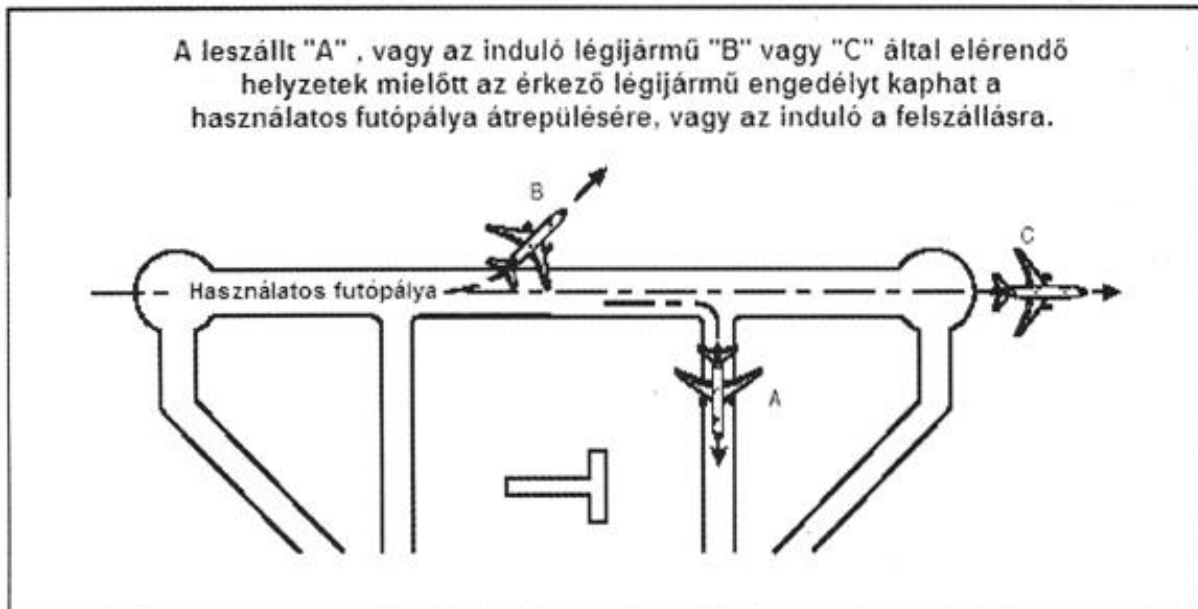
A	B
1 Fényjelek a repülőtéri irányító toronytól	Jelentésük
2 Szaggatott zöld	Engedélyezve a leszálló terület keresztezése vagy gurulóútra történő ráhajtás
3 Folyamatos vörös	Álljon meg
4 Szaggatott vörös	Hagyja el a leszálló területet vagy gurulóutat és figyeljen, mert légi jármű forgalom várható
5 Szaggatott fehér	Tegye szabaddá a munkaterületet a helyi előírásoknak megfelelően.

3. A 196. § (3) bekezdésében leírt fényjel

A	B
1 Fényjel	Jelentése
2 A futópálya, vagy gurulóút fényeinek villogtatása	Hagyja el a futópályát és figyelje a toronyból adott fényjeleket

INDULÓ ÉS ÉRKEZŐ LÉGIJÁRMŰVEK ELKÜLÖNÍTÉSE

A 203. §-ban és 205. §-ban meghatározott, induló és érkező légijárművek elkülönítését szemléltető ábra



A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK KÖZLEMÉNYEI

1. A közlemények tartalma, formátuma, adatszabályok

1.1. Szabvány közlemény típusok

1.1.1. Az ATS adatcserére létrehozott szabvány közlemény típusok a hozzájuk tartozó közlemény típus jelölésekkel a következők.

	A	B	C
1	Közlemény kategória	Közlemény típus	Közlemény típus jelölés
2	Kényszerhelyzeti közlemények	Riasztás	ALR
3		Rádióösszeköttetés megszakadása	RCF
4	Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei	Egyedi repülési terv	FPL
5		Módosítás	CHG
6		Törlés	CNL
7		Késés	DLA
8		Indulás	DEP
9		Érkezés	ARR
10	Koordinációs közlemények	Érvényes repülési terv	CPL
11		Határszámítás	EST
12		Koordinálás	CDN
13		Irányítás elfogadása	ACP
14		Logikai nyugtázás	LAM
15	Kiegészítő közlemények	Repülési terv kérése	RQP
16		Kiegészítő repülési terv kérése	RQS
17		Kiegészítő repülési terv	SPL

1.2. Szabványrovatok

1.2.1. Az ATS közleményekben megengedett adatok szabvány rovatait a következő táblázat határozza meg. Az 1. oszlopban lévő sorszámok megfelelnek a referencia táblázatban alkalmazottaknak.

	A	B
1	Rovat típus	Adatok
2	3	A közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok
3	5	Kényszerhelyzet leírása
4	7	A légi jármű azonosító jele és SSR adatok
5	8	Repülési szabályok és a repülés típusa
6	9	A légi járművek száma, típusa és turbulencia kategóriája

7	10	A légi jármű berendezései és azok képességei
8	13	Indulási repülőtér és idő
9	14	Határszámítási adatok
10	15	Útvonal
11	16	Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)
12	17	Leszállási repülőtér és idő
13	18	Egyéb tájékoztatások
14	19	Kiegészítő tájékoztatások
15	20	Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások
16	21	Rádióhibáról szóló tájékoztatás
17	22	Javítás

1.3. A szabvány közlemény típusok összeállítása

1.3.1. 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 szabványrovatok összeállítása

Az egyes szabványrovatok egymást meghatározott sorrendben követő elemekből állnak, bizonyos esetekben a rovat egyetlen elemet tartalmaz. A rovatok elemeit a későbbiekben következő táblázatok tartalmazzák.

1.5. A közlemények szerkesztése és az írásjelek használata

1.5.1. Az ATS adatok kezdetét nyitó zárójellel „(” kell feltüntetni a lapmásolaton, amely az ATS adatok kezdetét jelzi. Ezt az írásjelet csak a közlemény típus jelzését közvetlenül megelőző, nyomtatott karakterként lehet használni.

1.5.2. Az egyes rovatok kezdetét, az első kivételével, kötőjellel „-” kell jelezni, amely a rovat kezdetét jelzi. Ezt a jelet csak az egyes rovatokban lévő ATS adatok első elemét megelőző, nyomtatott karakterként lehet használni.

1.5.3. Az egy rovaton belüli elemeket törtvonással „/”, vagy ha úgy van előírva, csak egy szóközzel kell egymástól elválasztani.

1.5.4. Az ATS adatok végét zárójelvéggel „)” kell jelezni, amely az ATS adatok végét jelzi. Ezt a jelet csak a közleményben lévő utolsó rovatot közvetlenül követő, nyomtatott karakterként lehet használni.

1.5.5. Amikor a szabvány ATS közleményeket távgépíró formában készítik, akkor szabályozó adást (kétszer koci vissza, azt követőleg egy soremelést) kell adni a következő esetekben:

1.5.5.1. a referencia táblázatban így megjelölt minden egyes rovat elé,

1.5.5.2. az 5. rovat típusnál (kényszerhelyzet leírása), a 15. típusnál (útvonal), a 18. típusnál (egyéb tájékoztatások), a 19. típusnál (kiegészítő tájékoztatások), a 20. típusnál (riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó közlemények) a 21. típusnál (rádióhibáról szóló tájékoztatás) és a 22. típusnál (javítás), valahányszor új sort kell kezdeni a lapmásolaton. Ilyen esetekben a szabályozó adást két adatelem között kell adni, és nem lehet egy elemet kettéosztani.

1.5.6. Az ICAO Annex 10, II. kötet előírása alapján a távgépíró nyomtatás egy sora 69-nél több karaktert nem tartalmazhat.

1.6. Adatszabályok

1.6.1. A közleményekben szereplő ATS adatok kifejezésénél alkalmazandó szabályok legnagyobb részét a rovat táblázatok tartalmazzák. A táblázatok leegyszerűsítése érdekében a

repülési magasság, a helyzet- és útvonaladatok kifejezésére vonatkozó szabályok a következő alpontokban találhatók.

1.6.2. A repülési magasság adatok kifejezése

1.6.2.1. A repülési magasság adatok kifejezése négy módszer szerint lehetséges:

1.6.2.1.1. „F”, amelyet 3 decimális számjegy követ: a magasság repülési szintben történő kifejezését jelzi, így a 330-as repülési szint, FL kifejezése „F330”,

1.6.2.1.2. „S”, amelyet 4 decimális számjegy követ: a magasság méter Standard-ban, történő kifejezését jelzi 10 méteres egységekben, így a 11300 méter standard, amely a 370-es repülési szint, kifejezése: „S1130”,

1.6.2.1.3. „A”, amelyet 3 decimális számjegy követ: a tengerszint feletti magasságot jelzi száz lábas egységekben kifejezve, így a 4500 lábas tengerszint feletti magasság kifejezése „A045”,

1.6.2.1.4. „M”, amelyet 4 decimális számjegy követ: a tengerszint feletti magasságot jelzi 10 méteres egységekben kifejezve, így a 8400 m tengerszint feletti magasság kifejezése „M0840”.

1.6.3. A helyzet vagy útvonal kifejezése

1.6.3.1. A következő alternatív adatszabályokat kell alkalmazni a helyzet vagy az útvonal kifejezésére:

1.6.3.1.1. 2-től 7 karakterig a repülni kívánt ATS útvonalra kiadott kódjelölés,

1.6.3.1.2. 2-től 5 karakter az útvonalon lévő pontra kiadott kódjelölés,

1.6.3.1.3. 4 számjegy, amely a földrajzi szélességet írja le tízes és egyes fokokban, valamint egyes percekben, amelyet az „N” (jelentése „North” - Észak), vagy az „S” (jelentése „South” - Dél) követ, majd azt követi 5 számjegy, amely a földrajzi hosszúságot írja le 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. Ennek megfelelő kifejezés a „4620N07805W”,

1.6.3.1.4. 2 számjegy, amely a földrajzi szélességet adja meg fokokban, és amelyet az „N” (North - Észak), vagy „S” (South - Dél) követ, majd azt követi 3 számjegy, amely a földrajzi hosszúságot adja meg fokokban, amelyet az „E” (East - Kelet) vagy „W” (West - Nyugat) követ. Ahol szükséges, nullát kell beírni, hogy az előírt jelszám meglegyen. Ennek megfelelő kifejezés a „46N078W”,

1.6.3.1.5. 2 vagy 5 karakter, amely egy fontos pont kiadott kódjele, amelyet 3 decimális számjegy követ, megadva az adott ponttól mért irányszöveget 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. Így 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 adatelemek, a körülmények előírásával vagy az engedélyezett választási lehetőségekkel együtt szerepeltek.

1.7.2. Az egyes rovatok leírását tartalmazó oldalak jobb oldalán jelkulcs látható, ez a jelkulcs lehetővé teszi az egyes közlemény típusoknál a rovatok egymás utáni sorrendjének betartását.

1.7.3. Minden közlemény típus első rovata 3-as rovat. A 3-as rovatot leíró oldalon jelkulcs jelöli az azt követő rovat típus számát minden egyes közleményre vonatkozóan. Az ezt követő rovat leírást tartalmazó oldalakon az érintett rovatot megelőző rovat típus száma is fel van tüntetve a 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:

1.7.4.1. a három karakter ábrázolása

1.7.4.2. a változtatható hosszúságú elemek ábrázolása

--	--

1.8. Pontosság az ATS közlemények elkészítésénél

1.8.1. Ahol a szabvány ATS közleményeket távgépíró csatornákon továbbítják olyan körzetekbe, amelyekről ismeretes, hogy ATS számítógépeket használnak, a rovat táblázatokban előírt formátumokhoz és az adatszabályokhoz szigorúan ragaszkodni kell.

1.9. Rovat típusok

1.9.1. 3. Rovat típus: A közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok

1.9.1.1. Közlemény formátum

*

(a		b		c	
---	--	---	--	---	--	---	--

*Más utasítás hiányában ez a rovat csak az (a) elemet tartalmazza.

A (b) vagy a (b) és a (c) elemet akkor kell alkalmazni, amikor a közlemények generálását vagy cseréjét az ATS egységek számítógépei végzik.

1.9.1.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	NYITÓ ZÁRÓJEL	
2	(a)	Közlemény típus jelzése
3	3 BETŰ az alábbiak szerint	
4	ALR	Riasztás
5	RCF	Rádióösszeköttetés megszakadása
6	FPL	Benyújtott repülési terv
7	CHG	Módosítás
8	CNL	Törlés
9	DLA	Késés
10	DEP	Indulás
11	ARR	Érkezés
12	CPL	Érvényes repülési terv
13	EST	Határszámítás
14	CDN	Koordinálás
15	ACP	Irányítás elfogadása
16	LAM	Logikai nyugtázás
17	RQP	Repülési terv kérése
18	RQS	Kiegészítő repülési terv kérése
19	SPL	Kiegészítő repülési terv
20	(b)	A közlemény száma

21	1-4 BETŰ	a feladó ATS egység azonosítására, melyet
22	TÖRTVONAL (/)	követ, majd
23	1-4 BETŰ	a vevő ATS egységet azonosítására, utána
24	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.
25	(c)	Hivatkozási adatok
26	1-4 BETŰ,	amit TÖRTVONAL (/) követ, mely után 1-4 BETŰ áll, ezt 3 DECIMÁLIS SZÁMJEGY követi, amely megadja azon operatív közleménynek a (b) elemben foglalt közlemény számát, amely elkezdte azoknak a közleményeknek sorozatát, amelyeknek ez a közlemény is egyike.

1.9.1.3. Példák

(FPL

(CNL

(CHGA/B234A/B231

(CPLA/B002

	A	B	C
1	3. rovat típus		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleményszíntípusokban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	(	ALR	5
4	(	RCF	7
5	(	FPL	7
6	(	CHG	7
7	(	CNL	7
8	(	DLA	7
9	(	DEP	7
10	(	ARR	7
11	(	CPL	7
12	(	EST	7
13	(	CDN	7
14	(	ACP	7
15	(	LAM)
16	(	RQP	7
17	(	RQS	7
18	(	SPL	7

1.9.2. 5. Rovat típus: Kényszerhelyzet leírása

1.9.2.1. Közlemény formátum

$$- \frac{a}{b} / \frac{c}{d} = \frac{a}{b} \cdot \frac{d}{c} = \frac{ad}{bc}$$

1.9.2.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

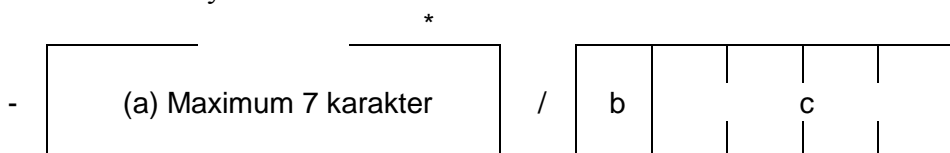
	A	B	C
1	KÖTŐJEL		
2	(a)	A kényszerállapot	
3		INCERFA	ha a bizonytalanság állapotát,
4	vagy	ALERFA	ha a riasztás állapotát,
5	vagy	DETRESFA	ha a veszély állapotát jelentették be az érintett légi járműre vonatkozóan
6	TÖRTVONÁS		
7	(b)	A közlemény feladója	8 BETŰ, amely a közleményt feladó ATS egység 4 betűs ICAO helységjelölése, plusz 3 betűs rövidített jelzése, melyet egy „X” betű, vagy ahol alkalmazható, a feladó ATS egységét azonosító egybetűs jelölés követ.
8	TÖRTVONÁS		
9	(c)	A kényszerhelyzet természete	RÖVID NYÍLTNYELVŰ SZÖVEG, szükség szerint a kényszerhelyzet természetének megmagyarázásához, a szavak közötti természetes szóközökkel.

1.9.2.3. Példa: - ALERFA/EINNZQZX/REPORT OVERDUE

	A	B	C
1	5. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleményszerkezetben használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	3	ALR	7

1.9.3. 7. Rovat típus - Légi jármű azonosító jele és SSR mód és kód

1.9.3.1. Közlemény formátum



*Ezen rovat befejeződik itt az olyan körzetekben működő légi járművekre vonatkozó közleményekben, ahol SSR-t nem használnak vagy az SSR kód információ nem ismert, vagy nincs jelentősége az irányítást átvevő egység számára.

1.9.3.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Légi jármű azonosító jele
	NEM TÖBB MINT 7 KARAKTER, amely a benyújtott repülési tervben feltüntetett légi jármű azonosító jellel azonos és a Magyarország légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló rendeletben	

	előírtak szerint van összeállítva.	
3	TÖRTVONÁS	
4	(b)	SSR mód
	„A” BETŰ, amely megadja a (c)-re vonatkoztatott SSR módot.	
5	(c)	SSR kód
	4 SZÁMJEGY, amely megadja a légijárműnek az ATS egység által kijelölt SSR kódot, amelyet az a (b) pontban jelölt módban sugároz.	

1.9.3.3. Példák: - BAW902, - 5A5912/A5100

	A	B	C
1	7. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleményszabályokban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	5	ALR	8
4	3	RCF	21
5	3	FPL	8
6	3	CHG	13
7	3	CNL	13
8	3	DLA	13
9	3	DEP	13
10	3	ARR	13
11	3	CPL	8
12	3	EST	13
13	3	CDN	13
14	3	ACP	13
15	3	RQP	13
16	3	RQS	13
17	3	SPL	13

1.9.4. 8. Rovat típus - Repülési szabályok és a repülés típusa

1.9.4.1. Közlemény formátum

*

-	a	b
---	---	---

*Ennek a rovatnak itt be kell fejeződnie, kivéve, ha repülés típusának jelzését az illetékes légiközlekedési hatóság megköveteli.

1.9.4.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Repülési szabályok
3	1 BETŰ a következők szerint:	Ha az Y vagy a Z betűt alkalmazzák, a pontot és a a repülési szabályok pontnál tervezett módosítását fel kell tüntetni a 15. rovat típusban leírtak szerint.
4	I	ha a repülés teljes időtartama alatt IFR-ként üzemel
5	V	ha a repülés teljes időtartama alatt VFR-ként üzemel
6	Y	ha a repülés kezdeti szakaszában IFR-ként üzemel, majd egy

		vagy több alkalommal változnak a repülési szabályok (VFR/IFR/VFR)
7	Z	ha a repülés kezdeti szakaszában VFR-ként üzemel, majd egy vagy több alkalommal változnak a repülési szabályok (IFR/VFR/IFR)
8	(b)	Repülés típusa
9	1 BETŰ a következők szerint:	
10	S	ha menetrend szerinti repülés
11	N	ha nem menetrend szerinti repülés
12	G	ha általános célú
13	M	ha katonai
14	X	ha az előbbieken felsorolt kategóriák egyikébe sem sorolható

1.9.4.3. Példák: -V, -IS

	A	B	C
1	8. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleményszabványokban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	7	ALR	9
4	7	FPL	9
5	7	CPL	9

1.9.5. 9. Rovat típus - Légijárművek száma, típusa és turbulencia kategóriája

1.9.5.1. Közlemény formátum

-	a	b	/	c
---	---	---	---	---

1.9.5.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B	C
1	KÖTŐJEL		
2	(a)	Légijárművek száma (ha egynél több)	
3	Ezen elem csak kötélekrepülés esetében kerül feltüntetésre.		
4	1 VAGY SZÁMJEGY	2 amely megadja a repülésben részt vevő légijárművek számát	
5	(b)	Légijármű típusa	
6	2 - 4 KARAKTER, amely az ICAO Doc 8643 légijármű típus jelölésekből (Aircraft Type Designators) kiválasztott megfelelő jelölés, vagy		
7	ZZZZ	ha a kiadvány jelölést nem tartalmaz, vagy 1-nél több légijármű típust vesz részt a	Ha a ZZZZ betűket alkalmazzák, akkor a légijárművek típusait fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatás” rovatban (18. rovat típust).

		repülésben.	
8	TÖRTVONÁS		
9	(c)	Légijármű turbulencia kategória	
10	1 BETŰ a légijármű engedélyezett legnagyobb felszálló súlyának jelölésére		
11	H	Heavy	/nehéz/
12	M	Medium	/közepes/
13	L	Light	/könnyű/

1.9.5.3. Példák: - DC3/M, - B707/M, - 2FK27/M, - ZZZZ/L, - 3ZZZZ/1, - B747/H

	A	B	C
1	9. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleményszabványokban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	8	ALR	10
4	8	FPL	10
5	8	CPL	10

1.9.4. 10. Rovat típus - A légijármű berendezései és azok képességei

1.9.4.1. Közlemény formátum

-

a

 /

b

1.9.4.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Rádióösszeköttetési, navigációs és megközelítési berendezések, valamint azok képességei
3	1 BETŰ a következők szerint:	
4	N	ha a repülendő útvonalhoz COM/NAV/megközelítési berendezés nincs a fedélzeten, vagy az üzemképtelen
5	VAGY	
6	S	ha a repülendő útvonalhoz szabvány COM/NAV/megközelítési berendezés van a fedélzeten,
7	vagy ezek helyett, vagy ezt követően	
8	EGY VAGY TÖBB BETŰ A KÖVETKEZŐKBŐL, a fedélzeten található üzemképes COM/NAV/megközelítési berendezések és képességek leírásához:	
9	A	GBAS leszállító rendszer
10	B	LPV (APV SBAS-sal)
11	C	LORAN C
12	D	DME
13	E1	FMC WPR ACARS
14	E2	D-FIS ACARS

15	E3	PDC ACARS
16	F	ADF
17	G	GNSS
18	H	HF RTF
19	I	Inerciális Navigáció
20	J1	CPDLC ATN VDL Mode 2
21	J2	CPDLC FANS 1/A HF DL
22	J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4
23	J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
24	J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
25	J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
26	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
27	K	MLS
28	L	ILS
29	M1	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
30	M2	ATC RTF (MTSAT)
31	M3	ATC RTF (Iridium)
32	O	VOR
33	P1-P9	RCP (Required Communication Performance, az összeköttetés átviteli idejére, folyamatosságára, rendelkezésre állására és integritására vonatkozó paraméter) részére fenntartva
34	R	PBN engedélyezett
35	T	TACAN
36	U	UHF RTF
37	V	VHF RTF
38	W	RVSM engedélyezett
39	X	MNPS engedélyezett
40	Y	VHF 8.33 kHz csatornaosztású képességű rádióberendezéssel
41	Z	egyéb berendezések, vagy egyéb képességek
42	ahol	„S” betű használata esetén szabvány berendezés alatt a VHF RTF, VOR és ILS kell érteni.
43		A „G” jelölést a külső GNSS teljesítmény növelő berendezés esetén alkalmazzák amelyet a 18-as rovatban NAV/ után egy betűközzel kell feltüntetni
44		A J1 használatakor figyelembe kell venni az adatkapcsolat szolgálatokra, ATC engedélyre és tájékoztatásokra/ATC összeköttetések szervezésre/ATC mikrofon próbára vonatkozó RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard DO-280B/ED-110B) kiadványban leírtakat.
45		A navigációs képességre vonatkozó információt az ATC számára útvonalengedélyezés és útvonal vezetési célokból adják
46		Az R a PBN szintek jelzésére szolgál, melyeket a 18-as rovatban a PBN/ jelölésben kell feltüntetni. Egy kijelölt

		útvonalra vagy légtérre a PBN használatára vonatkozó útmutató anyagot az ICAO Performance-Based Navigation Manual (Doc 9613) határozza meg.
47		Ha a „Z” betűt írtak be, a 18. rovatban a COM/ , NAV/ vagy DAT/ rövidítés után meg kell adni a fedélzeten lévő egyéb berendezéseket, vagy egyéb képességeket.
48	TÖRTVONÁS	
49	(b)	Felderítő berendezés és képességek
50	EGY, vagy TÖBB, de legfeljebb 20 karakter a fedélzeten lévő üzemképes felderítő berendezés/ek, vagy képességek leírására:	
51	SSR mód A és C mód esetén	
52	A	A módú (4 számjegyű, 4096 kódbeállítási lehetőségű) transzponder
53	C	A és C módú (4 számjegyű, 4096 kódbeállítási lehetőségű) transzponder
54	SSR mód S mód esetén	
55	E	S módú transzponder (légijármű azonosító jel és nyomásmagasság, valamint ADS-B képesség)
56	H	S módú transzponder (légijármű azonosító jel és nyomásmagasság, valamint bővített felderítő berendezés képesség)
57	I	S módú transzponder (légijármű azonosító jel továbbítással, de nyomásmagasság képesség nélkül)
58	L	S módú transzponder (légijármű azonosító jel és nyomásmagasság, bővített ADS-B és felderítő berendezés képesség)
59	P	S módú transzponder (nyomásmagasság, de légijármű azonosító jel képesség nélkül)
60	S	S módú transzponder (légijármű azonosító jel és nyomásmagasság képesség)
61	X	S módú transzponder (légijármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbítás nélkül)
62	A bővített felderítő berendezés képesség a légijármű azon képessége, mellyel az S módú transzponderen keresztül légijárműtől származó adatokat továbbít.	
63	ADS-B esetén	
64	B1	1090 MHz-en működő ADS-B „adási” képességgel
65	B2	1090 MHz-en működő ADS-B „adási” és „vételi” képességgel
66	U1	ADS-B „adási” képességgel UAT használatával
67	U2	ADS-B „adási” és „vételi” képességgel UAT használatával
68	V1	ADS-B „adási” képességgel VDL 4-es mód használatával
69	V2	ADS-B „adási” és „vételi” képességgel VDL 4-es mód használatával
70	ADS-C esetén	
71	D1	ADS-C FANS 1/A képességekkel
72	G1	ADS-C ATN képességekkel
73	További felderítő berendezéseket a 18. rovatban a SUR/ . után kell feltüntetni	

1.9.4.2. Példák: -S/A, -SCI/CB1, -SAFR/SV1

	A	B	C
1	10. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleményszíntípusokban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	9	ALR	13
4	9	FPL	13
5	9	CPL	13

1.9.5. 13. Rovat típus - Indulási repülőtér és idő

1.9.5.1. Közleményszíntípus

*

-							
		a			b		

*Ezt a rovatot itt be kell fejezni CPL, EST, CDN, és ACF közleményszíntípus esetén. Az RQP közleményszíntípust itt akkor kell befejezni, ha a tervezett fékoldási idő nem ismert.

1.9.5.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Indulási repülőtér
3	4 BETŰ,	amely az indulási repülőtér számára kiosztott, ICAO négybetűs helységjelölése az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint,
4	vagy	
5	ZZZZ	ha az indulási repülőtér számára ICAO helységjelölést nem állapítottak meg, vagy ha az indulási repülőtér nem ismert.
6	vagy	Ha ZZZZ-t használnak, az indulási repülőtér nevét és helyét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” rovatban (18. rovat típus).
7	AFIL	amennyiben a repülési tervet levegőből nyújtották be. Ha AFIL-t használnak, azt az ATS egységet, ahonnan a kiegészítő repülési adatokat be lehet szerezni, az „Egyéb tájékoztatások” rovatban (18. rovat típus) fel kell tüntetni.
8	(b)	Idő
9	4 SZÁMJEGY, amely megadja:	a tervezett fékoldási időt (EOBT) az (a) elembe megadott repülőtérre, felszállás előtt továbbított FPL, ARR, CHG, CNL,DLA és RQS közlemények esetében, valamint RQP közleményben,

		amennyiben az ismert,
10	vagy	
11	ALR, DEP és SPL közleményekben a tényleges indulási időt,	
12	vagy	
13	az útvonal rovatban (lásd a 15. rovat típust) feltüntetett első ponttól számított vagy valós indulási időt levegőből benyújtott repülési tervekből származó FPL közleményekben. Az (a) elemben ilyenkor az AFIL betűket tüntetik fel.	

1.9.5.3. Példák: - EHAM0730, - AFIL1625

	A	B	C
1	13. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleményszíntípusokban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	10	ALR	15
4	10	FPL	15
5	7	CHG	16
6	7	CNL	16
7	7	DLA	16
8	7	DEP	16
9	7	ARR	(16)
10	10	CPL	14
11	7	EST	14
12	7	CDN	16
13	7	ACP	16
14	7	RQP	16
15	7	RQS	16
16	7	SPL	16

1.9.6. 14. Rovat típus – Határszámítás

1.9.6.1. Közlemény formátum

-	a	/	b	c	*	d	e
---	---	---	---	---	---	---	---

*Ezen rovat itt befejeződik, ha a légi jármű a határpontot szintrepülésben fogja keresztezni.

1.9.6.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Határpont
3	2 - 5 karakterből álló jelöléssel, földrajzi koordinátákkal, rövidített földrajzi koordinátákkal, vagy egy fontos ponttól mért mágneses irányszöggel és távolsággal kifejezve. A határpont a FIR határhoz közeli pont.	
4	TÖRTVONÁS	
5	(b)	Idő a Határpontnál

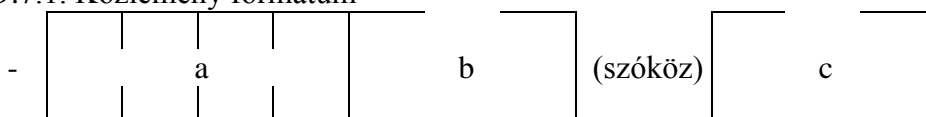
6	4 SZÁMJEGY, amely a számított időt adja meg a Határpontra	
7	(c)	Engedélyezett magasság
8	F	amelyet 3 SZÁMJEGY követ, vagy
9	S	amelyet 4 SZÁMJEGY követ, Lásd jelen melléklet 1.6 pontjában lévő adatszabályokat, vagy
10	A	amelyet 3 SZÁMJEGY követ, vagy
11	M	amelyet 4 számjegy követ,
12	amelyek számjegyek megadják az engedélyezett magasságot, amelynél a légijármű keresztezni fogja a határpontot, ha szintrepülésben van, vagy azt az engedélyezett magasságot, ha a Határpontnál emelkedőben vagy süllyedőben van.	
13	(d)	Kiegészítő keresztezési adatok
14	Egy MAGASSÁG a (c) elemben megadottak szerint, amelyen, vagy amely felett, illetve amelyen, vagy amely alatt - lásd az (e) elemet - a légijármű keresztezni fogja a Határpontot.	
15	(e)	Keresztezési állapot
16	1 BETŰ a következők szerint:	
17	A	ha a légijármű a (d) elemben lévő magasságon vagy felette fogja keresztezni a Határpontot, vagy
18	B	ha a légijármű a (d) elemben lévő magasságon vagy alatta fogja keresztezni a Határpontot.

1.9.6.3. Példák: - LN/1746F160, - CLN/ 1831F240F180A, - 5420N05000W/0417F290, -
LNXI1205F160F200B, - ZD126028/0653F130

	A	B	C
1	14. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	13	CPL	15
4	13	EST	16

1.9.7. 15. Rovat típus - Útvonal

1.9.7.1. Közlemény formátum



1.9.7.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
--	---	---

1	KÖTŐJEL	
2	(a)	utazó sebesség, vagy Mach Szám
3	A TAS a repülés első útvonal szakaszára, vagy a teljes útvonalra vonatkozóan, az alábbi mértékegységekben megadva:	
4	K	melyet 4 SZÁMJEGY követ, amely a TAS-t kilométer/óránban adja meg, vagy
5	N	melyet 4 SZÁMJEGY követ, amely a TAS-t csomókban adja meg, vagy
6	M, amikor az illetékes légiközlekedési hatóság így írja elő	melyet 3 SZÁMJEGY követ, amely a Tényleges Mach számot adja meg század Mach egységekben.
7	(b)	Kért Utazó Magasság:
8	Az adatszabályokat lásd jelen melléklet 1.6 pontjában	
9	F	melyet 3 SZÁMJEGY követ, vagy
10	S	melyet SZÁMJEGY követ, vagy
11	A	melyet 3 SZÁMJEGY követ, vagy
12	M	melyet 4 SZÁMJEGY követ, vagy
13	VFR	
14	SZÓKÖZ	
15	Ezt követően egymástól szóközzel elválasztott, alábbi négy típusú elemek, elemcsoportok sorozata, bármilyen sorrendben, amely az útvonal félreérthetetlen leírásához szükséges.	
16	(c1)	Szabvány Indulási Útvonal
17	Annak a szabvány indulási útvonalnak a jelölése, mely az indulási repülőtértől a megadott útvonalon lévő első fontos pontig tartó lerepülendő útvonalat foglalja magában.	
18	(c2)	ATS Útvonal Jelzés
19	(c3)	Fontos Pont
20	(c4)	Fontos Pont vagy Utazósebesség és Utazó Magasság
21	FONTOS PONT	(mint a (c3) elemnél)
22	TÖRTVONÁS	
23	UTAZÓ SEBESSÉG VAGY MACH SZÁM	(mint az (a) elemnél)
24	KÉRT UTAZÓ MAGASSÁG	(mint a (b) elemnél)
25	(c5)	Jelzőbetű
26	VFR	ha VFR-re való áttérés történik az előző pontnál, vagy
27	IFR	ha IFR-re való áttérés történik az előző pontnál, vagy
28	DCT	ha a következő pontra való repülés kijelölt útvonalon kívül történik, hacsak mindkét pont nincs

		meghatározva földrajzi koordinátákkal, vagy mágneses irányszöggel és távolsággal.
29	T	ha az útvonal leírása megszakad az előző pontnál és a hátralévő szakaszt egy előzőleg továbbított FPL-ben vagy más adatokban kell keresni.
30	(c6)	Utazóemelkedés
31	C betű, melyet törtvonás követ, ezután az a pont, amelynél az utazóemelkedés megkezdését tervezik, pontosan ugyanúgy kifejezve, ahogy a fenti (c3) elemben szerepel. Ezt törtvonás követi, majd az utazóemelkedés 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 utazóemelkedést terveznek. Ez utóbbi esetben ezt PLUS betűk követik szóköz nélkül leírva.	
32	(c7)	Szabvány Érkezési Útvonal
33	Annak a Szabvány Érkezési Útvonalnak a jelölése, amely attól a ponttól kezdődik, ahol a légijármű elhagyja a megadott útvonalat, és addig a pontig tart, ahol a megközelítési eljárást megkezdik.	

1.9.7.3. Példák:

- K0410S1500 A4 CCV R11

- K0290A120 BR 614

- N0460F294 LEK2B LEK UA6 FNE UA6 XMM/M078F330 UA6N PON UR10N CHW UAS NTS DCT 4611N00412W DCT STG UAS FTM FATIM1A

- M082F310 BCN1G BCN UG1 52N015W 52N020W 52N030W 50N040W 49N050W DCT YQY

- N0420F310 R10 UB19 CGC UA25 DIN/N0420F330 UR14 IBY URI MID

	A	B	C
1	15. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	13	ALR	15
4	13	FPL	16
5	14	CPL	16

1.9.8. 16. Rovat típus - Rendeltetési repülőtér és a teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér

1.9.8.1. Közlemény formátum

			*			**			
-		a			b		(szóköz)		c

*Ezt a rovatot itt be kell fejezni valamennyi közleménytípusnál, az ALR, FPL és SPL közleménytípusok kivételével.

**Ezt a rovatot itt be lehet fejezni FPL típusú közlemények esetében, amennyiben az érintett ATS egységek így állapotdta meg, vagy a körzeti egyezmények alapján így van előírva.

1.9.8.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Rendeltetési Repülőtér
3	4 BETŰ	amely a rendeltetési repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helységjelölés az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, vagy
4	ZZZZ	amennyiben a rendeltetési repülőtér számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg. Ha ZZZZ-t használnak, a rendeltetési repülőtér nevét és helyét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” (18. sz.) rovatban.
5	(b)	Teljes Számított Repülési Idő
6	4 SZÁMJEGY	amely a teljes számított repülési időt adja meg.
7	SZÓKÖZ	
8	(c)	Rendeltetési Kitérő Repülőtér vagy repülőterek
9	4 BETŰ	amely a kitérő repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helységjelölés az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, vagy
10	ZZZZ	amennyiben a kitérő repülőtér számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg. Ha ZZZZ-t használnak, a rendeltetési kitérő repülőtér nevét és helyét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” (18. sz.) rovatban.

1.9.8.3. Példák: - EINN0630

- EHAM0645 EBBR

- EHAM0645 EBBR EDDL

	A	B	C
1	16. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	15	ALR	18
4	15	FPL	18
5	13	CHG	18
6	13	CNL	18

7	13	DLA	18
8	13	DEP	18
9	13	ARR	17
10	15	CPL	18
11	14	EST)
12	13	CDN	22
13	13	ACP)
14	13	RQS	18
15	13	SPL	18

1.9.9. 17. Rovat típus - Leszállási repülőtér és idő

1.9.9.1. Közlemény formátum

		*			**			
-	a			b	(szóköz)	c		

*Ezt a rovatot itt be kell fejezni, amennyiben a leszállási repülőtér számára ICAO helységjelölést meghatároztak.

1.9.9.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Leszállási repülőtér
3	4 BETŰ	amely a leszállási repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helységjelölés az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, vagy
4	ZZZZ	amennyiben a leszállási repülőtér számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg. Ha ZZZZ-t használnak, a leszállási repülőtér nevét és helyét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” (18. sz.) rovatban.
5	(b)	Leszállási Idő
6	4 SZÁMJEGY	amely a leszállás tényleges idejét adja meg.
7	SZÓKÖZ	
8	(c)	Leszállási repülőtér
9	A leszállási repülőtér neve, ha az (a) elembe ZZZZ-t írtak.	
10		

1.9.9.3. Példák:

- EHAM1433

- ZZZZ1620 DEN HELDER

	A	B	C
1	17. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi	A következő rovat típus

		közleményszabványban használatos	vagy jel
3	15	ARR)
4	16		

1.9.10. 18. Rovat típus - Egyéb tájékoztatások

1.9.10.1. Közlemény formátum

Kötőjelek és törtvonások csak az alábbiakban meghatározottak szerint írhatók be.

- | |
|---|
| a |
|---|
- vagy
- | | |
|--|--|
| | |
|--|--|

 (szóköz)

--	--

 (szóköz) (szóköz)

--	--

1.9.10.1.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B	C
1	KÖTŐJEL		
2	(a)		
3	0 (nulla)	ha semmilyen tájékoztatás nem továbbítandó ebben a rovatban	
4	Vagy bármely egyéb szükséges tájékoztatás az alább elsőbbségi sorrendben, oly módon, hogy a megfelelő az alábbiakban meghatározottak közül kiválasztott rövidítést törtvonal és a tájékoztatás leírása követi.		
5	STS/	Különleges kezelés igénylése az ATS-től és ennek oka, az alábbiak szerint. Az alábbiaktól eltérők okok miatt az ATS-től kért különleges kezelést az RMK/ után kell feltüntetni.	
6		ATFMEX	a nemzeti hatóságok által az ATFM szabályozás alól kivont repülések, pl. a Nyitott Égbolt keretében végrehajtott felderítő vagy bemutató repülések
7		FFR	tűzoltási célú repülések
8		FLTCK	navigációs berendezéseket kalibráló repülések
9		HAZMAT	veszélyes anyagot szállító repülések
10		HEAD	államfőt, kormányfőt szállító repülések
11		HOSP	az egészségügyi hatóság által meghatározott mentőrepülések
12		HUM	humanitárius célú

			repülések
13		MARSA	katonai repülések, melyek elkülönítésének felelősségét egy katonai szervezet viseli
14		MEDEVAC	életmentés célú evakuáló mentőrepülések
15		NON RVSM	légtérben RVSM képesség nélkül üzemelő repülések
16		SAR	kutató-mentő repülések
17		STATE	katonai, vám vagy rendőrségi feladatokat végző repülések
18	PBN/	RNAV, vagy RNP képesség jelzése. Be kell írni a repülésre vonatkozóan az alábbi jelölések közül legfeljebb nyolc címszót, de nem többet, mint 16 karaktert.	
19		RNAV leírása	
20		A1	RNAV 10 (RNP 10)
21		B1	RNAV 5 valamennyi engedélyezett érzékelő
22		B2	RNAV 5 GNSS
23		B3	RNAV 5 DME/DME
24		B4	RNAV 5 VOR/DME
25		B5	RNAV 5 INS vagy IRS
26		B6	RNAV 5 LORANC
27		C1	RNAV 2 valamennyi engedélyezett érzékelő
28		C2	RNAV 2 GNSS
29		C3	RNAV 2 DME/DME
30		C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
31		D1	RNAV 1 valamennyi engedélyezett érzékelő
32		D2	RNAV 1 GNSS
33		D3	RNAV 1 DME/DME
34		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
35		RNP leírása	
36		L1	RNP 4
37		O1	Basic RNP 1 valamennyi engedélyezett érzékelő
38		O2	Basic RNP 1 GNSS
39		O3	Basic RNP 1 DME/DME
40		O4	Basic RNP 1 DME/DME/IRU
41		S1	RNP APCH
42		S2	RNP APCH BARO-VNAV-val
43		T1	RNP AR APCH RF-el (külön engedély szükséges)

44		T2	RNP AR APCH RF nélkül (külön engedély szükséges)
45	NAV/	a PBN/ -ben fel nem sorolt navigációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak. Itt kell továbbá feltüntetni a GNSS kiegészítő rendszereket, kettőnél több esetében szóközzel, pl. NAV/GBAS SBAS	
46	COM/	kommunikációs berendezésekre és teljesítményekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak	
47	DAT/	10 a) rovatban fel nem sorolt adatok és képességek	
48	SUR/	10 b) rovatban fel nem sorolt felderítő berendezések és képességek	
49	DEP/	<p>az indulási repülőtér neve és helye, ha a 13. rovatban ZZZZ-t használnak, vagy AFIL esetén azon ATS egység, ahonnan a kiegészítő repülési tervadatok beszerezhetők. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén a repülőtér helyét az alábbiak szerint kell beírni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4 számjeggyel fokokban és tizedesekben, vagy fokokban és percekben kifejezve a földrajzi szélesség, melyet az N, vagy S betű követ. Ezt 5 számjeggyel fokokban és tizedesekben, vagy fokokban és percekben kifejezve a földrajzi hosszúság követ, mely után E, vagy W betűt kell írni. A pontosság érdekében, szükség szerint a számok elé nullá(a)t kell írni. Pl. 47,58N019,32E, vagy 4620N07805W (11 karakter), vagy - a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszög és távolság Pl.: DEP/BUG245020, vagy - az útvonal első pontja (neve, vagy földrajzi szélessége és hosszúsága), vagy földi rádió navigációs berendezés ha a légijármű nem repülőtérről indult. 	
50	DEST/	A rendeltetési repülőtér neve és helye, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér helyét földrajzi szélességben és hosszúságban, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát, a DEP/ -ben részletezettek szerint.	
51	DOF/	A közlekedés dátuma, hat számjeggyel (év-hó-nap) jelöléssel, pl. DOF/120425 A közlekedés dátumának az EOBT dátuma minősül.	
52	REG/	A légijármű felségjele, vagy közösségi jele, ha az eltér a 7. rovatban feltüntetett légijármű azonosító jeltől, kötelekrepülés esetén a kísérő légijárművek lajstromjelei	
53	EET/	Fontos pontok vagy FIR határ jelölések és az ezekre számolt teljes repülési idők, ha az ATS hatóságok ezek megadását előírják, pl. EET/LITKU0220 vagy EET/LYBA0040 LHCC0 150 LOVV0215	
54	SEL/	SELCAL kód,	
55	TYP/	A légijármű(vek) típusa(i), amelyet szükség esetén a légijárművek száma előz meg szóköz nélkül, és egy	

		szóközzel, ha a 9. rovatban ZZZZ-t használtak pl.: TYP/2F15 5F5 3B2
56	CODE/	Légijármű cím (6 hexadecimális karakterű alfanumerikus kód formában megjelenítve) amennyiben ezt az illetékes külföldi ATS hatóság ezt előírja. Például: az ICAO által nyilvántartott meghatározott blokkban szereplő „F00001” legkisebb értékű légijármű cím.
57	DLE/	Útvonalon történő késés vagy várakozás, ide kell beírni azt a fontos pontot(kat) az útvonalon, ahol a késést tervezik végrehajtani, és négy számjeggyel, órában és percben (hhmm) feltüntetve a késés időtartamát pl. DLE/BUG0030
58	OPR/	A légijármű üzemben tartó neve, ha az nem nyilvánvaló, a 7. rovatban szereplő légijármű azonosító jelből.
59	ORGN/	A feladó 8 betűs AFTN címe, vagy a megfelelő elérhetőségi adatok, abban az esetben amikor a repülési terv feladóját nem lehet azonosítani, ahogy az illetékes ATS hatóság előírja
60	PER/	Légijármű teljesítmény adata, egyetlen betűvel jelölve, az ICAO Procedures for Air Navigation Service – Aircraft Operation (PANS-OPS, Doc 8168) Volume I – Flight Procedures-ben meghatározottak szerint, amennyiben az illetékes ATS hatóság ezt előírja
61	ALTN/	Rendeltetési kitérő repülőtér(ek) neve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér helyét földrajzi hosszúságban és szélességben, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát.
62	RALT/	Útvonali kitérő repülőtér(ek) neve(i), az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint vagy amennyiben ilyen jelölést nem osztottak ki az útvonali kitérő repülőtér(ek) neve(i). Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér földrajzi helyét földrajzi hosszúságban és szélességben, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát
63	TALT/	Felszállási kitérő repülőtér neve, az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint vagy amennyiben ilyen jelölést nem osztottak ki a felszállási kitérő repülőtér(ek) neve(i). Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér helyét földrajzi hosszúságban és szélességben, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát
64	RIF/	A megváltozott rendeltetési repülőtérre vezető útvonaladatok, melyet a repülőtér ICAO négybetűs helységjelölése követ. A megváltozott útvonal repülés közben kapott útvonalengedély függvénye. Példák: RIF/DTA HEC KLAX, RIF/EFP G94 CLA APPH,

		RIF/LEMD
65	RMK/	Egyéb nyílt szövegű megjegyzés, ha illet az illetékes légiközlekedési hatóság megkíván, vagy a légijármű parancsnoka a légiforgalmi szolgálatok ellátásához szükségesnek tart.

1.9.10.1.3. Példák:

-0

-STS/MEDEVAC

-EET/015W0315 020W0337 030W0420 040W0502

	A	B
1	RFP/Qn	Alternatív repülési terv jelzése, ahol „n” helyére az alternatív FPL sorszámát kell írni.
2		Például: RPF/Q1

	A	B	C
1	18. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	16	ALR	19
4	16	FPL)
5	16	CPL)
6	16	SPL	19

1.9.11. 19. Rovat típus - Kiegészítő tájékoztatások

1.9.11.1. Közlemény formátum

- a (szóköz) b (szóköz) (szóköz) c

1.9.11.2. Ezen rovat a rendelkezésre álló kiegészítő tájékoztatásokból áll, egymástól szóközzel elválasztott elemcsoportokba osztva. A megengedhető elemek a helyes sorrendben:

	A	B	C
1	KÖTŐJEL		
2	(a)	E/	melyet 4 SZÁMJEGY követ, ez az üzemanyag-mennyiséget adja meg órákban és percekben kifejezve.
3	(b)	P/	melyet 1, 2, vagy 3 SZÁMJEGY követ, ez a fedélzeten tartózkodó személyek számát adja meg. A tájékoztatást az illetékes légiközlekedési hatóság előírása esetén kell megadni.
4	(c)	R/	a következő betűk egyike, vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport:
5			U ha a 243,0 MHz /UHF/ frekvencia rendelkezésre áll;
6			V ha a 121,5 MHz VHF/ frekvencia rendelkezésre áll;
7			E ha kényszerhelyzeti helyjeladó /ELT/ rendelkezésre áll.
8	(d)	S/	melyet az alábbi betűk egyike, vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport követ:

9			P ha sarki mentőfelszerelés van a légijárművön,
10			D ha sivatagi mentőfelszerelés van a légijárművön,
11			M ha tengeri mentőfelszerelés van a légijárművön,
12			J ha őserdei mentőfelszerelés van a légijárművön.
13	(e)	J/	melyet az alábbi betűk egyike, vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport követ:
14			L ha a mentőmellények világítással vannak ellátva,
15			F ha fluoreszkáló anyaggal vannak ellátva, majd szóköz után:
16			U ha a mentőmellények valamelyike 243,0 MHz-en működő rádióval van ellátva,
17			V ha a mentőmellények valamelyike 121,5 MHz-en működő rádióval van ellátva.
18	(f)	D/	melyet az alant felsoroltak egyike, vagy szóközzel elválasztott karaktercsoportja követ:
19			2 SZÁMJEGY, amely megadja a fedélzeten lévő mentőcsónakok számát,
20			3 SZÁMJEGY, amely megadja a fedélzeten lévő mentőcsónakok össz. személy befogadóképességét,
21			C ha a mentőcsónakok zártak,
22			A mentőcsónakok színe (pl. RED/vörös)
23	(g)	A/	melyet az alant felsorolt információk egyike, vagy szóközzel elválasztott több tájékoztatás követ:
24			A légijármű színe.
25			Különös ismertetőjelek (ez magába foglalhatja a légijármű lajstromjelét).
26	(h)	N/	mely után nyílt nyelvű szöveg következik, amely megadja a fedélzeten lévő bármely más mentőfelszerelést és egyéb hasznos megjegyzést.
27	(i)	C/	melyet a légijármű parancsnokának neve követ.

1.9.11.3. Példa: -E/0745 P/6 R/VE S/M J/L D/2 8 C YELLOW A/YELLOW RED TAIL N145E C/SMITH

	A	B	C
1	19. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény ajtóknak használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	18	ALR	20
4	18	SPL)

1.9.12. 20. Rovat típus - Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások

1.9.12.1. Közlemény formátum

- (szóköz) (szóköz) (szóköz)

1.9.12.2. Ezen rovat az egymástól szóközökkel elválasztott elemek sorozatából áll az alábbi sorrend szerint. Bármely rendelkezésre nem álló tájékoztatást „NIL”-ként – nincs vagy nem

áll rendelkezésre – vagy „NOT KNOWN”-ként – nem ismert – kell feltüntetni, és nem szabad egyszerűen kihagyni.

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	A légijármű üzemben tartó megjelölése
3		A légijárművet üzemeltető ügynökség hárombetűs ICAO jele, vagy ha ilyet nem állapítottak meg, az üzemben tartó neve.
4	(b)	Az egység, amely utoljára rádióösszeköttetésben volt a légijárművel
5		8 BETŰ, 4 betűs ICAO helységjelölés és 4 betűs jelzés, melyek együttesen azonosítják azt az ATS egységet, amellyel a légijármű utoljára rádióösszeköttetésben volt, vagy ha ilyen jelzés nincs, akkor az egység valamilyen másfajta jelölése.
6	(c)	Az utolsó kétoldali rádióösszeköttetés időpontja
7		4 SZÁMJEGY, mely az utolsó kétoldalú rádióösszeköttetés időpontját jelzi.
8	(d)	Az utolsó rádióösszeköttetés frekvenciája
9		SZÁMJEGYEK, melyek az utolsó rádióösszeköttetés adás/vételi frekvenciáját adják meg.
10	(e)	Utolsó jelentett helyzet
11		Az utolsó jelentett helyzet a jelen függelék 1.6 pontjában szereplő adatszabályok egyikével kifejezve, melyet az adott pont feletti átrepülés ideje követ.
12	(f)	Az utolsó ismert helyzet meghatározásának módszere
13		Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.
14	(g)	A jelentő egység által foganatosított
15		Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.
16	(h)	Egyéb, ide tartozó tájékoztatások
17		Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.

1.9.12.3. Példa: - USAF LGGGZAZX 1022 126.7 GN 1022 PILOT REPORT OVER NDB
ATS UNITS ATHENS FIR ALERTED NIL

	A	B	C
1	20. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	19	ALR)

1.9.13. 21. Rovat típus - Rádióhibáról szóló tájékoztatás

1.9.13.1. Közlemény formátum

- a (szóköz) b (szóköz) (szóköz) c

1.9.13.2. Ezen rovat kötőjellel kezdődik, és egymástól szóközökkel elválasztott elemek sorozatából áll, az alábbi sorrend szerint. Bármely rendelkezésre nem álló tájékoztatást „NIL”-ként – nincs vagy nem áll rendelkezésre – vagy „NOT KNOWN”-ként – nem ismert – kell feltüntetni és nem szabad egyszerűen kihagyni.

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Utolsó kétoldalú rádióösszeköttetés ideje
3		4 SZÁMJEGY, mely a légi járművel az utolsó kétoldalú rádióösszeköttetés időpontját jelzi.
4	(b)	Utolsó rádióösszeköttetés frekvenciája
5		SZÁMJEGYEK, melyek az utolsó kétoldalú rádióösszeköttetés adás/vétel frekvenciáját adják meg.
6	(c)	Utolsó jelentett helyzet
7		Az utolsó jelentett helyzet, jelen függelék 1.6 pontjának adatszabályainak egyikével kifejezve.
8	(d)	Utolsó jelentett helyzet időpontja
9		4 SZÁMJEGY, amely megadja az utolsó jelentett helyzet idejét.
10	(e)	Maradék COM lehetőség
11		BETŰK, amelyek a légi jármű maradék COM lehetőségét jelzik, ha az ismert, a 10. rovat típus adatszabályának segítségével, vagy nyílt nyelven.
12	(f)	Bármely szükséges megjegyzés
13		Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.

1.9.13.3. Példa: -1232 121.3 CLA 1229 TRANSMITTING ONLY 126.7 LAST POSITION CONFIRMED BY RADAR

	A	B	C
1	21. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleményszerkezetben használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	7	RCF)

1.9.14. 22. Rovat típus – Javítás

1.9.14.1. Közleményszerkezet

-

--

 a

--

 /

--

 b

--

1.9.14.2. A megengedhető elemek a helyes sorrendben

	A	B
1	KÖTŐJEL	
2	(a)	Rovat jelzés
3		EGY VAGY KÉT SZÁMJEGY, amely megadja a módosítandó rovat típus számát.
4	TÖRTJEL	
5	(b)	Módosított adatok
6		Az (a) elembe jelzett rovat teljes és módosított adatai, az adott rovatra előírtak szerint összeállítva.

1.9.14.3. Példák

1.9.14.3.1. a 8. Rovat Típus (Repülési Szabályok és a Repülés Típusa) IN-re való módosítására: -8/IN

1.9.14.3.2. a 14. Rovat Típus (Határ számítás) módosítására: -14/ENO/0145F290A090A

1.9.14.3.3. a 8. (Repülési szabályok és a repülés típusa) és a 14. Rovat Típus (Határ számítás) együttes módosítására: - 8/I-14/ENO/0148F290A110A

	A	B	C
1	22. ROVAT TÍPUS		
2	Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alább közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
3	18	CHG	22vagy)
4	16	CDN	22vagy)

2. Példák az ATS közleményekre

2.1. Tartalom táblázat

	A	B	C	D
1	Közlemény kategória	Közlemény típus	Közlemény típus jelölés	Vonatkozó pont
2	Kényszerhelyzeti közlemények	Riasztási közlemény	ALR	2.2.1
3		Rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló közlemény	RCF	2.2.2
4	Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei	Egyedi repülési terv	FPL	2.3.1
5		Módosító közlemény	CHG	2.3.2
6		Repülési terv törlő közlemény	CNL	2.3.3
7		Késési közlemény	DLA	2.3.4
8		Indulási közlemény	DEP	2.3.5
9		Érkezési közlemény	ARR	2.3.6
10	Koordinációs közlemények	Érvényes repülési terv közlemény	CPL	2.4.1
11		Határszámítási közlemény	EST	2.4.2
12		Koordinálási közlemény	CDN	2.4.3
13		Irányítás elfogadási közlemény	ACP	2.4.4
14		Logikai nyugtázási közlemény	LAM	2.4.5
15	Kiegészítő közlemények	Repülési terv kérő közlemény	RQP	2.5.1
16		Kiegészítő repülési terv kérő közlemény	RQS	2.5.2
17		Kiegészítő repülési terv közlemény	SPL	2.5.3

2.2. Kényszerhelyzeti közlemények

2.2.1. Riasztási (ALR) közlemény

2.2.1.1. Összeállítás

(3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	- 5 Kényszerhelyzet leírása
- 7 Légijármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	- 8 Repülési szabályok és a repülés típusa
- 9 A légijármű típusa és turbulencia kategóriája	- 10 A légijármű berendezései és azok képeségei
- 13 Indulási repülőtér és idő	
- 15 Útvonal szükség esetén több sort felhasználva	
- 16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)	
- 18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)	
- 19 Kiegészítő tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)	
- 20 Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva))

2.2.1.2. Példa

2.2.1.2.1. Az alábbiakban riasztási közleményre mutatunk példát, amely bizonytalansági fázisra vonatkozik, és amelyet az athéni bevezető irányító egység küldött a belgrádi irányító központnak és más ATS egységeknek egy Athénból Münchenbe tartó repülés kapcsán.

(ALR-INCERFA/LGGGZAZX/OVERDUE

- FOX236/A3600-IM

- C141/H-S/CD

- LGAT1020

- N0430F220 B9 3910N02230W/N0415F240 B9 IVA/N0415F180 B9

- EDDM0227 EDDF

- REG/A43213 EET/LYBE0020 EDM10133 OPR/USAF RMK/NO POSITION REPORT
SINCE DEP PLUS 2 MINUTES

- E/0720 P/12 R/UV J/LF D/02 014 C ORANGE A/SILVER C/SIGGAH

- USAF LGGGZAZX 1022 126.7 GN 1022 PILOT REPORT OVER NDB ATS UNITS ATHENS FIR ALERTED NIL)

2.2.1.2.2. Jelentése

Riasztási közlemény - Athén által kiadott bizonytalansági fázisra annak következtében, hogy a helyzetjelentés nem állt rendelkezésre és a rádióösszeköttetés felszállás után 2 perccel megszakadt

- a légi jármű azonosító jele FOX236 - IFR, katonai repülés

- a légi jármű típusa Starlifter, nehéz turbulencia kategóriájú, szabvány összeköttetési, navigációs, és műszer szerinti megközelítési eszközökkel van felszerelve az útvonalrepüléshez, A (4096 kód beállítási lehetőségű) és C módú transzpondere van - utoljára kiosztott kód 3600

- Athén-ból indult 1020 UTC-kor

- utazósebesség az útvonal kezdeti szakaszán 430 csomó, kért kezdeti utazómagasság FL220 - Bravo9 útvonalon a 3910N02230W koordinátákkal meghatározott pontra repülne, ahol a sebessége (TAS) 415 csomóra módosulna és FL240-et kérne - a B9-es útvonalon tovább Ivanic Grad VOR-ig repülne, ahol a 415 csomós sebességet tartva FL180 utazómagasságot kérne a B9 útvonalon repülne

- München rendeltetési repülőtérig, a teljes számított repülési idő 2 óra 27 perc rendeltetési kitérő repülőtér Frankfurt – a légi jármű lajstromjele A43213

- Belgrád FIR-t 20 perc alatt, München FIR-t 1 óra 33 perc repülés után érné el a felszállást követően

- a légi jármű lajstromjele A43213 - a légi járművet az Amerikai Egyesült Államok Légierője üzemelteti - felszállás utáni 2 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 fluoreszkáló anyaggal vannak bevonva, és jelzőfények vannak rajtuk - két fedett mentőcsónak van a fedélzeten, színük narancssárga, befogadóképességük összesen 14 személy - a légi jármű ezüst színű - a légi jármű parancsnokának neve SIGGAH - az üzemeltető az Amerikai Egyesült Államok Légierője - az athéni bevezető irányító egység volt az utolsó, mely a légi járművel összeköttetésben volt, 1022 UTC-kor 126,7 MHz-en, amikor a 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. Rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló (RCF) közlemény

2.2.2.1. Összeállítás

(<table><tr><td>3</td></tr><tr><td>Közlemény típusa, száma, és hivatkozási adatok</td></tr></table>	3	Közlemény típusa, száma, és hivatkozási adatok	-	<table><tr><td>7</td></tr><tr><td>Légijármű azonosító jele és SSR Mód és Kód</td></tr></table>	7	Légijármű azonosító jele és SSR Mód és Kód)
3								
Közlemény típusa, száma, és hivatkozási adatok								
7								
Légijármű azonosító jele és SSR Mód és Kód								
-	<table><tr><td>21</td></tr><tr><td>Rádióösszeköttetés megszakadására vonatkozó tájékoztatás (szükség esetén több sort felhasználva)</td></tr></table>	21	Rádióösszeköttetés megszakadására vonatkozó tájékoztatás (szükség esetén több sort felhasználva)					
21								
Rádióösszeköttetés megszakadására vonatkozó tájékoztatás (szükség esetén több sort felhasználva)								

2.2.2.2. Példa

2.2.2.2.1. Az alábbiakban egy olyan közleményre mutatunk példát, amelyet Londonból küldtek Amszterdamba, és amelyben arról tájékoztatják a központot, hogy egy oda engedélyezett repülésnek rádióhibája van. A repülési terv alapján a légi jármű nincs SSR transzponderrel felszerelve.

(RCF-GAGAB

- 1231 121.3 CLA 1229 TRANSMITTING ONLY 126.7 MHZ LAST POSITION
CONFIRMED BY RADAR)

2.2.2.2.2. Jelentése

Közlemény rádióösszeköttetés megszakadásáról - a légi jármű azonosító jele GAGAB - SSR kódot nem jelöltek ki részére - utolsó összeköttetése a londoni irányító központtal 1231 UTC-kor volt 121,3 MHz-en - az utolsó jelentett helyzet Clacton VOR volt 1229 UTC-kor - megmaradt összeköttetési képessége: utoljára 126,7 MHz-en hallották adását - a clactoni helyzetjelentést radaron megfigyelték.

2.3. Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei

2.3.1. Egyedi repülési terv (FPL) közlemény

2.3.1.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 A légi jármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)	-	8 Repülési szabályok és a repülés típusa
-	9 A légi jármű típusa és turbulencia kategóriája	-	10 A légi jármű berendezései és azok képességei		
-	13 Indulási repülőtér és idő				
-	15 Útvonal (szükség esetén több sort felhasználva)				
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)				
-	18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva))	

2.3.1.2. Példa

2.3.1.2.1. A következőkben egy egyedi repülési tervre mutatunk példát, amelyet a londoni repülőtér küldött Shannon, Shanwick és Gander központoknak. A közleményt a londoni irányító központnak is el lehet küldeni, vagy az adatok ezen központ részére szóban is továbbíthatók.

(FPL-ACA101-IS

- B773H-CHOPV/CD

- EGLL1400

- N0450F310 L9 UL9 STU285036/M082F310 UL9 LIMRI 52N020W 52N030W
50N040W49N050W

- CYQX0455 CYYR

- EET/EISN0026 EGCX0111 020W0136 CYQX0228 040W0330 050W0415 SEL/FJEL)

2.3.1.2.2. Jelentése

Egyedi repülési terv közlemény - a légi jármű azonosító jele ACA101 - IFR, menetrend szerinti járat

- légijármű típus Boeing 777-300, nehéz turbulencia kategóriájú, Loran C-vel, rövidhullámú rádió távbeszélővel, VOR-ral, VHF rádióberendezéssel, A (4096 kódos) és C módú transzponderrel van felszerelve
- indulási repülőtér London, tervezett fékoldási idő 1400 UTC
- utazósebesség és a kért utazómagasság az útvonal kezdeti szakaszán 450 csomó, illetve FL310 - a légijármű a Lima9 és Upper Lima9 légi útvonalakon fog repülni egy, a Strumble VOR-tól 285 fokra és 36 tengeri mérföldre lévő pontig. Ettől a ponttól kezdve a légijármű 0,82 Mach sebességet tartva fog repülni az Upper Lima9 légi útvonalon az LIMRI pontig, ezután a következő földrajzi koordináták szerinti pontokon keresztül repül a rendeltetési repülőtérre, Ganderre: 52N20W, 52N30W, 50N40W, 49N50W
- a teljes számított repülési idő 4 óra 55 perc - rendeltetési kitérő repülőtér Goose Bay
- a légijármű parancsnoka megadta az útvonalon lévő fontos pontokra számolt teljes repülési időket, ezek Shannon FIR határ 26 perc, Shanwick Oceanic FIR határ 1 óra 11 perc, 20W 1 óra 36 perc, Gander Oceanic FIR határ 2 óra 28 perc, 40W 3 óra 30 perc és 50W 4 óra 15 perc
- SELCAL kód FJEL.

2.3.2 Módosító (CHG) közlemény

2.3.2.1. Összeállítás

(3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	- 7 A légijármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)	- 13 Indulási repülőtér és idő
---	--	-----------------------------------

- 16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)
--

18 Egyéb tájékoztatás szükség szerint több sort használva
--

- 22 Javítás	- 22 Javítás	stb. (szükség esetén több sort felhasználva))
-----------------	-----------------	--	---

2.3.2.2. Példa

2.3.2.2.1. A következőkben egy módosító közleményre mutatunk példát, melyet az amszterdami irányító központ küldött a frankfurti irányító központ részére, és amely a Frankfurtba előzőleg elküldött, egyedi repülési tervben szereplő tájékoztatás módosítását tartalmazza. Feltételezzük, hogy mindkét központ számítógéppel van felszerelve.

(CHGA/F016A/F014-GABWE/A2173-EHAM0850-EDDF-DOF/080122-8/I-16/EDDN)

2.3.2.2.2. Jelentése

Módosító közlemény – az amszterdami és a frankfurti számítógép egység azonosítói „A” és „F”, amelyet az Amszterdam által küldött jelen közlemény sorszáma (016) követ, majd a számítógép egység azonosítók ismétlése és a vonatkozó benyújtott repülési terv sorszáma (014) következik – a légijármű azonosító jele GABWE, SSR transzponder „A” módban üzemel, kódja 2173, útvonala Amszterdam EOBT0850-Frankfurt a repülés dátuma 2008. január 22 – a vonatkozó benyújtott repülési terv közlemény 8-as Rovat Típusa IFR-re javítva – a vonatkozó benyújtott repülési terv 16. Rovat Típusát javítják, új rendeltetési repülőtér Nürnberg.

2.3.3. Repülési terv törlő (CNL) közlemény

2.3.3.1. Összeállítás

(<table><tr><td>3</td></tr><tr><td>Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok</td></tr></table>	3	Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	<table><tr><td>7</td></tr><tr><td>A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód</td></tr></table>	7	A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	-	<table><tr><td>13</td></tr><tr><td>Indulási repülőtér és idő</td></tr></table>	13	Indulási repülőtér és idő)
3												
Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok												
7												
A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód												
13												
Indulási repülőtér és idő												
-	<table><tr><td>16</td></tr><tr><td>Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)</td></tr><tr><td>18</td></tr><tr><td>Egyéb tájékoztatás szükség szerint több sort használva</td></tr></table>					16	Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)	18	Egyéb tájékoztatás szükség szerint több sort használva)		
16												
Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)												
18												
Egyéb tájékoztatás szükség szerint több sort használva												

2.3.3.2. Példa

2.3.3.2.1. Az alábbi példa egy repülési terv törlő közleményre vonatkozik, melyet egy ATS egység küld mindazon címzettek részére, amelyek számára előzőleg a benyújtott repülési tervet küldte.

(CNL-DLH522-EDBB0900-LFPO-0)

2.3.3.2.2. Jelentése

Repülési terv törlő közlemény – a DLH522 azonosító jelű légi jármű repülési tervének törlése – a repülést Berlin EOBT0900-Párizs útvonalon tervezték, egyéb tájékoztatás nincs.

2.3.3.3. Példa

2.3.3.3.1. Az alábbi példa egy olyan repülési terv törlő közleményre vonatkozik, melyet egy központ küldött a vele szomszédos központnak. Feltételezzük, hogy mindkét központ fel van szerelve ATC számítógéppel.

(CNLF/B127F/B055-BAW580-EDDF1430-EDDW-0)

2.3.3.3.2. Jelentése

Repülési terv törlő közlemény – az adó és a vevő ATC számítógép egységek azonosítói F és B, ezt a jelen közlemény sorszáma (127) követi, majd a számítógép egység azonosítók ismétlése és a korábban továbbított érvényes repülési terv sorszáma (055) következik – a BAW580 azonosító jelű légi jármű repülési tervének törlése – a repülést Frankfurt EOBT1430-Bremen útvonalon tervezték, egyéb tájékoztatás nincs.

2.3.4. Késési (DLA) közlemény

2.3.4.1. Összeállítás

(<table><tr><td>3</td></tr><tr><td>Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok</td></tr></table>	3	Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	<table><tr><td>7</td></tr><tr><td>A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód</td></tr></table>	7	A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	-	<table><tr><td>13</td></tr><tr><td>Indulási repülőtér és idő</td></tr></table>	13	Indulási repülőtér és idő)
3												
Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok												
7												
A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód												
13												
Indulási repülőtér és idő												
-	<table><tr><td>16</td></tr><tr><td>Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)</td></tr></table>					16	Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek))				
16												
Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)												
	<table><tr><td>18</td></tr><tr><td>Egyéb tájékoztatás szükség szerint több sort használva</td></tr></table>					18	Egyéb tájékoztatás szükség szerint több sort használva					
18												
Egyéb tájékoztatás szükség szerint több sort használva												

2.3.4.2. Példa

2.3.4.2.1. A következőkben egy késési közleményre mutatunk példát, melyet az indulási repülőtér vagy az azt kiszolgáló távközlési egység küldött mindazon címzettek részére, melyek számára a benyújtott repülési tervet előzőleg továbbították.

(DLA-KLM671-LIRF0900-LDDU-0)

2.3.4.2.2. Jelentése

Késési közlemény - a légi jármű azonosító jele KLM671 - tervezett új főkoldási idő Fiumicino-n 0900 UTC - rendeltetési repülőtér Dubrovnik, egyéb tájékoztatás nincs.

2.3.5. Indulási (DEP) közlemény

2.3.5.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	-	13 Indulási repülőtér és idő	
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek))
	18 Egyéb tájékoztatás szükség szerint több sort használva.					

2.3.5.2. Példa

2.3.5.2.1. A következőkben egy indulási közleményre mutatunk példát, melyet az indulási repülőtér vagy az azt kiszolgáló távközlési egység küldött mindazon címzettek részére, amelyek számára a benyújtott repülési tervet előzőleg továbbították.

(DEP-CSA4311-EGPD1923-ENZV-0)

2.3.5.2.2. Jelentése

Indulási közlemény - a légi jármű azonosító jele CSA4311 - Aberdeen-ből indult 1923 UTC-kor - rendeltetési repülőtér Stavanger egyéb tájékoztatás nincs.

2.3.6. Érkezési (ARR) közlemény

2.3.6.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	-	13 Indulási repülőtér és idő	
-	17 Leszállási repülőtér és idő)

2.3.6.2. Példa

A következőkben egy leszállási közleményre mutatunk példát, melyet a rendeltetési repülőtér, ahol a légi jármű leszállt, küldött az indulási repülőtér számára.

(ARR-CSA406-LHBP-LKPR0913)

2.3.6.2.1. Jelentése

Érkezési közlemény - a légi jármű azonosító jele CSA406 - indult Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel - leszállt Prága/Ruzyně repülőtérén 0913 UTC-kor.

2.3.6.3. Példa

2.3.6.3.1. A következőkben egy olyan érkezési közleményre mutatunk példát, ahol a légi jármű egy olyan repülőtérre szállt le, amely számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg. Az SSR kód közlésének nem lenne jelentősége.

(ARR-HHE13-EHAM-ZZZZ1030 DEN HELDER)

2.3.6.3.2. Jelentése

Érkezési közlemény - a légi jármű azonosító jele HHE13 - indult Amszterdamból - leszállt a Den-Helder-i helikopter repülőtérén 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 és azok képességei		
-	13 Indulási repülőtér és idő	-	14 Határszámítási adatok		
-	15 Útvonal (szükség esetén több sort felhasználva)				
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)				
-	18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva))

2.4.1.2. Példa

2.4.1.2.1. A következőkben egy érvényes repülési terv közleményre mutatunk példát, amelyet Boston Központ küldött New York Központnak egy olyan repülésről, amely a Boston - La Guardia repülőtér közötti útvonalon közlekedik.

(CPL-UAL621/A5120-IS

- A320/M-S/C

- KBOS-HFD/1341A220A200A

- N0420A220 V3 AGL V445

- KLGA

- 0)

2.4.1.2.2. A következőkben ugyancsak a 2.4.1.2.1. szerinti érvényes repülési terv közleményre mutatunk példát, de ez esetben a közleményváltás ATC számítógépek között történik.

(CPLBOS/LGA052-UAL621/A5120-IS

- A320/M-S/C

- KBOS-HFD/1341A220A200A

- N0420A220 V3 AGL V445

- KLGA

- 0)

2.4.1.2.3. Jelentése

Érvényes repülési terv közlemény (a feladó egység azonosítója (BOS), a vevő egység azonosítója (LGA), melyet jelen közlemény sorszáma (052) követ) - a légi jármű azonosító jele UAL621, utoljára kiadott SSR kód A5120-IFR, menetrendszerű járat – légi jármű típus A320, közepes turbulencia kategóriájú, a lerepülendő útvonalhoz szabvány összeköttetési, navigációs és megközelítési eszközökkel, valamint SSR A (4096 kódbeállítási lehetőséggel) és C módú transzponderrel van felszerelve - indult Bostonból - a járat a Boston/New York „határt” HFD-nál várhatóan 1341 UTC-kor fogja keresztezni, Boston Központ 22 000 láb

magasságot engedélyezett úgy, hogy HFD-nál a légijármű magassága 20 000 láb, vagy felette legyen - a légijármű TAS sebessége 420 csomó, a kért utazómagasság 22 000 láb - a repülés a V13 útvonalon közlekedik ALG jelentőpontig majd a V445 útvonalon repül - rendeltetési repülőtér La Guardia - egyéb tájékoztatás nincs.

A 2.4.1.2.1. és a 2.4.1.2.2. pontban meghatározott közleménypéldák egymással megegyeznek, de a 2.4.1.2.2. pontban meghatározott közleménypélda tartalmazza a Közlemény Számot is.

2.4.2. Határszámítási EST közlemény

2.4.2.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 A légijármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	-	13 Indulási repülőtér és idő)
-	14 Határszámítási adatok	-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)	-)

2.4.2.2. Példa

2.4.2.2.1. A következőkben egy határszámítási közleményre mutatunk példát, amelyet Párizs Központ küldött London Központnak. Feltételezzük, hogy London Központ megkapta a jelen repülésre vonatkozó benyújtott repülési tervet. Mindkét központ számítógéppel van felszerelve.

(ESTP/L027-BAW671 /A5631-LFPG-ABB/ 1548F140F110A-EGLL)

2.4.2.2.2. Jelentése

Határszámítási közlemény (a feladó egység azonosítója (P) és a vevő egység azonosítója (L), amelyet jelen közlemény sorszáma (027) követ) - a légijármű azonosító jele BAW671, az utoljára kiadott SSR kód A5631 - indulási repülőtér Párizs/de Gaulle - számított Abbeville VOR 1548 UTC, engedélyezett magasság FL140, a repülés Abbeville VOR-t FL110-en vagy felette fogja keresztezni, emelkedik - rendeltetési repülőtér London.

2.4.3. Koordinálási (CDN) közlemény

2.4.3.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 A légijármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	-	13 Indulási repülőtér és idő)
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)	-		-)
-	22 Javítás	-	22 Javítás	-	stb. (szükség esetén több sort felhasználva))

2.4.3.2. Példa

2.4.3.2.1. A következőkben koordinálási közleményre mutatunk példát, melyet a prestwicki irányító központ küldött a dublini irányító központnak, és amelyben a Dublin/Prestwick határkeresztezési feltételeinek módosítását javasolják. Prestwick előzőleg kapott érvényes repülési terv közleményt Dublintól és mindkét központ számítógéppel rendelkezik.

(CDNP/D098D/P036-BAW617/A5136-EIDW-EGPK-14/GRN/1735F210F130A)

2.4.3.2.2. Jelentése

Koordinálási közlemény - Prestwick és Dublin ATC számítógépének azonosítói P és D, melyet a Prestwick által küldött jelen közlemény sorszáma követ (098), majd annak a Dublinból küldött érvényes repülési terv közlemény azonosító adatai következnek, melyre a közlemény vonatkozik (D/P036) - a légi jármű azonosító jele BAW617/SSR kód A5136 - Dublinból Prestwickbe tart - a javaslat a 14. Rovat Típusra vonatkozik, azaz Prestwick a repülést GRN határpontnál 1735 UTC-kor fogadja FL210-ig emelkedőben, a határpontot FL130-on vagy a fölött keresztezve.

2.4.4. Irányítás elfogadási (ACP) közlemény

2.4.4.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	-	13 Indulási repülőtér és idő)
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek))

2.4.4.2. Példa

2.4.4.2.1. A következőkben egy irányítás elfogadási közleményre mutatunk példát, amelyet London Központ küldött Párizs Központnak; és ami egy érvényes repülési tervre vonatkozik, amelyet London előzőleg megkapott Párizstól. Feltételezzük, hogy mindkét központ ATC számítógéppel felszerelt.

(ACPL/P086P/L142-EIN065/A4570-LFPO-EGLL)

2.4.4.2.2. Jelentése

Irányítás elfogadási közlemény - a londoni és párizsi számítógép egységek azonosítói L és P, melyet a London által küldött jelen közlemény sorszáma (086) követ, majd annak a Párizsból küldött érvényes repülési terv közlemény azonosító adatai következnek, melyre a közlemény vonatkozik (P/L142) - a légi jármű azonosító jelé EIN065, SSR kód A4570 - útvonala Párizs-London - elfogadva.

2.4.5. Logikai nyugtázási (LAM) közlemény

2.4.5.1. Összeállítás

(3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok)
---	--	---

2.4.5.2. Példa

2.4.5.2.1. A következőkben egy logikai nyugtázási közleményre mutatunk példát, melyet egy irányító központ küldött egy vele szomszédos irányító központnak egy érvényes repülési terv közlemény kapcsán. Feltételezzük, hogy mindkét központ ATC számítógéppel van felszerelve.

(LAMP/M178M/P100)

2.4.5.2.2. Jelentése

Logikai nyugtázási közlemény - Párizs feladó és Maastricht vevő számítógép egységek azonosítói, ezt követi a feladó egység által jelen közlemény számára kiadott sorszám (178), majd a vonatkozó határszámítási közlemény számítógép egység azonosítói és sorszáma (100) következik.

2.5 Kiegészítő közlemények

2.5.1 Repülési terv kérő (RQP) közlemény

2.5.1.1. Összeállítás

(<table><tr><td>3</td></tr><tr><td>Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok</td></tr></table>	3	Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	<table><tr><td>7</td></tr><tr><td>A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód</td></tr></table>	7	A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	-	<table><tr><td>13</td></tr><tr><td>Indulási repülőtér és idő</td></tr></table>	13	Indulási repülőtér és idő	
3												
Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok												
7												
A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód												
13												
Indulási repülőtér és idő												
-	<table><tr><td>16</td></tr><tr><td>Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)</td></tr></table>					16	Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek))				
16												
Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)												
	<table><tr><td>18</td></tr><tr><td>Egyéb tájékoztatások, szükség esetén több sort felhasználva</td></tr></table>					18	Egyéb tájékoztatások, szükség esetén több sort felhasználva					
18												
Egyéb tájékoztatások, szükség esetén több sort felhasználva												

2.5.1.2. Példa

2.5.1.2.1. A következőkben egy repülési terv kérő közleményre mutatunk példát, amelyet egy irányító központ küldött a vele szomszédos, másik irányító központnak azután, hogy határszámítási közleményt kapott egy olyan repülésről, amelynek benyújtott repülési tervét előzőleg nem kapta meg.

(RQP-PHOEN-EHRD-EDDL-0)

2.5.1.2.1. Jelentése

Repülési terv kérő közlemény - a légi jármű azonosító jele PHOEN, indult Rotterdamból - rendeltetési repülőtér Düsseldorf, egyéb tájékoztatás nincs.

2.5.2. Kiegészítő repülési terv kérő (RQS) közlemény

2.5.2.1. Összeállítás

(<table><tr><td>3</td></tr><tr><td>Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok</td></tr></table>	3	Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	<table><tr><td>7</td></tr><tr><td>A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód</td></tr></table>	7	A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	-	<table><tr><td>13</td></tr><tr><td>Indulási repülőtér és idő</td></tr></table>	13	Indulási repülőtér és idő	
3												
Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok												
7												
A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód												
13												
Indulási repülőtér és idő												
-	<table><tr><td>16</td></tr><tr><td>Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)</td></tr></table>					16	Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek))				
16												
Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)												
	<table><tr><td>18</td></tr><tr><td>Egyéb tájékoztatások, szükség esetén több sort felhasználva</td></tr></table>					18	Egyéb tájékoztatások, szükség esetén több sort felhasználva					
18												
Egyéb tájékoztatások, szükség esetén több sort felhasználva												

2.5.2.2. Példa

2.5.2.2.1. A következőkben egy kiegészítő repülési terv kérő közleményre mutatunk példát, amelyet egy ATS egység küldött az indulási repülőtérre kiszolgáló ATS egységnek, és melyben kéri azokat a repülési terv formanyomtatványokon feltüntetett tájékoztatásokat, amelyeket a benyújtott és az érvényes repülési terv közleményekben nem továbbítottak.

(RQS-KLM405/A4046-EHAM-CYMX-0)

2.5.2.2.2. Jelentése

Kiegészítő repülési terv kérő közlemény légi jármű azonosító jele KLM405, SSR kódja A4046 - indulási repülőtér Amszterdam - rendeltetési repülőtér Mirabel, egyéb tájékoztatás nincs.

2.5.3. Kiegészítő repülési terv (SPL) közlemény

2.5.3.1. Összeállítás

(<table><tr><td>3</td></tr><tr><td>Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok</td></tr></table>	3	Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	<table><tr><td>7</td></tr><tr><td>A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód</td></tr></table>	7	A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód	-	<table><tr><td>13</td></tr><tr><td>Indulási repülőtér és idő</td></tr></table>	13	Indulási repülőtér és idő	
3												
Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok												
7												
A légi jármű azonosító jele és SSR Mód és Kód												
13												
Indulási repülőtér és idő												

- | | |
|------|--|
| - 16 | Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek) |
| - 18 | Egyéb tájékoztatások, szükség esetén több sort felhasználva |
| - 19 | Kiegészítő tájékoztatások, szükség esetén több sort felhasználva |

2.5.3.2. Példa

2.5.3.2.1. Az alábbiakban egy kiegészítő repülési terv közleményre mutatunk példát, amelyet az indulási repülőtér továbbított egy repülésről egy olyan ATS egységnek, amely kérte a repülési terv formanyomtatványon szereplő kiegészítő tájékoztatásokat (ezeket a benyújtott és érvényes repülési terv közleményekben nem továbbították).

(SPL-SAW502A

- EDDW0920

- EKCH0400 EKVB

- REG/GBZTA RMK/CHARTER

- E/0640 P/9 R/V JIL A/BLUE C/DENKE)

2.5.3.2.2. Jelentése

Kiegészítő repülési terv közlemény - a légi jármű azonosító jele SAW502A, 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.

RÁDIÓ-TÁVBESZÉLŐ KIFEJEZÉSEK

1. Általános rendelkezések

1.1. E mellékletben meghatározott legtöbb kifejezés teljes közleményt tartalmaz hívójel nélkül. Eltérő körülmények esetén, a légijármű vezetőtől, az ATS és a földi egyéb szolgálatok személyzetétől elvárt, hogy nyílt nyelvű kifejezéseket alkalmazzon. A kifejezéseknek a léginavigációs szolgálatot és légiforgalmi szolgáltatást ellátó szakszemélyzet szakszolgálati engedélyéről és képzéséről szóló, valamint a hajózó személyzet képzéséről és szakszolgálati engedélyéről szóló miniszteri rendeletben meghatározott angol nyelvismeretnek megfelelően olyan tömörnek és érthetőnek kell lenniük, hogy kizárják az adott nyelvet nem anyanyelvként beszélő személyek részéről a félreértést.

1.2. Annak ellenére, hogy a kifejezések a könnyebb rendszerezés kedvéért a légiforgalmi szolgálatok fajtáinak megfelelően megjelölésre kerültek, az alkalmazóknak ismerniük és szükség szerint használniuk kell az általuk nyújtott légiforgalmi szolgálatra kifejezetten vonatkozó kifejezéseken túlmenően a más csoportokba tartozó kifejezéseket is. Valamennyi kifejezést hívójellel együtt (értelemszerűen légijármű, földi jármű, ATC vagy egyéb) kell használni. A 12.3. pontban meghatározott kifejezések a jobb megértés érdekében hívójel nélkül szerepelnek. A rádiótávbeszélőn leadott közlemények, hívójelek összeállítására és az eljárásokra vonatkozó rendelkezéseket az ICAO Annex 10, II. kötete tartalmazza.

1.3. A 2. pontban meghatározott kifejezések között nem szerepelnek azok a kifejezések és a beszédüzemű összeköttetés során használt alapszavak, amelyeket az ICAO Annex 10, II. kötete tartalmaz.

1.4. A zárójelben lévő szavak azt jelzik, hogy oda valamilyen speciális, magasságra, helyre, időre vagy egyébre vonatkozó kifejezést kell beilleszteni a kifejezés kiegészítésére, vagy más, tetszés szerinti kifejezések is használhatók. A törtvonalak között lévő szavak olyan tetszés szerinti további kifejezéseket vagy szavakat jelölnek, amelyek különleges esetekben szükségesek lehetnek.

1.5. A kifejezésekkel kapcsolatosan példákat az ICAO Rádióösszeköttetés kifejezéseinek Kézikönyve (Manual of Radiotelephony Doc 9432) tartalmazza.

1.6. Angol nyelvű közleményváltásnál a városneveket az angol nyelvű kiejtésnek megfelelően, magyar nyelvű közleményváltásnál a magyar nevének megfelelően kell kiejteni, így Moszkva esetében MOSCOW, Bécs esetében VIENNA a helyes.

1.7. A magyar nyelvű közleményváltásokban a számjegyeket az alábbiak szerint kell kiejteni:

A	B
Megnevezés	Példák a kiejtésre
1 Távolság, 2 látástávolság, RVR	ÖT kilométer, KETTŐEZERHÁROMSZÁZ HÁROMSZÁZÖTVEN, HETVENÖT méter
3 Magasságok	NEGYVEN
4 Repülési szint	KETTŐ-HARMINC vagy KETTŐSZÁZHARMINC(AS)
5 Tengersizint feletti magasság, felhőalap	EZERÖTSZÁZ, KETTŐEZERÖTSZÁZ, HÉTEZER láb,
6 Sebesség	KETTŐSZÁZÖTVEN csomó NULLA-NYOLCVANHÁROM, KETTŐ-EGY Mach

7	Irányok, szélirány, útirány, radiál	KETTŐEZERÖTSZÁZ láb/perc NULLA-NYOLCVANÖT, SZÁZHETVEN, KETTŐSZÁZÖTVEN fok
8	Légnyomás	KILENC SZÁZKILENCVENNYOLC, EZERTIZENKETTŐ
9	Hőmérséklet, harmatpont	ÖT, TIZENÖT, TIZENHÁROM-EGÉSZ-KETTŐ
10	Transzponder kód	NULLA-NULLA-HUSZONÖT, HETVENHAT- NULLA-NULLA HUSZONHÁROM-TIZENKETTŐ, HATVAN- HUSZONHÉT
11	Futópálya	NULLA-KILENCES HARMINCEGYES TIZENHÁROM-BAL
12	Idő	TIZENNÉGY-HUSZONÖT ÓRA-HARMINC
13	Frekvencia	SZÁZHARMINCHÁROM-KOMA-KETTŐ, SZÁZHARMINC-KOMA-ÖTHETVENÖT
14	Rádióval való felszereltség	NYOLC-HARMINCHÁROM, NYOLC- HARMINCHÁRMAS

1.8. A magyar nyelvű közleményváltások során az önözésnek megfelelő igeragozást kell használni.

2. ATC kifejezések

2.1. Általános rész

2.1.1. A ➔ jelölés a légijármű vezetők által használt kifejezéseket jelzi.

2.1.2. Repülési magasság (a továbbiakban: magasság) leírása

2.1.2.1. FLIGHT LEVEL (number)

(szám) REPÜLÉSI SZINT; vagy

2.1.2.2. (number) METRES

(szám) MÉTER; vagy

2.1.2.3. (number) FEET

(szám) LÁB

2.1.3. Magasságváltások, jelentések és függőleges sebességek

2.1.3.1. CLIMB (or DESCEND)

EMELKEDJEN (vagy SÜLLYEDJEN), majd szükség szerint:

2.1.3.1.1. TO (level)

(magasság)-IG;

2.1.3.1.2. utasítás valamely magasságtartományra való emelkedés (vagy süllyedés) megkezdésére

TO AND MAINTAIN BLOCK (level) TO (level)

ÉS TARTSA A (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTTI TARTOMÁNYT

2.1.3.1.3. TO REACH (level) AT (or BY) (time or significant point)

(magasságot) ELÉRNI (idő vagy fontos pont)-IG

2.1.3.1.4. REPORT LEAVING (or REACHING or PASSING) (level)

JELENTSE A (magasság) ELHAGYÁSÁT (vagy ELÉRÉSÉT vagy KERESZTEZÉSÉT)

2.1.3.1.5. AT (number) FEET PER MINUTE (or METRES PER SECOND) /or GREATER (or OR LESS)/,

PERCENKÉNT (szám) LÁBBAL (vagy MÁSODPERCENKÉNT (szám) MÉTERREL) /vagy TÖBBEL (vagy VAGY KEVESEBBEL)/

2.1.3.1.6. csak SST légi járműveknél

REPORT STARTING ACCELERATION (or DECELERATION)

JELENTSE A GYORSÍTÁS (vagy LASSÍTÁS) MEGKEZDÉSÉT.

2.1.3.2. MAINTAIN AT LEAST (number) FEET (or METRES) ABOVE (or BELOW) (aircraft call sign)

TARTSON LEGALÁBB (szám) LÁBAT (vagy MÉTERT) (légi jármű hívójel) FELETT (vagy ALATT)

2.1.3.3. REQUEST LEVEL (or FLIGHT LEVEL or ALTITUDE) CHANGE FROM (name of unit) /AT (time or significant point)/

KÉRJEN MAGASSÁGVÁLTÁSRA (vagy REPÜLÉSI SZINT VÁLTÁSRA vagy TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁG VÁLTÁSRA) ENGEDÉLYT (az egység neve)-TŐL /(időpont)-KOR (vagy fontos pont)-NÁL/

2.1.3.4. STOP CLIMB (or DESCENT) AT (level)

HAGYJA ABBA AZ EMELKEDÉST (vagy SÜLLYEDÉST) (magasság)-ON

2.1.3.5. CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level)

FOLYTASSA AZ EMELKEDÉST (vagy SÜLLYEDÉST) (magasság)-RA

2.1.3.6. EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) UNTIL PASSING (level)

GYORS EMELKEDÉS (vagy SÜLLYEDÉS) (magasság) KERESZTEZÉSÉIG

2.1.3.7. WHEN READY, CLIMB (or DESCEND) TO (level)

HA KÉSZ, EMELKEDJEN (vagy SÜLLYEDJEN) (magasság)-IG

2.1.3.8. EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (time or significant point)

EMELKEDÉSI (vagy SÜLLYEDÉSI) ENGEDÉLYT (idő vagy fontos pont) KOR/NÁL VÁRHAZ

2.1.3.9. meghatározott időpontban vagy helyen megkövetelt cselekvés

→ REQUEST DESCENT AT (time)

KÉREK SÜLLYEDÉSI ENGEDÉLYT (idő)-KOR

2.1.3.10. IMMEDIATELY

AZONNAL

2.1.3.11. AFTER PASSING (significant point)

(fontos pont) KERESZTEZÉSE UTÁN

2.1.3.12. AT (time or significant point)

(idő)-KOR vagy (fontos pont)-NÁL

2.1.3.13. tetszőleges időpontban vagy helyen engedélyezett cselekvés

WHEN READY (instruction)

HA KÉSZ (utasítás)

2.1.3.14. ha egy légi járművet felkérnek arra, hogy saját elkülönítéssel és VMC-ben emelkedjen vagy süllyedjen

MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC /FROM (level)/ /TO (level)/

TARTSON SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉST VMC-BEN /(magasság)-TŐL/ /(magasság)-IG/

2.1.3.15. MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (level)

TARTSON SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉST VMC-BEN (magasság) FELETT (vagy ALATT, vagy (magasság)-IG)

2.1.3.16. ha kétség merül fel, hogy egy légi jármű a kiadott utasításoknak vagy engedélyeknek nem képes eleget tenni

IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE

HA NEM KÉPES (alternatív utasítások) ÉS ÉRTESÍTSEN

2.1.3.17. ha a légijármű személyzete nem képes a kiadott utasításoknak vagy engedélyeknek eleget tenni

→ UNABLE

KÉPTELEN VAGYOK

2.1.3.18. azután, hogy egy légijármű személyzete ACAS megoldási tanácsadásnak (RA) megfelelően megkezdte eltérését valamely ATC engedélytől vagy utasítástól (légijármű vezető és irányító közötti közleményváltás)

2.1.3.18.1. → TCAS RA (ejtsd: Tí-kasz Ár-Éj)

TCAS MEGOLDÁSI TANÁCSADÁS

2.1.3.18.2. ROGER

NYUGTÁZOM

2.1.3.19. az ACAS RA végrehajtását követően az ATC engedélyhez vagy utasításhoz történő visszatérést megkezdte (légijármű vezető és irányító közötti közleményváltás)

2.1.3.19.1. → CLEAR OF CONFLICT RETURNING TO (assigned clearance)

KONFLIKTUS MEGSZÜNT VISSZATÉRÜNK A (kiadott engedély)-hez

2.1.3.19.2. ROGER (or alternative instructions)

NYUGTÁZOM (vagy módosított engedély kiadása)

2.1.3.20. az ACAS RA végrehajtását követően az ATC engedélyhez vagy utasításhoz visszatértek (légijármű vezető és irányító közötti közleményváltás)

2.1.3.20.1. → CLEAR OF CONFLICT, (assigned clearance) RESUMED

KONFLIKTUS MEGSZÜNT VISSZATÉRTÜNK (a kiadott engedélyhez).

2.1.3.20.2. ROGER (or alternative instructions)

NYUGTÁZOM (vagy módosított utasítások kiadása)

2.1.3.21. az ACAS RA-val ellentétes ATC engedély vagy utasítás vételét követően a hajózó személyzet az RA-t követi és erről azonnal tájékoztatja az ATC-t (légijármű vezető és irányító közötti közleményváltás)

2.1.3.21.1. → UNABLE TCAS RA

NEM LEHETSÉGES, TCAS RA miatt

2.1.3.21.2. ROGER

NYUGTÁZOM

2.1.3.26. emelkedés közben, valamely szabvány műszer szerinti indulási eljárás (SID) függőleges profiljában lévő magassági korlátozás(ok) törlésére szóló engedély

CLIMB TO (level) [LEVEL RESTRICTION(S) (SID designator) CANCELLED (or) LEVEL RESTRICTION(S) (SID designator) AT (point) CANCELLED]

EMELKEDJEN (magasság)-RA, (SID megjelölés) [MAGASSÁGI KORLÁTOZÁSA(I) TÖRÖLVE, (vagy) (SID megjelölés) MAGASSÁGI KORLÁTOZÁSA(I) (pont)-NÁL TÖRÖLVE]

2.1.3.27. süllyedés közben, valamely szabvány műszer szerinti érkezési eljárás (STAR) függőleges profiljában lévő magassági korlátozás(ok) törlésére szóló engedély

DESCEND TO (level) [LEVEL RESTRICTION(S) (STAR designator) CANCELLED (or) LEVEL RESTRICTION(S) (STAR designator) AT (point) CANCELLED]

SÜLLYEDJEN (magasság)-RA (STAR megjelölés) [MAGASSÁGI KORLÁTOZÁSA(I) TÖRÖLVE (vagy) (STAR megjelölés) MAGASSÁGI KORLÁTOZÁSA(I) (pont)-NÁL TÖRÖLVE]

2.1.4. Minimális üzemanyag-készlet

Minimális üzemanyag-készlet jelzése

2.1.4.1. → MINIMUM FUEL

Minimális üzemanyag-készlet

2.1.4.2. ROGER (NO DELAY EXPECTED or EXPECT /delay information/)
NYUGTÁZOM (KÉSÉS NEM VÁRHATÓ vagy KÉSÉS VÁRHATÓ /tájékoztatás/)

2.1.5. Irányítás átadás és frekvenciaváltás

2.1.5.1. CONTACT (unit call sign) (frequency) /NOW/

/MOST/ TÉRJEN ÁT (egység neve)-RE (frekvencia)

2.1.5.2. AT (or OVER) (time or place) /or WHEN/ /PASSING/LEAVING/REACHING/
(level) CONTACT (unit call sign) (frequency)

(időpont)-KOR) (vagy hely) FELETT) /vagy AMIKOR KERESZTEZI/ELHAGYJA/ELÉRI/
(magasságot), VEGYE FEL AZ ÖSSZEKÖTTETÉST (egység elnevezése) (frekvencián)

2.1.5.3. IF NO CONTACT (instructions)

HA NEM TUD ÖSSZEKÖTTETÉST LÉTESÍTENI (utasítások)

2.1.5.4. STAND BY FOR (unit call sign) (frequency)

FIGYELJE (egység neve) ADÁSÁT (frekvencián)

2.1.5.5. → REQUEST CHANGE TO (frequency)

KÉRÜNK ENGEDÉLYT (frekvencia)-RA VALÓ ÁTTÉRÉSRE

2.1.5.6. FREQUENCY CHANGE APPROVED

FREKVENCIA-VÁLTÁS ENGEDÉLYEZVE

2.1.5.7. MONITOR (unit call sign) (frequency)

HALLGASSA MEG (egység neve) ADÁSÁT (frekvencia)

2.1.5.8. → MONITORING (frequency)

MEGHALLGATJUK A (frekvencia)

2.1.5.9. WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency)

HA KÉSZ, TÉRJEN ÁT (egység neve)-RA (frekvencia)

2.1.5.10. REMAIN THIS FREQUENCY

MARADJON EZEN A FREKVENCIÁN

2.1.6. A 8.33 kHz csatornaosztás

2.1.6.1. A „point” kifejezést kizárólag a 8.33 kHz-es csatornaosztással kapcsolatban lehet használni, és nem jelenti az ICAO meglévő előírásaiban vagy a rádiótávbeszélő kifejezéseiben használatos „decimal” kifejezés megváltoztatását.

2.1.6.2. a 8.33 kHz felszereltség utáni érdeklődés

CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE

ERŐSÍTSE MEG VAN-E NYOLC HARMINCHÁRMAS RÁDIÓBERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

2.1.6.3. a 8.33 kHz felszereltség jelzése

→ AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE

VAN NYOLC HARMINCHÁRMAS RÁDIÓBEKENDÉZÉS A FEDÉLZETEN

2.1.6.4. a 8.33 kHz felszereltség hiányának jelzése

→ NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE

NINCS NYOLC HARMINCHÁRMAS RÁDIÓBERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

2.1.6.5. az UHF felszereltség utáni érdeklődés

CONFIRM UHF

ERŐSÍTSE MEG VAN-E UHF RÁDIÓBERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

2.1.6.6. az UHF felszereltség jelzése

→ AFFIRM UHF

VAN UHF RÁDIÓBERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

2.1.6.7. a 8.33 kHz felszereltség hiányának jelzése

→ NEGATIVE UHF

NINCS UHF RÁDIÓBERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

2.1.6.8. a 8.33 kHz felszereltség alóli felmentésre vonatkozó érdeklődés

CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED

ERŐSÍTSE MEG VAN-E NYOLC HARMINCHÁRMAS FELSZERELTSÉG ALÓLI FELMENTÉSE

2.1.6.9. a 8.33 kHz felszereltség alóli mentesség jelzése

→ AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED

VAN NYOLC HARMINCHÁRMAS FELSZERELTSÉG ALÓLI FELMENTÉSEM

2.1.6.10. a 8.33 kHz felszereltség alóli mentesség hiányának jelzése

→ NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED

NINCS NYOLC HARMINCHÁRMAS FELSZERELTSÉG ALÓLI FELMENTÉSEM

2.1.6.11. annak jelzése, hogy valamely engedélyt azért adnak ki, mert a 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.

DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT

NYOLC HARMINCHÁRMAS KÖVETELMÉNY MIATT

2.1.7. Hívójel változtatás

2.1.7.1. utasítás a légijármű részére, hogy változtassa meg hívójelét

CHANGE YOUR CALL SIGN TO (new call sign) /UNTIL FURTHER ADVISED/

/TOVÁBBI ÉRTESÍTÉSIG/ VÁLTOZTASSA MEG A HÍVÓJELÉT (új hívójel)-RE

2.1.7.2. értesítés a légijármű részére, hogy térjen vissza a repülési tervben szereplő hívójel használatára

REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (call sign) /AT (significant point)/

TÉRJEN VISSZA A REPÜLÉSI TERV SZERINTI (hívójel) HÍVÓJEL HASZNÁLATÁRA
(fontos pont)-NÁL/

2.1.8. Forgalmi tájékoztatás

2.1.8.1. TRAFFIC (information)

FORGALMI (tájékoztatás)

2.1.8.2. forgalmi tájékoztatás, ha nincs tudomás a légtérben működő légiforgalomról

NO REPORTED TRAFFIC

NINCS BEJELENTETT FORGALOM

2.1.8.3. forgalmi tájékoztatás nyugtázása

2.1.8.3.1. → LOOKING OUT

FIGYELÜNK

2.1.8.3.2. → TRAFFIC IN SIGHT

A FORGALMAT LÁTJUK

2.1.8.3.3. → NEGATIVE CONTACT /reasons/

A FORGALMAT NEM LÁTJUK /(okok) MIATT/

2.1.8.4. /ADDITIONAL/ TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level)
ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time),

/TOVÁBBI/ FORGALOM (irány) IRÁNYÚ, (légijármű típusa) (magasság), SZÁMÍTOTT
(vagy MOST KERESZTEZI (fontos pont)-OT) (fontos pont) (idő)-KOR

2.1.8.5. TRAFFIC IS (classification) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS /or
ESTIMATED/ OVER (place) AT (time) REPORTED /level(s)/ /or LEVEL UNKNOWN/
MOVING (direction) (other pertinent information, if any).

FORGALOM (meghatározása) SZEMÉLYZET NÉLKÜLI SZABAD BALLON(OK), (hely)
FELETT (idő)-KOR, (vagy (hely) FELETT (idő)-KOR VÁRHATÓ(K). JELENTETT
MAGASSÁGOK (szám vagy számok), /vagy MAGASSÁG ISMERETLEN/ MOZGÁSA
(irány) (további információ, ha rendelkezésre áll)

2.1.9. Meteorológiai körülmények

2.1.9.1. /SURFACE/ WIND (number) DEGREES (speed) (units)

/TALAJMENTI/ SZÉL (szám) FOK (sebesség) (mértékegység)

2.1.9.2. WIND AT (level) (number) DEGREES (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR)

SZÉL (magasság)-ON (szám) FOK (szám) CSOMÓ (vagy KILOMÉTER PER ÓRA)

2.1.9.3. VISIBILITY (distance) (units) /direction/

LÁTÁSTÁVOLSÁG (távolság) (mértékegység) /irány/

2.1.9.4. RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) /RUNWAY (number)/ (distance) (units)

FUTÓPÁLYA MENTI LÁTÁSTÁVOLSÁG (vagy RVR) /(jelölés) FUTÓPÁLYA (távolságérték) (mértékegység)

2.1.9.5. RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY (number) NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED)

FUTÓPÁLYA MENTI LÁTÁSTÁVOLSÁG (vagy RVR) (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE (vagy NEM JELENTETTÉK)

2.1.9.6. ha az RVR értékeket több helyen méri

2.1.9.6.1. RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) /RUNWAY (number)/ (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units),

FUTÓPÁLYA MENTI LÁTÁSTÁVOLSÁG (vagy RVR) /(jelölés) FUTÓPÁLYA/ (első észlelési hely) (látástávolság) (mértékegység), (második észlelési hely) (látástávolság) (mértékegység), (harmadik észlelési hely) (látástávolság) (mértékegység)

2.1.9.6.2. A többszörös RVR értékeket úgy kell megadni, hogy azok a földetérési zóna, a pálya középső része és a pálya utolsó, kigurulási/megállási zóna RVR értékeit tükrözzék.

2.1.9.6.3. Ha a jelentéseket három helyre adják meg, az észlelési helyek jelölései elhagyhatók feltéve, hogy a jelentéseket a földetérési zóna, azt követően a futópálya középső része és végül a kigurulási/megállási zóna sorrendjében továbbítják.

2.1.9.7. abban az esetben, ha az egyik pontra vonatkozó RVR érték nem áll rendelkezésre, ezt a közleménybe a megfelelő helyre bele kell foglalni

2.1.9.7.1. RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) /RUNWAY (number)/ (first position) (distance) (units), (second position) NOT AVAILABLE, (third position) (distance) (units)

FUTÓPÁLYA MENTI LÁTÁSTÁVOLSÁG (vagy RVR) /(jelölés) FUTÓPÁLYA/ (első észlelési hely), (látástávolság) (mértékegység), (második észlelési hely) NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE, (harmadik észlelési hely) (látástávolság) (mértékegység)

2.1.9.7.2. PRESENT WEATHER (details)

AKTUÁLIS IDŐJÁRÁS (leírás)

2.1.9.7.3. Felhőzet, ahol a felhőzet mennyiségére a FEW - KISSÉ FELHŐS, SCATTERED - KÖZEPESEN FELHŐS, BROKEN - ERŐSEN FELHŐS, vagy OVERCAST - BORULT kifejezéseket kell használni.

CLOUD (amount, /(type)/ and height of base) (units) (or SKY CLEAR)

FELHŐZET (mennyiség), /típus/, (felhőalap magassága) (mértékegység) (vagy FELHŐTLEN)

2.1.9.7.4. CAVOK

CAVOK (kiejtése: KAV OKÉ)

2.1.9.7.5. TEMPERATURE /MINUS/ (number) (and/or DEW-POINT /MINUS/ (number)

HŐMÉRSÉKLET /MINUSZ/ (szám) (és/vagy HARMATPONT /MINUSZ/ (szám)

2.1.9.7.6. QNH (number) /units/

QNH (szám) /mértékegység/

2.1.9.7.7. QFE (number) /units/

QFE (szám) /mértékegység/

2.1.9.7.8. (aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) /IN CLOUD/
(area) (time)

(légijármű típus) (fokú) JEGESEDEST (vagy TURBULENCIÁT /FELHŐBEN/
JELENTETT (körzet) (időpont)-KOR)

2.1.9.7.9. REPORT FLIGHT CONDITIONS

JELENTSE A REPÜLÉSMETEOROLÓGIAI KÖRÜLMÉNYEKET

2.1.10. Helyzetjelentés

2.1.10.1. NEXT REPORT AT (significant point)

LEGKÖZELEBB (fontos pont)-OT JELENTSE

2.1.10.2. ha a légijármű vezetőt felkéri, hogy ne jelentse a fontos pontokat egy meghatározott helyig

OMIT POSITION REPORTS /UNTIL (specify)/

MELLŐZZE A HELYZETJELENTÉST /(fontos pont)-IG/

2.1.10.3. RESUME POSITION REPORTING

FOLYTASSA A HELYZETJELENTÉSEK ADÁSÁT

2.1.11. További jelentések

2.1.11.1. REPORT PASSING (significant point)

JELENTSE (fontos pont) ÁTREPÜLÉSÉT

2.1.11.2. ha megkövetelik egy meghatározott hely vagy egy meghatározott távolság jelentését
REPORT (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point)

JELENTSEN (érték) MÉRFÖLD (GNSS vagy DME) TÁVOLSÁGOT A (DME állomás megnevezése)-TŐL (vagy fontos pont)-TŐL

2.1.11.3. egy meghatározott hely vagy egy meghatározott távolság jelentése

➔ (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point)

A (GNSS vagy DME) TÁVOLSÁG (érték) MÉRFÖLD (a DME állomás megnevezése)-TŐL (vagy fontos pont)-TŐL

2.1.11.4. REPORT PASSING (three digits) RADIAL (name of VOR) VOR

JELENTSE A (megnevezés) VOR (három számjegy) RADIÁLJÁNAK KERESZTEZÉSÉT

2.1.11.5. ha a légijármű tényleges tartózkodási helyének megadását kéri:

REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (significant point) or (name of DME station)

JELENTSE (GNSS vagy DME) TÁVOLSÁGÁT (fontos pont)-TŐL vagy (a DME állomás megnevezése)-TŐL

2.1.11.6. a légijármű tényleges tartózkodási helyének megadása

➔ (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point)

(érték) MÉRFÖLD (GNSS vagy DME) TÁVOLSÁG (a DME állomás megnevezése)-TŐL (vagy fontos pont)-TŐL

2.1.12. Repülőtéri tájékoztatások

2.1.12.1. /(location)/ RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) (condition)

FUTÓPÁLYA ÁLLAPOT (jelölés) FUTÓPÁLYA (helyen) (állapot)

2.1.12.2. /(location)/ RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT

JELENLEGI FUTÓPÁLYA ÁLLAPOT (jelölés) FUTÓPÁLYA (helyen) NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE

2.1.12.3. LANDING SURFACE (condition)

LESZÁLLÓTERÜLET (állapot)

2.1.12.4. CAUTION, CONSTRUCTION WORK (location)

VIGYÁZAT, ÉPÍTKEZÉS (hely meghatározása)

2.1.12.5. CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY (number)

VIGYÁZAT (ok meghatározása) A (jelölés) FUTÓPÁLYA JOBB (vagy BAL) (vagy MINDKÉT) OLDALÁN

2.1.12.6. CAUTION, WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice)

VIGYÁZAT, MUNKAVÉGZÉS (vagy AKADÁLY) (hely meghatározása és további fontos tájékoztatások)

2.1.12.7. RUNWAY REPORT AT (observation time) RUNWAY (number) (type of precipitant) UP TO (depth of deposit) MILLIMETRES. BRAKING ACTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM or MEDIUM TO POOR, or POOR or UNRELIABLE) /(and/or BRAKING COEFFICIENT (equipment and number)/

FUTÓPÁLYA ÁLLAPOT (megfigyelés ideje)-KOR (szám) FUTÓPÁLYÁN (csapadék fajtája) (szám) MILLIMÉTER. FÉKHATÁS JÓ (KÖZEPESTŐL JÓIG, vagy KÖZEPES vagy KÖZEPESTŐL ROSSZIG, vagy ROSSZ, vagy MEGBÍZHATATLAN) /(és/vagy KOEFFICIENS (mérőberendezés és érték)/

2.1.12.8. BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM or POOR)

(légijármű-típus) ÁLTAL JELENTETT (tapasztalati) FÉKHATÁS (idő)-KOR JÓ (vagy KÖZEPES, vagy ROSSZ)

2.1.12.9. BREAKING ACTION /(location)/ (measuring equipment used), RUNWAY (number), TEMPERATURE /MINUS/ (number) WAS (reading) AT (time)

FÉKHATÁS /(hely)/ (használt mérőberendezés) (jelölés) FUTÓPÁLYA, /MINUSZ/ (fok) HŐMÉRSÉKLETET MÉRTEK (időpont)-KOR

2.1.12.10. RUNWAY (or TAXIWAY) (number) WET /or DAMP, WATER PATCHES, FLOODED (depth), or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES)/.

(jelölés) FUTÓPÁLYA (vagy GURULÓÚT) VIZES /vagy NEDVES, VÍZFOLTOK, VÍZRÉTEG (mélysége), ELTAKARÍTOTT HÓ (hómentes terület hossza és szélessége, ha rendelkezésre áll), FELÜLETKEZELT, SZÁRAZ HÓ FOLTOKKAL BORÍTOTT, NEDVES HÓ, ÖSSZENYOMOTT HÓ, LATYAK, FAGYOTT LATYAK, JÉG, CSAPADÉKRÉTEG ALATT JÉGFELÜLET, HÓ és JÉG, HÓFALAK, HÓPADOK, FAGYOTT GÖRÖNGYÖK ÉS GERINCEK)/

2.1.12.11. TOWER OBSERVES (weather information)

TORONY ÁLTAL ÉSZLELT IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK (időjárás)

2.1.12.12. PILOT REPORTS (weather information)

LÉGIJÁRMŰ VEZETŐ ÁLTAL ÉSZLELT IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK (időjárás)

2.1.13. Látásos és nem látásos berendezések üzemi állapota

2.1.13.1. (specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number) (description of deficiency)

(jelölés) FUTÓPÁLYA (a látásos, vagy nem látásos berendezés megnevezése) (rendellenesség leírása)

2.1.13.2. (type) LIGHTING (unserviceability)

(típus) FÉNYEK (rendellenesség leírása)

2.1.13.3. GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (category) (serviceability state)

GBAS/SBAS/MLS/ILS (szám) KATEGÓRIA (üzemi állapot leírása)

2.1.13.4. TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency)

GURULÓÚT FÉNYEK (rendellenesség leírása)

2.1.13.5. (type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency)

(VASI típusa) FUTÓPÁLYA (szám) (rendellenesség leírása)

2.1.14. Üzemelés a csökkentett függőleges elkülönítési minimum (RVSM) légtérben

2.1.14.1. RVSM engedélyezettség utáni érdeklődés

CONFIRM RVSM APPROVED

ERŐSÍTSE MEG VAN-E RVSM ENGEDÉLYEZETTSÉGE

2.1.14.2. RVSM engedélyezettség jelzése

→ AFFIRM RVSM

VAN RVSM ENGEDÉLYEZETTSÉGEM

2.1.14.3. RVSM engedélyezettség hiányának jelzése (kiegészítve további tájékoztatással)

→ NEGATIVE RVSM (supplementary information e.g. state aircraft)

NINCS RVSM ENGEDÉLYEZETTSÉGEM (kiegészítő tájékoztatás pl.: állami légijármű)

2.1.14.4. ATC engedély megtagadása az RVSM légtérben történő üzemeléshez

UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE MAINTAIN (or DESCEND TO, or CLIMB TO (level))

NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI AZ RVSM LÉGTÉRBEN TÖRTÉNŐ ÜZEMELÉST, TARTSA (vagy SÜLLYEDJEN, vagy EMELKEDJEN (szintet/re))

2.1.14.5. annak jelzésére, hogy erős turbulencia miatt a légijármű elveszti az RVSM légtérre meghatározott magasságtartási követelményt

→ UNABLE RVSM DUE TURBULENCE

KÉPTELEN VAGYOK AZ RVSM-re TURBULENCIA MIATT

2.1.14.6. annak jelzésére, hogy a berendezés nem megfelelő működése miatt a légijármű elveszti az RVSM légtérben a fedélzeti rendszerre meghatározott teljesítménykövetelményt

→ UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT

KÉPTELEN VAGYOK AZ RVSM-re BERENDEZÉS MIATT

2.1.14.7. arra vonatkozó kérés, hogy a légijármű jelentse, hogy ismét visszanyerte RVSM engedélyezettségét, vagy hogy a légijármű vezető készen van visszatérni RVSM üzemelésre

REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM

JELENTSE AMIKOR KÉPES VISSZATÉRNI RVSM-re

2.1.14.8. megerősített kérése arra vonatkozóan, hogy egy légijármű visszanyerte-e RVSM engedélyezettségét, vagy, hogy a légijármű vezető készen van-e visszatérni RVSM üzemelésre

CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM

ERŐSÍTSE MEG KÉPES-e VISSZATÉRNI RVSM-re

2.1.14.9. annak jelzésére, hogy egy berendezés, vagy időjárás okozta rendkívüli helyzetet követően a légijármű ismét képes az RVSM légtérben történő üzemelésre

→ READY TO RESUME RVSM

KÉSZEN VAGYUNK VISSZATÉRNI RVSM ÜZEMELÉSRE

2.1.15. Világméretű műholdas navigációs rendszer (Global Navigation Satellite System - GNSS) szolgáltatás

2.1.15.1. GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT BE AVAILABLE /DUE TO INTERFERENCE/)

JELENTETTÉK, HOGY A GNSS MEGBÍZHATATLAN (vagy LEHET, HOGY A GNSS NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE /INTERFERENCIA MIATT/

2.1.15.1.1. IN THE VICINITY OF (location) (radius) /BETWEEN (levels)/, or (hely) (sugár) KÖRNYEZETÉBEN /(magasságok) KÖZÖTT/, vagy

2.1.15.1.2. IN THE AREA OF (description) (or IN (name) FIR) /BETWEEN (levels)/
(leírás) KÖRZETÉBEN (vagy (név) FIR-ben / (magasságok) KÖZÖTT/)

2.1.15.2. BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS) UNAVAILABLE FOR (specify operation)
/FROM (time) TO (time) (or UNTIL FURTHER NOTICE)/

ALAP GNSS (vagy SBAS, vagy GBAS NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE (üzemelés leírása)
LÉGIJÁRMŰVEK SZÁMÁRA / (idő) -TŐL (idő) -IG (vagy TOVÁBBI ÉRTESÍTÉSIG)/

2.1.15.3. → BASIC GNSS UNAVAILABLE /DUE TO (reason e.g. LOSS OF RAIM or
RAIM ALERT)/

ALAP GNSS NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE / (ok, pl.: RAIM VESZTÉS vagy RAIM
RIASZTÁS MIATT)/

2.1.15.4. → GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE
GBAS (vagy SBAS) NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE

2.1.16. Légijármű navigációs képességének romlása

→ UNABLE RNAV /DUE TO (reason e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT

NEM VAGYOK KÉPES RNAV-ra /ok pl.: RAIM VESZTÉS vagy RAIM RIASZTÁS)/
MIATT

2.1.17. Területi navigációs képesség (RNAV)

2.1.17.1. RNAV berendezéssel való felszereltség utáni érdeklődés

CONFIRM RNAV EQUIPPED

ERŐSÍTSE MEG VAN-e RNAV BERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

2.1.17.2. RNAV berendezéssel való felszereltség jelzése

→ AFFIRM RNAV EQUIPPED

VAN RNAV BERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

2.1.17.3. RNAV berendezés hiányának jelzése

→ NEGATIVE RNAV

NINCS RNAV BERENDEZÉS A FEDÉLZETEN

2.1.18. Kötelékrepülés

2.1.18.1. FORMATION FLIGHT

KÖTELÉKREPÜLÉS

2.1.18.2. FORMATION AIRCRAFT

KÖTELÉK LÉGIJÁRMŰVEK

2.1.18.3. LEAD AIRCRAFT OF THE FORMATION

KÖTELÉK LÉGIJÁRMŰVEK VEZÉRGÉPE

2.1.18.4. JOIN-UP FORMATION

VEGYEN FEL KÖTELÉKREPÜLÉS ALAKZATOT

2.1.18.5. BREAKAWAY FORMATION

KÖTELÉK OSZOLJ

2.1.19. Légi utántöltés

2.1.19.1. → REQUEST AERIAL (or AIR-TO-AIR) REFUELING

KÉREK LÉGI UTÁNTÖLTÉST

2.1.19.2. → REQUEST TO CONDUCT AERIAL (or AIR-TO-AIR) REFUELING

KÉREK ENGEDÉLYT A LÉGI UTÁNTÖLTÉS LEFOLYTATÁSÁRA

2.1.19.3. CLEARED TO CONDUCT AERIAL REFUELING ALONG (number) TRACK / or
FROM (fix) TO (fix) / or COMMENCING AT FLIGHT LEVEL (number), DESCENDING
TO FLIGHT LEVEL (number) / or MAINTAIN REFUELING FLIGHT LEVEL (number) /
and REPORT COMPLETED

ENGEDÉLYEZVE A LÉGI UTÁNTÖLTÉS LEFOLYTATÁSA A (szám) ÚTIRÁNYON / vagy (fontos pont)-TÓL (fontos pont)-IG / vagy (szám) REPÜLÉSI SZINTEN MEGKEZDVE, SÜLLYEDŐBEN (szám) REPÜLÉSI SZINTRE / vagy TARTSA AZ UTÁNTÖLTÉS (szám) REPÜLÉSI SZINTJÉT / és JELENTSE ANNAK BEFEJEZÉSÉT
2.1.19.4. ➔ REFUELING COMPLETED
AZ UTÁNTÖLTÉST BEFEJEZTEM

2.2. Körzeti irányító szolgálat

2.2.1. Egy engedély kiadása

2.2.1.1. (name of unit) CLEARS (aircraft call sign)

(egység neve) ENGEDÉLYEZI (légijármű hívójele)-T

2.2.1.2. (aircraft call sign) CLEARED TO

(légijármű hívójele) ENGEDÉLYEZVE-IG

2.2.1.3. RECLEARED (amended clearance details) /REST OF CLEARANCE UNCHANGED/

TOVÁBB ENGEDÉLYEZVE (a módosított engedély részei) /AZ ENGEDÉLY TOVÁBBI RÉSZÉ VÁLTOZATLAN/

2.2.1.4. RECLEARED (amended route portion) TO (significant point of original route) /REST OF CLEARANCE UNCHANGED/

TOVÁBB ENGEDÉLYEZVE (az útvonal módosított része) (az eredeti útvonal fontos pontja)-IG /AZ ENGEDÉLY TOVÁBBI RÉSZÉ VÁLTOZATLAN/

2.2.1.5. ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) /VIA (significant point or route)/ AT (level) /AT (time)/

LÉPJEN BE AZ ELLENŐRZÖTT LÉGTÉRBE (vagy REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ KÖRZETBE) /(fontos pontnál vagy útvonalon)/ (magasság)-ON /(idő)-KOR/

2.2.1.6. LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) /VIA (significant point or route)/ AT (level) (or CLIMBING, or DESCENDING)

HAGYJA EL AZ ELLENŐRZÖTT LÉGTERTET (vagy REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ KÖRZETET) /(fontos pontnál vagy útvonalon)/ (magasságérték) MAGASSÁGON (vagy EMELKEDŐBEN, vagy SÜLLYEDŐBEN)

2.2.1.7. JOIN (specify) AT (significant point) AT (level) /AT (time)/

CSATLAKOZZON (útvonal)-HOZ (fontos pont)-NÁL (magasság)-ON /(idő)-KOR/

2.2.2. Az útvonal és engedélyhatár jelzése

2.2.2.1. FROM (location) TO (location)

(meghatározott hely)-TÓL (meghatározott hely)-IG

2.2.2.2. TO (location)

(meghatározott hely)-IG

majd szükség szerint:

2.2.2.2.1. DIRECT

EGYENESEN

2.2.2.2.2. VIA (route and/or significant points)

(útvonalon és/vagy fontos pontokon) KERESZTÜL

2.2.2.2.3. VIA FLIGHT PLANNED ROUTE

A REPÜLÉSI TERVBEN SZEREPLŐ ÚTVONALON KERESZTÜL

2.2.2.2.4. VIA (distance) DME ARC (direction) OF (name of DME station)

(DME megnevezés) DME-TÓL TARTSON (égtáj)-RA (távolság) ÉRTÉKŰ DME ÍVET

2.2.2.3. (route) NOT AVAILABLE DUE (reason) ALTERNATIVE(S) IS/ARE (routes) ADVISE

(útvonal) NEM ENGEDÉLYEZHETŐ (ok) MIATT. HELYETTE LEHETSÉGES (útvonal vagy útvonalak), ÉRTESÍTSEN A DÖNTÉSRŐL

2.2.3. Meghatározott magasságok tartása

2.2.3.1. MAINTAIN (level) /TO (significant point)/

TARTSON (magasság)-OT /(fontos pont)-IG/

2.2.3.2. MAINTAIN (level) UNTIL PASSING (significant point)

TARTSON (magasság)-OT, AMÍG EL NEM HAGYTA (fontos pont)-OT

2.2.3.3. MAINTAIN (level) UNTIL (minutes) AFTER PASSING (significant point)

TARTSON (magasság)-OT, (percérték)-IG (fontos pont) ELHAGYÁSA UTÁN

2.2.3.4. MAINTAIN (level) UNTIL (time)

TARTSON (magasság)-OT (idő)-IG

2.2.3.5. MAINTAIN (level) UNTIL ADVISED BY (name of unit)

TARTSON (magasság)-OT AMÍG (egység neve) NEM ÉRTESÍTI

2.2.3.6. MAINTAIN (level) UNTIL FURTHER ADVISED

TARTSON (magasság)-OT TOVÁBBI ÉRTESÍTÉSIG

2.2.3.7. MAINTAIN (level) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE

TARTSON (magasság)-OT AMÍG ELLENŐRZÖTT LÉGTÉR BEN TARTÓZKODIK

2.2.3.8. MAINTAIN BLOCK (level) TO (level)

TARTSA A (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT

2.2.3.9. A „TARTSON” (MAINTAIN) kifejezést nem lehet a „SÜLLYEDJEN” (DESCEND) vagy „EMELKEDJEN” (CLIMB) kifejezés helyett használni, ha a légijármű magasságváltásra kap utasítást.

2.2.4. Utazómagasságok meghatározása

2.2.4.1. CROSS (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW) (level)

KERESZTEZZE (fontos pont)-OT (magasság)-ON (vagy FELETTE, vagy ALATTA)

2.2.4.2. CROSS (significant point) AT (time) OR LATER (or BEFORE) AT (level)

KERESZTEZZE (fontos pont)-OT (idő)-KOR VAGY UTÁN, (vagy ELŐTT) (magasság)-ON

2.2.4.3. CRUISE CLIMB BETWEEN (levels) (or ABOVE (level))

UTAZÓEMELKEDÉS (magasság)-OK KÖZÖTT (vagy (magasság) FELETT)

2.2.4.4. CROSS (distance) MILES (GNSS or DME) /(direction)/ OF (name of DME station)

/OR (distance) /(direction)/ OF (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW) (level)

KERESZTEZZE A /(elnevezés)/ DME (távolságérték) MÉRFÖLD (GNSS vagy DME) TÁVOLSÁGÁT /VAGY (fontos ponttól mért távolság)-OT (irány)-T / (magasság)-ON (vagy FELETTE, vagy ALATTA)

2.2.5. Kényszersüllyedés

2.2.5.1. ➔ EMERGENCY DESCENT (intentions)

KÉNYSZERSÜLLYEDÉS (légijármű személyzetének szándéka)

2.2.5.2. ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF /or AT/ (significant point or location) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (level) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.)

FIGYELEM, VALAMENNYI /(fontos pont vagy hely) KÖRZETÉBEN/ vagy helyen/ MŰKÖDŐ LÉGIJÁRMŰ RÉSZÉRE, KÉNYSZERSÜLLYEDÉS FOLYAMATBAN (magasság)-RÓL (szükség szerint kiegészítve speciális utasításokkal, engedélyekkel, forgalmi tájékoztatásokkal stb.)

2.2.6. Ha az engedélyt nem lehet azonnal kiadni

EXPECT CLEARANCE (or type of clearance) AT (time)
ENGEDÉLY (vagy engedély típus) (idő)-KOR VÁRHATÓ

2.2.7. Amikor nem adható ki engedély az eltérésre

UNABLE, TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time) CALL SIGN (call sign) ADVISE INTENTIONS
NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI, FORGALOM (irány) IRÁNYÚ, (légijármű típusa) (magasság), SZÁMÍTOTT (vagy MOST KERESZTEZI (fontos pont)-OT) (fontos pont) (idő)- KOR HÍVÓJEL (hívójel) JELENTSE SZÁNDÉKÁT

2.2.8. Elkülönítési utasítások

2.2.8.1. CROSS (significant point) AT (time) /OR LATER (or OR BEFORE)/

KERESZTEZZE (fontos pont)-OT (idő)-KOR /VAGY KÉSŐBB (vagy VAGY KORÁBBAN)/

2.2.8.2. ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT (time or level)

ÉRTESÍTSEN HA KÉPES (fontos pont)-OT (idő vagy magasság)-KOR/ON KERESZTEZNI

2.2.8.3. MAINTAIN MACH (number) /(OR GREATER (or OR LESS)/ UNTIL (significant point)/

TARTSON (szám) MACH SEBESSÉGET /(VAGY TÖBBET (vagy VAGY KEVESEBBET)/ (fontos pont)-IG

2.2.8.4. DO NOT EXCEED MACH (number)

NE LÉPJE TÚL A (szám) MACH-T

2.2.9. Engedélyezett útvonallal párhuzamos útirányon végzett repülésekkel kapcsolatos utasítások

2.2.9.1. ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET

JELEZZE KÉPES-E ÚTVONALLAL PÁRHUZAMOS REPÜLÉSRE

2.2.9.2. PROCEED OFFSET (distance) RIGHT/LEFT OF (route) (track) /CENTRE LINE/ /AT (significant point or time)/ /UNTIL (significant point or time)/

REPÜLJÖN (távolságérték)-EL JOBBRA/BALRA /AZ (útvonal) (útirány)-TÓL/ /KÖZÉPVONALTÓL/ (fontos pont vagy időpont)-TÓL (fontos pont vagy időpont)-IG

2.2.9.3. CANCEL OFFSET (instructions to rejoin cleared flight route or other information)

FEJEZZE BE A PÁRHUZAMOS REPÜLÉST (utasítások az engedélyezett útvonalhoz történő visszatéréshez, vagy egyéb tájékoztatások).

2.3. Bevezető irányító szolgálatok

2.3.1. Indulási utasítások

2.3.1.1. /AFTER DEPARTURE/ TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) (or CONTINUE RUNWAY HEADING) (or TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO (level or significant point) /(other instructions as required)/

INDULÁS UTÁN FORDULJON JOBBRA (vagy BALRA) IRÁNY (három számjegy) (vagy FOLYTASSA PÁLYAIRÁNYON) (vagy REPÜLJÖN A MEGHOSSZABBÍTOTT KÖZÉPVONALON) (magasság vagy fontos pont) ELÉRÉSÉIG /(szükség szerint egyéb utasítások)/

2.3.1.2. AFTER REACHING (or PASSING) (level or significant point) (instructions)

(magasság vagy fontos pont) ELÉRÉSE UTÁN (utasítások)

2.3.1.3. TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) TO (level) /TO INTERCEPT (track, route, airway, etc.)/

FORDULJON JOBBRA (vagy BALRA) IRÁNY (három számjegy) (magasság) ELÉRÉSÉIG /ÁLLJON RÁ (útirány, útvonal stb.)-RA/

2.3.1.4. (standard departure name and number) DEPARTURE

INDULÁSI ÚTVONAL (szabvány indulási útvonal neve és száma)

2.3.1.5. TRACK (three digits) DEGREES /MAGNETIC (or TRUE)/ TO (or FROM) (significant point) UNTIL (time, or REACHING (fix or significant point or level) /BEFORE PROCEEDING ON COURSE/

VEGYEN FEL (három számjegy) FOKOS /MÁGNESES (vagy FÖLDRAJZI)/ ÚTIRÁNYT (fontos pont)-RA (vagy-TÓL) (idő)-IG (vagy meghatározott pont, vagy fontos pont, vagy magasság) ELÉRÉSÉIG) /MIELŐTT RÁÁLLNA AZ ÚTVONALRA/

2.3.1.6. CLEARED VIA (designation)

ENGEDÉLYEZVE (megjelölés)-EN KERESZTÜL

2.3.2. Megközelítési utasítások

2.3.2.1. CLEARED (or PROCEED) VIA (designation)

ENGEDÉLYEZVE (vagy REPÜLJÖN) (megjelölés)-EN KERESZTÜL

2.3.2.2. CLEARED TO (clearance limit) VIA (designation)

ENGEDÉLYEZVE (engedélyhatár)-IG (megjelölés)-EN KERESZTÜL

2.3.2.3. CLEARED (or PROCEED) VIA (details of route to be followed)

ENGEDÉLYEZVE (vagy REPÜLJÖN) (a követendő útvonal részletezése)-ON

2.3.2.4. CLEARED (type of approach) APPROACH /RUNWAY (number)/

ENGEDÉLYEZVE (megközelítés fajtája) MEGKÖZELÍTÉS/(jelölés) FUTÓPÁLYÁRA/

2.3.2.5. CLEARED (type of approach) RUNWAY (number) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (number)

ENGEDÉLYEZVE (megközelítés fajtája) (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA, UTÁNA KÖRÖZÉSES MEGKÖZELÍTÉS A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA

2.3.2.6. CLEARED APPROACH /RUNWAY (number)/

ENGEDÉLYEZVE A MEGKÖZELÍTÉS /(jelölés) FUTÓPÁLYÁRA/

2.3.2.7. COMMENCE APPROACH AT (time)

KEZDJE MEG A MEGKÖZELÍTÉST (idő)-KOR

2.3.2.8. ➔ REQUEST STRAIGHT-IN /(type of approach)/ APPROACH /RUNWAY (number)/

ENGEDÉLYEZZEN KÖZVETLEN (a megközelítés fajtája) MEGKÖZELÍTÉST /A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA/

2.3.2.9. CLEARED STRAIGHT-IN/(type of approach)/ APPROACH /RUNWAY (number)/

ENGEDÉLYEZVE A KÖZVETLEN /(a megközelítés fajtája)/ MEGKÖZELÍTÉS /(jelölés) FUTÓPÁLYÁRA/

2.3.2.10. REPORT VISUAL

JELENTSE, HA LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VAN

2.3.2.11. REPORT RUNWAY /LIGHTS/ IN SIGHT

JELENTSE, HA LÁTJA A PÁLYÁT /A PÁLYA FÉNYEIT/

2.3.2.12. ha a légi jármű vezetője látással történő megközelítésre szóló engedélyt kér

➔ REQUEST VISUAL APPROACH

KÉRÜNK LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ MEGKÖZELÍTÉST

2.3.2.13. CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number)/

ENGEDÉLYEZVE A LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ MEGKÖZELÍTÉS (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA

2.3.2.14. érdeklődés, hogy a légi jármű vezetője elfogad-e látással történő megközelítést

ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (number)

KÖZÖLJE, KÉPES-e LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ MEGKÖZELÍTÉSRE A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA

2.3.2.15. az egymást követő látással történő megközelítések esetén, ha a hátsó légi jármű vezetője jelentette, hogy látja az előtte haladó légi járművet

CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (aircraft type and wake turbulence category as appropriate), /CAUTION WAKE TURBULENCE/

ENGEDÉLYEZVE A LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ MEGKÖZELÍTÉS (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA, TARTSON SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉST AZ ÖN ELŐTT HALADÓ LÉGIJÁRMŰTŐL (típus és turbulencia kategória, amelyik a megfelelő), ÜGYELJEN A LÉGIJÁRMŰ KELTETTE TURBULENCIÁRA.

2.3.2.16. REPORT (significant point) /OUTBOUND, or INBOUND/
JELENTSE (fontos pont)-OT /KIFELÉ vagy BEFELÉ/

2.3.2.17. REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN
JELENTSE AZ ELJÁRÁSFORDULÓ MEGKEZDÉSÉT

2.3.2.18. ➔ REQUEST VMC DESCENT
KÉRÜNK LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ SÜLLYEDÉST

2.3.2.19. MAINTAIN OWN SEPARATION
TARTSON SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉST

2.3.2.20. MAINTAIN VMC
MARADJON LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT

2.3.2.21. ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE
ISMERI A (elnevezés) MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁST

2.3.2.22. ➔ REQUEST (type of approach) APPROACH /RUNWAY (number)/
KÉRÜNK (megközelítés típusa) MEGKÖZELÍTÉST /(jelölés) FUTÓPÁLYÁRA/

2.3.2.23. ➔ REQUEST (MLS/RNAV plain language designator)
KÉRÜNK (MLS/RNAV nyílt nyelvű szövegmegjelölés)

2.3.2.24. CLEARED (MLS/RNAV plain language designator)
ENGEDÉLYEZVE (MLS/RNAV nyílt nyelvű szövegmegjelölés)

2.3.2.25. az átmenet a végső megközelítéshez eljárásokkal kapcsolatos kifejezések
CLEARED (or FOLLOW) (name and number) TRANSITION AND PROFILE
ENGEDÉLYEZVE (vagy KÖVESSE) A (az eljárás neve és száma) ÁTMENETI ELJÁRÁS(T) ÉS PROFILJA(T)

2.3.2.26. CLEARED (or FOLLOW) (name and number) TRANSITION, DESCEND TO (level)

ENGEDÉLYEZVE (vagy KÖVESSE) A (az eljárás neve és száma) ÁTMENETI ELJÁRÁS(T), SÜLLYEDJEN (magasságra)

2.3.2.27. EXPECT SHORTCUT AT WAYPOINT (number)
ÚTVONAL RÖVIDÍTÉST (szám) ÚTPONTNÁL VÁRHAT

2.3.2.28. CLEARED SHORTCUT AT WAYPOINT (number) NEXT WAYPOINT (number) (szám) ÚTPONTNÁL ENGEDÉLYEZVE AZ ÚTVONAL RÖVIDÍTÉS, A KÖVETKEZŐ ÚTPONT (szám)

Az irányítónak az útvonal rövidítési szándékát kellő időben kell jeleznie a légi jármű vezető részére, a módosuló – rövidebb – útvonal követésére történő felkészülés érdekében.

2.3.2.29. PROCEED (DIRECT) TO WAYPOINT (number)
TARTSON (KÖZVETLENÜL) A (szám) ÚTPONTRA

2.3.2.30. JOIN (name and number) TRANSITION AT WAYPOINT (number)
CSATLAKOZZON A (az eljárás neve és száma) ÁTMENETI ELJÁRÁSHOZ

2.3.2.31. AT WAYPOINT (number) TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES DUE SPACING, EXPECT JOINING TRANSITION AT WAYPOINT (number)

(számú) ÚTPONTNÁL FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (szám) FOKOT, NAGYOBB TÁVOLSÁG TARTÁS ÉRDEKÉBEN, AZ ÁTMENETI ELJÁRÁSHOZ TÖRTÉNŐ CSATLAKOZÁSRA (szám) ÚTPONTNÁL SZÁMÍTHAT

Ha az irányító kiveszi a légijárművet az átmenet a végső megközelítéshez eljárásból, de nem törli (CANCEL) a kiadott eljárást, mert nagyobb térköz nyerés céljából azt vektorálással szükség szerint tovább tágíthatja. Mivel a légijármű vezető az FMS-be táplált teljes eljárást így nem törli, az irányító által meghatározott útpontonál vissza tud térni a korábban kiadott átmenet a végső megközelítéshez eljáráshoz.

2.3.3. Várakozási engedélyek

2.3.3.1. látási körülmények között

HOLD VISUAL /OVER/ (position), [or BETWEEN (two prominent landmarks)]

VÁRAKOZZON LÁTÁSSAL (hely) FÖLÖTT [vagy (két jól megkülönböztethető földi pont) KÖZÖTT)]

2.3.3.2. egy rádiónavigációs berendezés, vagy egy meghatározott pont feletti közzétett várakozási eljárás szerint

CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) /MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)/ HOLD /(direction)/ AS PUBLISHED EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time)

ENGEDÉLYEZVE (vagy REPÜLJÖN) (fontos pont, navigációs berendezés vagy pont)-RA /TARSON (vagy EMELKEDJEN vagy SÜLLYEDJEN (magasság)-OT/RA/ VÁRAKOZZON /(irány)/ A KÖZZÉTETT ELJÁRÁSNAK MEGFELELŐEN, BEVEZETÉSI ENGEDÉLYRE (vagy TOVÁBBI ENGEDÉLYRE) (idő)-KOR SZÁMÍTHAT

2.3.3.3. ➔ REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS

KÖZÖLJE A VÁRAKOZÁSI UTASÍTÁSOKAT

2.3.3.4. amikor a légijármű részletes várakozási engedélyt kér

CLEARED (or PROCEED TO) (significant point, name of facility or fix) /MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)/ HOLD /(direction)/ /(specified) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (three digits) DEGREES/ /RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN/ /OUTBOUND TIME (number) MINUTES/ EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary)

ENGEDÉLYEZVE (vagy REPÜLJÖN) (fontos pont, navigációs berendezés vagy pont)-RA /TARSON (vagy EMELKEDJEN vagy SÜLLYEDJEN (magasság)-OT/RA/ VÁRAKOZZON /(irány)/ /(meghatározott) RADIÁL, IRÁNY, RÁREPÜLÉSI ÚTIRÁNY (három számjegy) FOK, /JOBB (vagy BAL) KÖRÖS VÁRAKOZÁSI ELJÁRÁS/ KIREPÜLÉSI IDŐ (szám) PERC/ BEVEZETÉSI ENGEDÉLYRE (vagy TOVÁBBI ENGEDÉLYRE) (idő)-KOR SZÁMÍTHAT (szükség szerint további utasítások)

2.3.3.5. CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX /MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)/ HOLD /(direction)/ /RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN/ /OUTBOUND TIME (number) MINUTES/ EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary)

ENGEDÉLYEZVE A (név) VOR (három számjegy) RADIÁLJÁRA (távolságérték) DME PONTNÁL /TARSON (vagy EMELKEDJEN vagy SÜLLYEDJEN (magasság)-OT/RA/ VÁRAKOZZON /(irány)/ /JOBB- (vagy BAL) KÖRÖS VÁRAKOZÁSI ELJÁRÁS /KIREPÜLÉSI IDŐ (szám) PERC/ BEVEZETÉSI ENGEDÉLYRE (vagy TOVÁBBI ENGEDÉLYRE) (idő)-KOR SZÁMÍTHAT (szükség szerint további utasítások)

2.3.3.6. CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX /MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)/ HOLD BETWEEN (distance)

AND (distance) DME /RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN/ EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary)

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 SZÁMÍTHAT (szükség szerint további utasítások)

2.3.4. Várható bevezetési idő

2.3.4.1. NO DELAY EXPECTED

KÉSÉS NEM VÁRHATÓ

2.3.4.2. EXPECTED APPROACH TIME (time)

VÁRHATÓ BEVEZETÉSI IDŐ (idő)

2.3.4.3. REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time)

MÓDOSÍTOTT VÁRHATÓ BEVEZETÉSI IDŐ (idő)

2.3.4.4. DELAY NOT DETERMINED (reasons)

KÉSÉS NINCS MEGHATÁROZVA (ok) MIATT

2.4. A repülőtérén és környezetében használatos kifejezések

2.4.1. A légijármű azonosítása

SHOW LANDING LIGHTS

KAPCSOLJA BE A LESZÁLLÓ FÉNYEKET

2.4.2. Látható jelzésekkel való nyugtázás

2.4.2.1. ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER)

NYUGTÁZZON CSŰRŐ (vagy OLDALKORMÁNY) MOZGATÁSÁVAL

2.4.2.2. ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS

NYUGTÁZZON SZÁRNY BILLEGTETÉSSSEL

2.4.2.3. ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS

NYUGTÁZZON A LESZÁLLÓ FÉNYEK VILLOGTATÁSÁVAL

2.4.3. Indítási eljárások

2.4.3.1. hajtóműindítási engedély iránti kérelem

➔ (aircraft location) REQUEST START UP

(légijármű tartózkodási helye) HAJTÓMŰINDÍTÁST KÉREK

2.4.3.2. ➔ (aircraft location) REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification)

(légijármű tartózkodási helye)

HAJTÓMŰINDÍTÁST KÉREK (ATIS adás betűje), INFORMÁCIÓT VETTÜK

2.4.3.3. ATC egység válaszai

2.4.3.3.1. START UP APPROVED

HAJTÓMŰINDÍTÁS ENGEDÉLYEZVE

2.4.3.3.2. START UP AT (time)

HAJTÓMŰINDÍTÁS ENGEDÉLYEZVE (idő)-KOR

2.4.3.3.3. EXPECT START UP AT (time)

VÁRHATÓ HAJTÓMŰINDÍTÁSI ENGEDÉLY (idő)-KOR

2.4.3.3.4. START UP AT OWN DISCRETION

HAJTÓMŰINDÍTÁS SAJÁT MEGÍTÉLÉS SZERINT

2.4.3.3.5. EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN DISCRETION

VÁRHATÓ INDULÁS (idő)-KOR, HAJTÓMŰINDÍTÁS SAJÁT ELHATÁROZÁS SZERINT

2.4.4. ATFM-re vonatkozó rádiótávbeszélő kifejezések

2.4.4.1. egy SAM (Slot Allocation Message, résidőkiosztás üzenet) alapján kiadott CTOT. A CTOT-t az ATC és a légi jármű vezető közötti első összeköttetéskor egyeztetni kell.

SLOT (time)

RÉSIDŐ (idő)

2.4.4.2. egy SRM alapján módosított CTOT

REVISED SLOT (time)

MÓDOSÍTOTT RÉSIDŐ (idő)

2.4.4. egy SLC (Slot Revision Message, résidő módosító üzenet) alapján törölt CTOT

SLOT CANCELLED, REPORT READY

RÉSIDŐ TÖRÖLVE, JELENTSE, HA KÉSZ (a hajtóműindításra)

2.4.4.5. FLS alapján, egy adott repülés további értesítésig történő felfüggesztése

FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE, DUE (reason)

TOVÁBBI ÉRTESÍTÉSIG A REPÜLÉS FELFÜGGESZTVE (ok) MIATT

2.4.4.6. DES (De-Suspension Message, repülés felfüggesztésének törlése üzenet) alapján, egy adott repülés felfüggesztésének törlése

SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY

FELFÜGGESZTÉS TÖRÖLVE, JELENTSE, HA KÉSZ (a hajtóműindításra)

2.4.4.7. a hajtóműindítási kérelem elutasítása olyan esetben, amikor túl későn kérték az engedélyt az adott CTOT betartásához

UNABLE TO APPROVE STARTUP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT

RÉSIDEJÉNEK LEJÁRTA MIATT, NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI A HAJTÓMŰINDÍTÁST, KÉRJEN ÚJ RÉSIDŐT

2.4.4.8. a hajtóműindítási kérelem elutasítása olyan esetben, amikor túl korán kérték az engedélyt az adott CTOT betartásához

UNABLE TO APPROVE STARTUP CLEARANCE DUE SLOT (time), REQUEST STARTUP AT (time)

NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI A HAJTÓMŰINDÍTÁST RÉSIDEJE (idő) MIATT, KÉRJEN HAJTÓMŰINDÍTÁST(idő)-KOR

2.4.5. Épület közeli állóhelyről való hátratólás

2.4.5.1. ➔ (aircraft location) REQUEST PUSHBACK

(légi jármű tartózkodási helye) HÁTRATOLÁSI ENGEDÉLYT KÉRÜNK

2.4.5.2. PUSHBACK APPROVED

HÁTRATOLÁS ENGEDÉLYEZVE

2.4.5.3. STANDBY

VÁRJON

2.4.5.4. PUSHBACK AT OWN DISCRETION

HÁTRATOLÁS SAJÁT MEGÍTÉLÉS SZERINT ENGEDÉLYEZVE

2.4.5.5. EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason)

(idő) PERC KÉSÉS VÁRHATÓ (ok) MIATT

2.4.6. Vontatási eljárások

2.4.6.1. A légi jármű/vontató jármű-együttes által használt kifejezés

REQUEST TOW /company name/ (aircraft type) FROM (location) TO (location)

/légitársaság neve/ (légi jármű típusa) VONTATÁSI ENGEDÉLYT KÉREK (hely)-TŐL (hely)-IG

2.4.6.2. ATC válasza:

2.4.6.2.1. TOW APPROVED VIA (specific routing to be followed)

VONTATÁS ENGEDÉLYEZVE (részletezett útvonal)

2.4.6.2.2. HOLD POSITION

ÁLLJON MEG ÉS VÁRJON

2.4.6.2.3. STAND BY

VÁRAKOZZON

2.4.7. Pontos idő egyeztetés és az induláshoz szükséges repülőtéri adatok beszerzése

2.4.7.1. ➔ REQUEST TIME CHECK

PONTOS IDŐT KÉREK/IDŐEGYEZTETÉST KÉREK

2.4.7.2. TIME (time)

IDŐ (időérték)

2.4.7.3. ahol ATIS adás nem áll rendelkezésre

2.4.7.3.1. ➔ REQUEST DEPARTURE INFORMATION

TÁJÉKOZTATÁST KÉREK AZ INDULÁSHOZ

2.4.7.3.2. RUNWAY (number), WIND (direction and speed) (units), QNH (or QFE) (number) / (units)/, TEMPERATURE /MINUS/ (number), /VISIBILITY (distance) (units) (or RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) (distance) (units)/ /TIME (time)/

(jelölés) FUTÓPÁLYA, SZÉL (irány és sebesség) (mértékegység), QNH (vagy QFE) (szám) / (mértékegység)/, HŐMÉRSÉKLET /MINUSZ/ (szám), LÁTÁSTÁVOLSÁG (távolságérték) (mértékegység) (vagy FUTÓPÁLYA MENTI LÁTÁSTÁVOLSÁG (vagy RVR) (távolságérték) (mértékegység)/ /IDŐ (óraidő)/

2.4.7.3.3. Ha több látástávolság és RVR érték áll rendelkezésre, a felszálláshoz a kigurulási/megállási zóna értékeit kell használni.

2.4.8. Gurulási eljárások

2.4.8.1. indulás

2.4.8.1.1. ➔ /aircraft type/ /wake turbulence category if „heavy”/ /aircraft location/ REQUEST TAXI /intentions/

/légi jármű típus/ /turbulencia kategória, ha a légi jármű „nehéz”/ /tartózkodási hely/ GURULÁSI ENGEDÉLYT KÉREK /szándék/

2.4.8.1.2. ➔ /aircraft type/ /wake turbulence category if „heavy”/ /aircraft location/ (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI /intentions/

/légi jármű típus/ /turbulencia kategória, ha a légi jármű „nehéz”/ /állóhely/ (repülési szabályok) (rendeltetési repülőtér) GURULÁSI ENGEDÉLYT KÉREK /szándék/

2.4.8.1.3. TAXI TO HOLDING POINT /number/ /RUNWAY (number)/ HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number)/ /TIME (time)/

GURULJON A (szám) FUTÓPÁLYA (jelölés) VÁRÓPONTJÁHOZ /VÁRAKOZZON RÖVIDDEL A (szám) FUTÓPÁLYA ELŐTT (vagy KERESZTEZZE A (szám) FUTÓPÁLYÁT/ /IDŐ (óraidő)/

2.4.8.1.4. ahol részletezett gurulási utasításra van szükség

➔ /aircraft type/ /wake turbulence category if „heavy”/ REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS

/légi jármű típus/ /turbulencia kategória, ha a légi jármű „nehéz”/ KÉRÜNK RÉSZLETES GURULÁSI UTASÍTÁST

2.4.8.1.5. TAXI TO HOLDING POINT/(number)/ /RUNWAY (number)/ VIA (specific route to be followed) /TIME (time)/ /HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number)/

GURULJON A (szám) FUTÓPÁLYA /(jelölés)/ VÁRÓPONTJÁHOZ (a követendő útvonal részletezése) /IDŐ (óraidő)/ /VÁRAKOZZON RÖVIDDEL A (szám) FUTÓPÁLYA ELŐTT (vagy KERESZTEZZE A (szám) FUTÓPÁLYÁT)/

2.4.8.1.6. ha a repülőtérre vonatkozó tájékoztatás nem áll rendelkezésre más forrásból, például ATIS adásból

TAXI TO HOLDING POINT/(number)/ (followed by aerodrome information as applicable) /TIME (time)/

GURULJON A /(jelölés)/ VÁRÓPONTHOZ (részletes repülőtéri tájékoztatás, ha szükséges) /IDŐ (óraidő)/

2.4.8.1.7. TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT)

AZ ELSŐ (vagy MÁSODIK) GURULÓÚTON (vagy KERESZTEZŐDÉSNÉL) FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA)

2.4.8.1.8. TAXI VIA (identification of taxiway)

GURULJON A (azonosítás) GURULÓÚTON

2.4.8.1.9. TAXI VIA RUNWAY (number)

GURULJON A (szám) FUTÓPÁLYÁN

2.4.8.1.10. TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g. GATE (number) GENERAL AVIATION AREA) /STAND (number)/

GURULJON AZ UTASFORGALMI ÉPÜLETHEZ (vagy más helyre, például a KISGÉPES ÁLLÓHELYRE) /ÁLLÓHELY (szám)/

2.4.8.2. helikopter üzemelés esetén

2.4.8.2.1. ➔ REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (location or routing as appropriate)

KÉRÜNK LÉGI GURULÁST (hely)-TŐL (vagy útvonalon KERESZTÜL) (hely)-RE

2.4.8.2.2. AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) /CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)/

LÉGI GURULÁS ENGEDÉLYEZVE (hely)-RE (vagy útvonalon KERESZTÜL, amelyik a megfelelő) /VIGYÁZAT (por, hófúvás, lebegő hulladék, guruló könnyű légijármű, személyek stb.)/

2.4.8.2.3. AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active, or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel)

LÉGI GURULÁS ENGEDÉLYEZVE (egyenesen, a kérésnek megfelelően, vagy a meghatározott útvonalon KERESZTÜL) (hely, helikopter-repülőtér, üzemi vagy mozgási terület, üzemelő, vagy üzemén kívül lévő futópálya)-RA. KERÜLJE KI (légijárművet, vagy járművet, vagy személyeket)

2.4.8.3. leszállás után

2.4.8.3.1. ➔ REQUEST BACKTRACK

ENGEDÉLYEZZE A FUTÓPÁLYÁN VALÓ MEGFORDULÁST

2.4.8.3.2. BACKTRACK APPROVED

FUTÓPÁLYÁN VALÓ MEGFORDULÁS ENGEDÉLYEZVE

2.4.8.3.3. BACKTRACK RUNWAY (number)

FORDULJON MEG A (szám) FUTÓPÁLYÁN

2.4.8.4. általános kifejezések

2.4.8.4.1. ➔ (aircraft location)/ REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome)

/(tartózkodási hely)/ KÉREK GURULÁSI ENGEDÉLYT (a repülőtér egy másik pontja)-HOZ

2.4.8.4.2. TAXI STRAIGHT AHEAD

GURULJON EGYENESEN ELŐRE

2.4.8.4.3. TAXI WITH CAUTION

GURULJON ÓVATOSAN

2.4.8.4.4. GIVE WAY TO (description and position of other aircraft)

ADJON UTAT (a másik légi jármű leírása és tartózkodási helye)-NEK

2.4.8.4.5. ➔ GIVING WAY TO (traffic)

UTAT ADOK (másik légi jármű)-NEK

2.4.8.4.6. ➔ TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT

FORGALMAT (vagy légi jármű típus) LÁTJUK

2.4.8.4.7. TAXI INTO HOLDING BAY

GURULJON A (gurulóúton kiépített) VÁRAKOZÁSI TERÜLETRE

2.4.8.4.8. FOLLOW (description of other aircraft or vehicle)

KÖVESSE A (légi jármű vagy jármű leírása)

2.4.8.4.9. VACATE RUNWAY

HAGYJA EL A FUTÓPÁLYÁT

2.4.8.4.10. ➔ RUNWAY VACATED

FUTÓPÁLYÁT ELHAGYTUK

2.4.8.4.11. EXPEDITE TAXI /(reason)/

GURULJON GYORSABBAN /(ok) MIATT/

2.4.8.4.12. ➔ EXPEDITING

GYORSABBAN GURULUNK

2.4.8.4.13. /CAUTION/ TAXI SLOWER /reason/

/VIGYÁZAT/ GURULJON LASSABBAN /ok/ MIATT

2.4.8.4.14. ➔ SLOWING DOWN

LASSABBAN GURULUNK

2.4.9. Várakozás a repülőtéren

2.4.9.1. ➔ 📍 HOLD (direction) OF (position, runway number, etc.)

VÁRAKOZZON (irány-RA), a (hely, futópálya jelölés stb.)-TŐL

2.4.9.2. ➔ 📍 HOLD POSITION

VÁRAKOZZON A HELYÉN

2.4.9.3. ➔ 📍 HOLD (distance) FROM (position)

VÁRAKOZZON (távolság)-BAN (hely)-TŐL

2.4.9.4. futópálya előtt való várakozás, nem közelebb, mint a 7. Fejezet 7.6.3.1.3.1 pontban meghatározottak

➔ 📍 HOLD SHORT OF (position)

VÁRAKOZZON RÖVIDDEL (hely) ELŐTT

2.4.9.5. ➔ HOLDING

VÁRAKOZUNK

2.4.9.6. ➔ HOLDING SHORT

RÖVIDDEL (hely) ELŐTT VÁRAKOZUNK

2.4.9.7. A ➔ 📍 -al jelzett kifejezések speciális nyugtázást követelnek meg a légi jármű vezetőjétől.

A „ROGER” (NYUGTÁZOM) és „WILCO” (VÉGREHAJTOM) eljárási szavak ebben az esetben nem elegendőek a „VÁRAKOZZON” (HOLD), „VÁRAKOZZON A HELYÉN” (HOLD POSITION) és „VÁRAKOZZON RÖVIDDEL (hely) ELŐTT” (HOLD SHORT OF) kifejezések nyugtázására.

Minden ilyen esetben a „VÁRAKOZUNK” (HOLDING), vagy a „RÖVIDDEL (hely) ELŐTT VÁRAKOZUNK” (HOLDING SHORT) kifejezéssel kell nyugtázni, amelyik a megfelelő.

2.4.10. Futópálya keresztezése

2.4.10.1. ➔ REQUEST CROSS RUNWAY (number)

ENGEDÉLYEZZE A (jelölés) FUTÓPÁLYA KERESZTEZÉSÉT

2.4.10.2. Ha a légiforgalmi irányító torony nem látja a guruló légitárművet (éjszaka, rossz látási körülmények stb.) akkor az engedélyt ki kell egészíteni azzal a kéréssel, hogy a légitármű személyzete jelentse a futópálya elhagyását.

b) CROSS RUNWAY (number) /REPORT VACATED/

KERESZTEZZE A (jelölés) FUTÓPÁLYÁT /JELENTSE ELHAGYÁSÁT/

2.4.10.3. EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) MILES (or KILOMETRES) FINAL

MIELŐBB KERESZTEZZE A (jelölés) FUTÓPÁLYÁT, FORGALOM (légitármű típusa) (szám) MÉRFÖLD (vagy KILOMÉTER)-RE A VÉGSŐ EGYENESEN

2.4.10.4. TAXI TO HOLDING POINT/number/ /RUNWAY (number)/ VIA (specific route to be followed), /HOLD SHORT OF RUNWAY (number)/ or /CROSS RUNWAY (number)/ GURULJON A (szám) FUTÓPÁLYA (jelölés) VÁRÓPONTJÁHOZ (a követendő útvonal részletezése) /VÁRAKOZZON RÖVIDDEL A (szám) FUTÓPÁLYA ELŐTT/ vagy /KERESZTEZZE A (szám) FUTÓPÁLYÁT/

2.4.10.5. ➔ RUNWAY VACATED

A FUTÓPÁLYÁT ELHAGYTUK

2.4.11. Felszállásra való felkészülés

2.4.11.1. UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons)

NEM TUDOM KIADNI A (megjelölés) INDULÁSI ÚTVONALAT (ok) MIATT)

2.4.11.2. REPORT WHEN READY /FOR DEPARTURE/

JELENTSE, HA KÉSZ /AZ INDULÁSRA/

2.4.11.3. ARE YOU READY /FOR DEPARTURE/?

KÉSZ VAN / AZ INDULÁSRA /?

2.4.11.4. ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?

KÉSZ VAN AZONNALI INDULÁSRA?

2.4.11.5. ARE YOU READY TO DEPART WITHIN (number) SECONDS?

KÉSZ ELINDULNI (szám) MÁSODPERCEN BELÜL?

2.4.11.6. ➔ READY

KÉSZ VAGYOK /VAGYUNK/

2.4.11.7. TAKE OFF WITHIN (number) SECONDS OR VACATE RUNWAY (instructions) SZÁLLJON FEL (szám) MÁSODPERCEN BELÜL, VAGY HAGYJA EL A FUTÓPÁLYÁT (utasítások)

2.4.11.8. a pályára való kigurulásra és a felszállási engedély megvárására utasító kifejezés

2.4.11.8.1. LINE UP /AND WAIT/

GURULJON KI A FUTÓPÁLYÁRA /ÉS VÁRJON/

2.4.11.8.2. LINE UP RUNWAY (number)

GURULJON KI A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA

/ha fennáll az összetévesztés veszélye többpályás üzemmód esetén/

2.4.11.8.3. LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE

GURULJON KI. KÉSZÜLJÖN FEL AZONNALI INDULÁSRA

2.4.11.8.4. feltételes engedély

(condition) LINE UP (brief reiteration of the condition)

(feltétel) GURULJON KI A PÁLYÁRA (a feltétel ismételt közlése)

2.4.11.8.5. egy feltételes engedély nyugtázása

→ (condition) LINING UP (brief reiteration of the condition)

(feltétel) KIGURULUNK A PÁLYÁRA (a feltétel ismételt közlése)

2.4.11.8.6. nyugtázás vagy egy feltételes engedély visszaismétlése

/THAT IS/ CORRECT (or NEGATIVE) /I SAY AGAIN/ ... (or appropriate))

HELYESEN VETTE (vagy NEM VETTE HELYESEN) /ISMÉTELEM/ ...(a körülményeknek megfelelően)

2.4.11.9. Látás szerinti indulás

2.4.11.9.1. → REQUEST VISUAL DEPARTURE /DIRECT/ TO/UNTIL (navaid, way point/altitude)

KÉREK LÁTÁS SZERINTI INDULÁST /KÖZVETLENÜL/ (navigációs berendezés, útvonalpont) -RA/RE (magasság) -IG.

2.4.11.9.2. ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL DEPARTURE /DIRECT/ TO/UNTIL (navaid, way point/altitude)

KÖZÖLJE KÉPES-e LÁTÁS SZERINTI INDULÁST VÉGREHAJTANI /KÖZVETLENÜL/ (navigációs berendezés, útvonalpont) -RA/RE (magasság) -IG.

2.4.11.9.3. ATC engedélyek

VISUAL DEPARTURE RUNWAY (runway number) APPROVED, TURN LEFT/RIGHT /DIRECT/ TO(navaid, heading, way point) /MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL (altitude)/

A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRÓL ENGEDÉLYEZVE A LÁTÁS SZERINTI INDULÁS, FORDULJON BALRA/JOBBRA /TARTSON KÖZVETLENÜL (navigációs berendezés)-RE (útvonalpont) -RA MARADJON LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT (magasság)-IG.

2.4.11.9.4. → VISUAL DEPARTURE TO/UNTIL (navaid, way point/altitude)

LÁTÁS SZERINTI INDULÁS (navigációs berendezés, útvonalpont) -RA/RE (magasság)-IG.

2.4.11.10. Ugyanazon futópályára, annak különböző gurulóút kereszteződéseiről történő kigurulás

2.4.11.10.1. amikor egy légi járműnek a futópálya egy közbenső gurulóút kereszteződéséről történő kigurulást engedélyeznek

LINE UP AND WAIT RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection), (essential traffic information if appropriate).

GURULJON KI A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA, A (jelölés) KERESZTEZŐDÉSNÉL (lényes forgalomról szóló tájékoztatás, ha az alkalmazható)

2.4.11.10.2. a légi jármű vezető által megjelölt gurulóút kereszteződéstől történő indulás

→ REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection).

KÉREK INDULÁST (jelölés) FUTÓPÁLYÁRÓL (jelölés) KERESZTEZŐDÉSTŐL.

2.4.11.10.3. válasz közlemény:

APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection); or

ENGEDÉLYEZVE, GURULJON A (jelölés) FUTÓPÁLYA (jelölés) KERESZTEZŐDÉS VÁRÓPONTJÁRA; vagy

2.4.11.10.4. a légi jármű vezető által kért, azonban egy attól eltérő gurulóút kereszteződéstől történő indulásra vonatkozó közlemény

NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection)

NEM ENGEDÉLYEZEM, GURULJON A /(szükség szerint eltérő) jelölés/ FUTÓPÁLYA /(szükség szerint eltérő) jelölés/ KERESZTEZŐDÉS VÁRÓPONTJÁRA

2.4.11.10.5. ATC érdeklődés

ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection)

KÖZÖLJE KÉPES-e ELINDULNI A (jelölés) FUTÓPÁLYA (jelölés) KERESZTEZŐDÉSÉTŐL

2.4.11.10.6. a légi jármű vezető kérésére, vagy ha az irányító azt szükségesnek látja, a rendelkezésre álló csökkentett futópálya hosszáról szóló tájékoztatás adása

2.4.11.10.7. REDUCED TAKE-OFF RUN AVAILABLE RUNWAY (number), FROM INTERSECTION (name of intersection), (distance in meters).

(jelölés) FUTÓPÁLYÁN A CSÖKKENTETT FELSZÁLLÁSI NEKIFUTÁSRA RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ TÁVOLSÁG (jelölés) KERESZTEZŐDÉSÉTŐL (távolság méterben)

2.4.12. Felszállási engedély

2.4.12.1. RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF /REPORT AIRBORNE/
A (szám) FUTÓPÁLYÁRÓL FELSZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE /JELENTSE, HA FELSZÁLLT/

2.4.12.2. amikor csökkentett futópálya elkülönítést alkalmaznak
(traffic information) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF
(forgalmi tájékoztatás) A (szám) FUTÓPÁLYÁRÓL FELSZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE

2.4.12.3. ha a felszállást az engedély kiadásakor nem hajtják végre
TAKE-OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY /(instructions)/
SZÁLLJON FEL AZONNAL, VAGY HAGYJA EL A FUTÓPÁLYÁT /(utasítások)/

2.4.12.4. TAKE-OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY
SZÁLLJON FEL AZONNAL, VAGY VÁRAKOZZON RÖVIDDEL A FUTÓPÁLYA ELŐTT

2.4.12.5. felszállási engedély törlése
HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reasons)
VÁRAKOZZON TOVÁBB, A FELSZÁLLÁSI ENGEDÉLY VISSZAVONVA,
ISMÉTLEM FELSZÁLLÁSI ENGEDÉLY VISSZAVONVA (ok MIATT)

2.4.12.6. ➔ HOLDING

VÁRAKOZOM

2.4.12.7. felszállás megakadályozása, ha a légi jármű már megkezdte a felszálláshoz való nekifutást

2.4.12.8. STOP IMMEDIATELY /(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY/
ÁLLJON MEG AZONNAL /(légi jármű hívójele megismételve) ÁLLJON MEG AZONNAL/

2.4.12.9. ➔ STOPPING

MEGÁLLOK

(A „VÁRAKOZOM” és a „MEGÁLLOK” kifejezések az 2.4.12.5. és 2.4.12.8. pontra vonatkozó eljárási kifejezések.)

2.4.12.10. helikopter üzemelés esetén

CLEARED FOR TAKE OFF /FROM (location)/ (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number)

FELSZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE /(hely)RŐL) (jelenlegi helyzet, gurulóút, a végső megközelítési és felszállási terület, futópálya és jelölése)

2.4.12.11. ➔ REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS

INDULÁSI UTASÍTÁSOKAT KÉRÜNK

2.4.12.12. AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT, or CLIMB) (instructions as appropriate)

INDULÁS UTÁN FORDULJON JOBBRA (vagy BALRA vagy EMELKEDJEN) (megfelelő utasítások)

2.4.13. Felszállás utáni fordulási és emelkedési utasítások

2.4.13.1. ➔ REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN

KÉRÜNK ENGEDÉLYT JOBB (vagy BAL) FORDULÓRA

2.4.13.2. RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED

JOBB (vagy BAL) FORDULÓ ENGEDÉLYEZVE

2.4.13.3. WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN

JOBB (vagy BAL) FORDULÓRA KÉSŐBB KAP ENGEDÉLYT

2.4.13.4. felszállási idő kérése

REPORT AIRBORNE

JELENTSE A FELSZÁLLÁST

2.4.13.5. AIRBORNE (time)

FELSZÁLLÁS (idő)-KOR

2.4.13.6. AFTER PASSING (level) (instructions)

(magasság) KERESZTEZÉSE UTÁN (utasítások)

2.4.13.7. ha követendő géptengely irány lett kijelölve

CONTINUE RUNWAY HEADING (instructions)

FOLYTASSA FUTÓPÁLYA IRÁNYON (utasítások)

2.4.13.8. TRACK EXTENDED CENTRE LINE (instructions)

FOLYTASSA A FUTÓPÁLYA MEGHOSSZABBÍTOTT KÖZÉPVONALÁN (utasítások)

2.4.13.9. CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions)

EMELKEDJEN EGYENES ÚTVONALON (utasítások)

2.4.14. A repülőtér forgalmi körébe való belépés

2.4.14.1. ➔ /aircraft type/ (position) (level) FOR LANDING

/légijármű típusa/ (hely)-EN (magasság)-ON LESZÁLLÁSI ENGEDÉLYT KÉREK

2.4.14.2. JOIN (direction of circuit) (position in circuit) (runway number) /SURFACE/ WIND

(direction and speed) (units) /TEMPERATURE /MINUS/ (number)/ QNH (or QFE) (number)

/(units)/ /TRAFFIC (detail)/

CSATLAKOZZON (szám) FUTÓPÁLYA (a forgalmi kör iránya) FORGALMI KÖRÉRE

(helynél) /TALAJ/ SZÉL (irány és erősség) (mértékegység), /HŐMÉRSÉKLET /MINUSZ/

(szám)/, QNH (vagy QFE) (szám) /(mértékegység)/ /FORGALOM (részletezve)/

2.4.14.3. MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number) /SURFACE/ WIND

(direction and speed) (units) /TEMPERATURE /MINUS/ (number)/ QNH (or QFE) (number)

/(units)/ /TRAFFIC (detail)/

VÉGEZZEN KÖZVETLEN MEGKÖZELÍTÉST (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA /TALAJ/ SZÉL

(irány és erősség) (mértékegység) /HŐMÉRSÉKLET /MINUSZ/ (szám)/ QNH (vagy QFE)

(szám) /(mértékegység)/ /FORGALOM (részletezve)/

2.4.14.4. ahol ATIS tájékoztatás áll rendelkezésre

➔ (aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING

(légijármű típus) (hely)-EN (magasság)-ON LESZÁLLÁSI ENGEDÉLYT KÉREK,

VETTEM AZ (ATIS azonosító betűjel) INFORMÁCIÓT

2.4.14.5. JOIN (position in circuit) /RUNWAY (number)/ QNH (or QFE) (number) /(units)/

/TRAFFIC (detail)/

CSATLAKOZZON A (jelölés) FUTÓPÁLYA FORGALMI KÖR (hely)-RE QNH (vagy

QFE) (szám) /(mértékegység)/ /FORGALOM (részletezve)/

2.4.15. A forgalmi körön

2.4.15.1. ➔ (position in circuit, e.g. DOWNWIND/FINAL)

(forgalmi körön elfoglalt helyzet, pl.: HOSSZÚFAL/ALAPFAL)

2.4.15.2. NUMBER ... FOLLOW (aircraft type and position) /additional instructions if required/

LESZÁLLÁSI SORSZÁMA (szám) KÖVESSE A (légijármű típusa és helyzete) (szükség szerint további utasítások)

2.4.16. Megközelítéssel kapcsolatos utasítások

2.4.16.1. MAKE SHORT APPROACH

VÉGEZZEN RÖVID MEGKÖZELÍTÉST

2.4.16.2. MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND)

VÉGEZZEN HOSSZÚ MEGKÖZELÍTÉST (vagy NYÚJTSA MEG A HOSSZÚFALAT)

2.4.16.3. REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL)

JELENTSE AZ ALAPFALAT (vagy VÉGSŐ EGYENEST, vagy HOSSZÚ VÉGSŐ EGYENEST)

A „HOSSZÚ VÉGSŐ EGYENES” (LONG FINAL) jelentést akkor kell alkalmazni, ha egy légijármű a földetérési ponttól számított 4 NM (7 km) távolságon kívül fordul a végső egyenesre, vagy, ha közvetlen megközelítés során 8 NM (15 km) távolságra van a földetérési ponttól. Mindkét esetben „VÉGSŐ EGYENES” (FINAL) jelentést követelnek meg, amikor a légijármű a földetérési ponttól számított 4 NM (7 km) távolságban van.

2.4.16.4. CONTINUE APPROACH /PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND/

FOLYTASSA A MEGKÖZELÍTÉST /KÉSZÜLJÖN FEL ESETLEGES ÁTSTARTOLÁSRA/

2.4.16.5. CANCEL/ABORT (type) APPROACH I SAY AGAIN CANCEL/ABORT (type) APPROACH /DUE (reason) / (alternative clearance proposed)

TÖRLÖM/SZAKÍTSA MEG A (típus) MEGKÖZELÍTÉST ISMÉTLEM, TÖRLÖM/SZAKÍTSA MEG A (típus) MEGKÖZELÍTÉST / (ok) MIATT / (új javaslat)

2.4.17. Leszállási engedély

2.4.17.1. RUNWAY (number) CLEARED TO LAND

(jelölés) FUTÓPÁLYÁRA LESZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE

2.4.17.2. amikor csökkentett futópálya elkülönítést alkalmaznak

(traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND

(forgalmi tájékoztatás) (szám) FUTÓPÁLYÁRA LESZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE

2.4.17.3. különleges műveletek esetén

CLEARED TOUCH AND GO

TALAJÉRINTÉSES ÁTSTARTOLÁS ENGEDÉLYEZVE

2.4.17.4. MAKE FULL STOP

VÉGEZZEN TELJES LESZÁLLÁST (megállással)

2.4.17.5. futópálya feletti, vagy azzal párhuzamos megközelítés esetén, egyeztetett legkisebb magasságra való süllyedéssel

2.4.17.6. ➔ REQUEST LOW APPROACH (reasons)

KÉRÜNK ENGEDÉLYT AZ ALACSONYAN TÖRTÉNŐ ÁTHÚZÁSRA (ok)

2.4.17.7. CLEARED LOW APPROACH /RUNWAY (number)/ /(altitude restriction if required) (go around instructions)/

ALACSONYAN TÖRTÉNŐ ÁTHÚZÁS ENGEDÉLYEZVE (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA/ /(magasság megkötés, ha szükséges), (átstartolási utasítások)/

2.4.17.8. az irányító torony vagy más megfigyelő hely feletti áthúzás, a földi megfigyelés elősegítésére

2.4.17.9. ➔ REQUEST LOW PASS (reasons)

KÉRÜNK ENGEDÉLYT ALACSONY ÁTHÚZÁSRA (ok)

2.4.17.10. CLEARED LOW PASS /as in f./

ALACSONY ÁTHÚZÁS ENGEDÉLYEZVE /mint az „f” jelű kifejezésben/

2.4.17.11. helikopter üzemelés esetén

➔ REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location))

KÉRÜNK KÖZVETLEN MEGKÖZELÍTÉST (vagy KÖRÖZÉSES MEGKÖZELÍTÉST, BAL (vagy JOBB) FORDULÓVAL (helyre))

2.4.17.12. MAKE STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-off area) /ARRIVAL (or ARRIVAL ROUTE) (number, name, or code)/. /HOLD SHORT OF (active runway, extended runway centre line, other)/. /REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway centre line, other helicopter or aircraft)/. /CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)/. CLEARED TO LAND

VÉGEZZEN KÖZVETLEN MEGKÖZELÍTÉST (vagy KÖRÖZÉSES MEGKÖZELÍTÉST, BAL (vagy JOBB) FORDULÓVAL (helyre, futópályára, gurulóútra, végső megközelítési és felszállási területre)/ÉRKEZÉSI ÚTVONAL (szám, név, vagy kód)/. VÁRAKOZZON RÖVIDDEL (üzemelő futópálya, meghosszabbított futópálya középvonala, egyéb előtt)/. TARTSON (irányt és távolságot) (futópályától, futópálya középvonalától, egyéb helikoptertől vagy légijárműtől)/. ÓVATOSAN (magasfeszültségű vezetékek, kivilágítatlan akadályok, légijármű keltette turbulencia stb.)/. LESZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE

2.4.18. Légijármű késleltetése

2.4.18.1. CIRCLE THE AERODROME

KÖRÖZZÖN A REPÜLŐTÉR FELETT

2.4.18.2. ORBIT (RIGHT, or LEFT) /FROM PRESENT POSITION/

/JELENLEGI HELYZETEBŐL/ KÖRÖZZÖN JOBBRA (vagy BALRA)

2.4.18.3. MAKE ANOTHER CIRCUIT

TEGYEN MEG MÉG EGY KÖRT

2.4.19. Elhibázott megközelítés

2.4.19.1. GO AROUND, I SAY AGAIN GO AROUND

STARTOLJON ÁT, ISMÉTLEM STARTOLJON ÁT

2.4.19.2. ➔ GOING AROUND

ÁTSTARTOLUNK

2.4.20. Légijárműnek nyújtott tájékoztatás

2.4.20.1. ha a légijármű vezető a futómű vizuális ellenőrzését kéri:

2.4.20.1.1. LANDING GEAR APPEARS DOWN

FUTÓK LÁTSZÓLAG KINT

2.4.20.1.2. RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN)

JOBB (vagy BAL, vagy ORR) FUTÓ LÁTSZÓLAG BENT (vagy KINT)

2.4.20.1.3. WHEELS APPEAR UP

FUTÓK LÁTSZÓLAG BENT

2.4.20.1.4. RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN)

JOBB (vagy BAL, vagy ORR) FUTÓ LÁTSZÓLAG NINCS BENT (vagy KINT)

2.4.20.2. felszálló/leszálló légijármű keltette turbulencia

CAUTION, WAKE TURBULENCE /FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)/ /additional information as required/

VIGYÁZAT, TURBULENCIA /ÉRKEZŐ (vagy INDULÓ) (légijármű típus) LÉGIJÁRMŰ MIATT/ /szükség szerint egyéb kiegészítő tájékoztatások/

2.4.20.3. gurulóúton vagy előtéren hajtóművező légijármű mögött elguruló légijárműnek

CAUTION, JET BLAST

VIGYÁZAT, KIÁRAMLÓ GÁZSUGÁR (a hajtóműből)

2.4.20.4. légszaváros légijármű keltette légörvény

CAUTION SLIPSTREAM

VIGYÁZAT, LÉGCSAVAR OKOZTA LÉGÖRVÉNY

2.4.21. Futópálya elhagyás és leszállás utáni közleményváltások

2.4.21.1. CONTACT GROUND (frequency)

TÉRJEN ÁT A GURÍTÓRA (frekvencia)

2.4.21.2. WHEN VACATED CONTACT GROUND (frequency)

HA ELHAGYTA A FUTÓPÁLYÁT, TÉRJEN ÁT A GURÍTÓRA (frekvencia)

2.4.21.3. EXPEDITE VACATING

MINÉL ELŐBB HAGYJA EL A FUTÓPÁLYÁT

2.4.21.4. YOUR STAND (or GATE) (designation)

ÁLLÓHELYE (vagy UTASHÍD) (szám vagy jelölés)

2.4.21.5. TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND, or CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT GROUND (frequency)

FORDULJON LE BALRA (vagy JOBBRA) az ELSŐN (vagy a MÁSODIKON, vagy a LEGMEGFELELŐBB GURULÓÚTON) ÉS TÉRJEN ÁT A GURÍTÓRA (frekvencia)

2.4.21.6. FOLLOW THE FOLLOW ME CAR

KÖVESSE A BEÁLLÍTÓ GÉPKOCSIT

2.4.21.7. FOLLOW THE MARSHALLER'S/SIGNAL MAN'S INSTRUCTION

KÖVESSE A BEÁLLÍTÓ UTASÍTÁSAIT

2.4.21.8. helikopter üzemelés esetén

AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or) HELICOPTER PARKING POSITION (area)

VÉGEZZEN LÉGI GURULÁST A HELIKOPTER ÁLLÓHELYRE, (vagy) PARKOLÓ TERÜLETRE

2.4.21.9. AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) /CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)/

VÉGEZZEN LÉGI GURULÁST (helyre, vagy útvonalon KERESZTÜL, amelyik a megfelelő) VIGYÁZAT (por, hófúvás, lebegő hulladék, guruló könnyű légijármű, személyek stb.)/

2.4.21.10. AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel)

VÉGEZZEN LÉGI GURULÁST (egyenesen, a kérésnek megfelelően, vagy a meghatározott útvonalon KERESZTÜL) (helyre, helikopter-repülőtérre, mozgási területre, üzemelő, vagy üzemén kívül lévő futópályára). KERÜLJE KI (légijárművet, vagy járművet, vagy személyeket)

2.5. ATS egységek közötti koordináció

2.5.1. Számított adatok és javítások

2.5.1.1. ESTIMATE /direction of flight/ (aircraft call sign) /SQUAWKING (SSR code)/ (type) ESTIMATED (significant point) (time) (level) (or DESCENDING FROM (level) TO (level) /SPEED (filed TAS)/ (route) /REMARKS/

SZÁMÍTOTT ADAT /légijármű repülési iránya/ (légijármű hívójele) /SSR kódja/ (légijármű típusa) SZÁMÍTOTT (fontos pont) (idő) (magasság) (vagy SÜLLYEDŐ-BEN) (magasság)-RÓL (magasság)-RA /SEBESSÉG (FPL TAS rovat)/ (útvonal) /MEGJEGYZÉSEK/

2.5.1.2. a számított adatokat adó egység közleménye:

ESTIMATE (significant point) ON (aircraft call sign)

SZÁMÍTOTT (fontos pont) A (légijármű hívójele)-RÓL

2.5.1.3. a számított adatokat vevő egység válasza, ha a repülési terv adatok nem állnak rendelkezésre

NO DETAILS

NINCS REPÜLÉSI TERV

2.5.1.4. a számított adatokat vevő egység válasza, ha a repülési terv adatok rendelkezésre állnak

(aircraft type) (destination)

(légijármű típus) (rendeltetési repülőtér)

2.5.1.5. a számított adatokat adó egység

/SQUAWKING (SSR code)/ /ESTIMATED/ (significant point) (time) AT (level)

(SSR kódja) /SZÁMÍTOTT/ (fontos pont) (idő), magasság)

2.5.1.6. ESTIMATE UNMANNED FREE BALLON(S) (identification and classification)

ESTIMATED OVER (place) AT (time) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (figure or figures)

/or FLIGHT LEVEL UNKNOWN/ MOVING (direction) ESTIMATED GROUND SPEED (figure) (other pertinent information, if any)

SZÁMÍTOTT ADAT SZEMÉLYZET NÉLKÜLI SZABAD BALLON(OK)RÓL (azonosító jel és osztálya) SZÁMÍTOTT (hely) FELETT (idő)-KOR, JELENTETT REPÜLÉSI SZINT(EK) (szám vagy számok) /vagy REPÜLÉSI SZINT ISMERETLEN/ MOZGÁSI IRÁNY (megjelölés) BECSÜLT FÖLD FELETTI SEBESSÉG (szám) (egyéb ide vonatkozó tájékoztatás, ha rendelkezésre áll)

2.5.1.7. REVISION (aircraft call sign) (details as necessary)

JAVÍTÁS (légijármű hívójele) (szükség szerinti részletezés)

2.5.2. Irányítás átadás kérése

2.5.2.1. amikor a rádióösszeköttetés átadása és az irányítási felelősség átadása nem egyidőben történik

REQUEST RELEASE OF (aircraft call sign)

KÉRJÜK ÁT A (légijármű hívójele)-T

2.5.2.2. (aircraft call sign) RELEASED /AT(time)/ /conditions/restrictions/

(légijármű hívójele) ÁTADVA /(idő)-KOR/ /feltételek és/vagy megkötések/

2.5.2.3. IS (aircraft call sign) RELEASED /FOR CLIMB (or DESCENT)/

ÁT VAN-E ADVA (légijármű hívójele) EMELKEDÉSRE (vagy SÜLLYEDÉSRE)/

2.5.2.4. (aircraft call sign) NOT RELEASED /UNTIL (time or significant point)

(légijármű hívójele) NEM ADJUK ÁT /(idő vagy fontos pont)-IG/

2.5.2.5. UNABLE (aircraft call sign) /TRAFFIC IS (details)/

(légijármű hívójele)-T NEM TUDOM ÁTADNI /FORGALOM (részletek)/

2.5.3. Engedély módosítása

2.5.3.1. MAY WE CHANGE CLEARANCE OF (aircraft call sign) TO (details of alteration proposed)

MÓDOSÍTHATJUK (légijármű hívójele) ENGEDÉLYÉT (javasolt módosítás részletei)-RE

2.5.3.2. AGREED TO (alteration of clearance) OF (aircraft call sign)

HOZZÁJÁRULUNK (légijármű hívójele) (módosított engedély)-HEZ

2.5.3.3. UNABLE (aircraft call sign)

NEM JÁRULUNK HOZZÁ A (légijármű hívójele) ENGEDÉLYÉNEK MÓDOSÍTÁSÁHOZ

2.5.3.4. UNABLE (designed route, level, etc.) /FOR (aircraft call sign)/ /DUE (reason)/ (alternative clearance proposed)

NEM TUDOK HOZZÁJÁRULNI /légijármű hívójele/ (kért útvonalához, magasságához stb.) /(ok) MIATT/ (új javaslat)

2.5.4. Hozzájárulási kérelem

2.5.4.1. a légitármű már levegőben van, de a vonatkozó együttműködési megállapodásban meghatározottaktól eltérő feltételekkel kíván működni

APPROVAL REQUEST (aircraft call sign) ESTIMATED DEPARTURE FROM (significant point) AT (time)

HOZZÁJÁRULÁST KÉRÜNK (légitármű hívójele) SZÁMÍTOTT (fontos pont) ELHAGYÁSI IDEJE (idő)

2.5.4.2. (aircraft call sign) REQUEST APPROVED /restriction (if any)/

HOZZÁJÁRULUNK (légitármű azonosítója)-HOZ /korlátozás (ha van)/

2.5.4.3. (aircraft call sign) UNABLE (alternative instructions)

NEM TUDUNK HOZZÁJÁRULNI (légitármű hívójele)-HOZ (új javaslat)

2.5.5. Érkező légitármű 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 LÉGITÁRMŰ ÁTADÁSA/ (hívójele /SSR kódja, (típus), (indulási pont)-TÓL ÁTADVA (fontos pont vagy idő, vagy magasság)-ON, ENGEDÉLYEZVE (engedélyhatár) SZÁMÍTOTT ENGEDÉLYHATÁR (idő)-KOR (magasság)-ON /VÁRHATÓ BEVEZETÉSI IDŐ vagy KÉSEDELEM NEM VÁRHATÓ/ ÁTTÉRÉS (egység neve)-RE (idő)-KOR

2.5.6. Átadás

HANDOVER (aircraft call sign) /SQUAWKING (SSR code)/ POSITION (aircraft position) (level)

ÁTADÁS (légitármű hívójele) /SSR kódja/ HELYZETE (légitármű tartózkodási helye) (magasság)-ON

2.5.7. Azonnali engedélykérelem

2.5.7.1. a légitármű még nem szállt fel, de az irányítás átadási pontig a repülési ideje kevesebb, mint a vonatkozó együttműködési megállapodásban meghatározott adattovábbítási idő. A két lehetséges változat közül az alkalmazandót az együttműködési megállapodásban kell meghatározni

EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) EXPECTED DEPARTURE FROM (place) AT (time)

AZONNALI ENGEDÉLYT KÉREK (légitármű hívójele) VÁRHATÓ INDULÁSA (hely)-RŐL (idő)-KOR

2.5.7.2. EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) /ESTIMATED/ OVER (place) AT (time) REQUESTS (level or route, etc.)

AZONNALI ENGEDÉLYT KÉREK (légitármű hívójele) VÁRHATÓ/ (hely) FELETT (idő)-KOR KÉREK (útvonalat, vagy magasságot stb.)

2.5.8. Üzemelés a csökkentett függőleges elkülönítési minimum (rvsm) légtérben

2.5.8.1. egy légitárműre vonatkozó számított adat szóbeli koordinációban történő továbbításakor annak jelzésére, hogy az adott légitármű nem RVSM engedélyezett, valamint olyan automatikus adatcsere szóbeli kiegészítéseként, ahol az automatikus adat továbbításból a repülési terv 18. rovata nem kerül továbbításra (a közlést további szükséges tájékoztatással kell kiegészíteni)

NEGATIVE RVSM (supplementary information, e.g. state aircraft)

NEM RVSM ENGEDÉLYEZETT (kiegészítő tájékoztatás, pl.: állami légi jármű)

2.5.8.2. rendkívüli állapot/körülmény okának közlésére, amikor egy légi jármű erős turbulencia, vagy egyéb veszélyes meteorológiai képződmény (vagy berendezés hibája, amelyik a megfelelő) következtében képtelen az RVSM üzemelésre

UNABLE RVSM DUE TURBULENCE (or EQUIPMENT, as applicable)

KÉPTELEN AZ RVSM-re TURBULENCIA (vagy BERENDEZÉS, amelyik a megfelelő) MIATT

3. ATS felderítő szolgálat kifejezései

3.1. ATS felderítő szolgálatok általános kifejezései

3.1.1. Légi járművek azonosítása

3.1.1.1. REPORT HEADING /AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)/

JELENTSE AZ IRÁNYÁT /REPÜLÉSI SZINTJÉT (vagy TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁGÁT)/

3.1.1.2. FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits)

FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) AZONOSÍTÁS MIATT. IRÁNY (három számjegy)

3.1.1.3. TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING

ADJON AZONOSÍTÁSHOZ ÉS JELENTSE AZ IRÁNYÁT

3.1.1.4. RADAR CONTACT /position/

AZONOSÍTVA /hely/-EN

3.1.1.5. IDENTIFIED /position/

AZONOSÍTVA /hely/-EN

3.1.1.6. NOT IDENTIFIED/reason/ /RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION/

NINCS AZONOSÍTVA /ok miatt/ /TÉRJEN VISSZA (vagy FOLYTASSA) SAJÁT NAVIGÁCIÓVAL/

3.1.2. Helyzettájékoztatás

POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point))

HELYZETE (fontos pont)-TÓL (távolság)-RA (irány)-ON (vagy (fontos pont) FELETT vagy TRAVERZ))

3.1.3. Vektorálási utasítások

3.1.3.1. LEAVE (significant point) HEADING (three digits)

HAGYJA EL A (fontos pont)-OT (három számjegy) IRÁNYON

3.1.3.2. CONTINUE HEADING (three digits)

FOLYTASSA A (három számjegy) IRÁNYON

3.1.3.3. CONTINUE PRESENT HEADING

FOLYTASSA A JELENLEGI IRÁNYÁN

3.1.3.4. FLY HEADING (three digits)

REPÜLJÖN A (három számjegy) IRÁNYON

3.1.3.5. TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) /reason/

FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (három számjegy) IRÁNYRA /(ok) MIATT/

3.1.3.6. TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES /reason/

FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (fokérték) FOKOT /(ok) MIATT/

3.1.3.7. STOP TURN HEADING (three digits)

FEJEZZE BE A FORDULÓJÁT (három számjegy) IRÁNYON

3.1.3.8. FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (name) (significant point)

REPÜLJÖN (három számjegy) IRÁNYON, AMIKOR KÉPES TARTSON KÖZVETLENÜL (navigációs berendezés) (fontos pont) -RA

3.1.3.9. HEADING IS GOOD
IRÁNYA JÓ

3.1.4. A vektorálás befejezése

3.1.4.1. RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions)
FOLYTASSA SAJÁT NAVIGÁCIÓVAL (légijármű helyzete) (különleges utasítások)

3.1.4.2. RESUME OWN NAVIGATION /DIRECT/ (significant point) /MAGNETIC TRACK (three digits) DISTANCE (number) MILES (or KILOMETRES)/
FOLYTASSA SAJÁT NAVIGÁCIÓVAL /REPÜLJÖN EGYENESEN/ (fontos pont)-RA /MÁGNESES IRÁNY (három számjegy) TÁVOLSÁG (szám) TENGERI MÉRFÖLD (vagy KILOMÉTER)/

3.1.5. Manőverek

3.1.5.1. MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (or RIGHT) /reason/
CSINÁLJON BALRA (vagy JOBBRA) EGY 360 FOKOS FORDULÓT /(ok) MIATT/

3.1.5.2. ORBIT LEFT (or RIGHT) /reason/
KÖRÖZZÖN BALRA (vagy JOBBRA) /(ok) MIATT/

3.1.5.3. a fedélzeti irányrendszer megbízhatatlan működése esetén
MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or (number) DEGREES PER SECOND). START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND „NOW”
HAJTSON VÉGRE EGYÉRTÉKŰ (vagy FÉLÉRTÉKŰ) FORDULÓKAT, vagy (szám) FOK/MÁSODPERC ÉRTÉKŰ FORDULÓKAT. A FORDULÓKAT A „MOST” UTASÍTÁSRA KEZDJE MEG ÉS FEJEZZE BE

3.1.5.4. TURN LEFT (or RIGHT) NOW
MOST FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA)

3.1.5.5. STOP TURN NOW
MOST FEJEZZE BE A FORDULÓT

3.1.5.6. Ha a vektorálás, vagy a fenti manőverek okát meg kell adni, a következő kifejezéseket használják:

3.1.5.6.1. DUE TRAFFIC
FORGALOM MIATT

3.1.5.6.2. FOR SPACING
NAGYOBB TÁVOLSÁGTARTÁS ÉRDEKÉBEN

3.1.5.6.3. FOR DELAY
KÉSLELTETÉS MIATT

3.1.5.6.4. FOR DOWNWIND (or BASE, or FINAL)
HOSSZÚFALRA (vagy ALAPFALRA, vagy VÉGSŐ EGYENESRE)

3.1.6. Sebesség szabályozás

3.1.6.1. REPORT SPEED
JELENTSE A SEBESSÉGÉT

3.1.6.2. ➔ SPEED (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR)
SEBESSÉG (szám) CSOMÓ (vagy KILOMÉTER PER ÓRA)

3.1.6.3. MAINTAIN (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR) /OR GREATER (or OR LESS) / UNTIL (significant point)/
TARTSON (szám) CSOMÓ (vagy KILOMÉTER PER ÓRA) /VAGY TÖBBET (vagy VAGY KEVESEBBET) / SEBESSÉGET (fontos pont)-IG

3.1.6.4. DO NOT EXCEED (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR)

NE LÉPJE TÚL (szám) CSOMÓT (vagy KILOMÉTER PER ÓRA) SEBESSÉGET

3.1.6.5. MAINTAIN PRESENT SPEED

TARTSA JELENLEGI SEBESSÉGÉT

3.1.6.6. INCREASE (or REDUCE) SPEED TO (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR) /OR GREATER (or OR LESS)/

NÖVELJE (vagy CSÖKKENTSE) SEBESSÉGÉT (szám) CSOMÓRA (vagy KILOMÉTER PER ÓRÁRA /VAGY TÖBBRE (vagy VAGY KEVESEBBRE)/

3.1.6.7. INCREASE (or REDUCE) SPEED BY (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR)

NÖVELJE (vagy CSÖKKENTSE) SEBESSÉGÉT (szám) CSOMÓ (vagy KILOMÉTER PER ÓRA) ÉRTÉKKEL

3.1.6.8. RESUME NORMAL SPEED

TARTSON NORMÁLIS SEBESSÉGET

3.1.6.9. REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED

CSÖKKENTSÉN A LEGKISEBB MEGKÖZELÍTÉSI SEBESSÉGRE

3.1.6.10. REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED

CSÖKKENTSÉN A LEGKISEBB TISZTA SEBESSÉGRE

3.1.6.11. NO /ATC/ SPEED RESTRICTIONS

NINCS /ATC által kiadott/ SEBESSÉG MEGKÖTÉS

3.1.7. Helyzetjelentés

3.1.7.1. amikor a légijárműnek engedélyt adnak arra, hogy mellőzze a helyzetjelentések adását

OMIT POSITION REPORTS /UNTIL (specify)/

MELLŐZZE A HELYZETJELENTÉST /(meghatározás)-IG/

3.1.7.2. NEXT REPORT AT (significant point)

KÖVETKEZŐ HELYZETJELENTÉST (fontos pont)-NÁL ADJON

3.1.7.3. REPORTS REQUIRED ONLY AT (significant point(s))

HELYZETJELENTÉST CSAK (fontos ponton vagy ponto(ko)n)) ADJON

3.1.7.4. RESUME POSITION REPORTING

FOLYTASSA A HELYZETJELENTÉSEK ADÁSÁT

3.1.8. Forgalmi tájékoztatás és kitérési manőverek

3.1.8.1. TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight) /any other pertinent information/

FORGALOM (szám) ÓRA-IRÁNYBAN (távolság) (forgalom haladási iránya) /egyéb tájékoztatások/

3.1.8.1.1. UNKNOWN

ISMERETLEN

3.1.8.1.2. SLOW MOVING

LASSÚ MOZGÁSÚ

3.1.8.1.3. FAST MOVING

GYORS MOZGÁSÚ

3.1.8.1.4. CLOSING

KÖZELEDŐBEN

3.1.8.1.5. OPPOSITE (or SAME) DIRECTION

SZEMBEJÖVŐ (vagy AZONOS) IRÁNYON

3.1.8.1.6. OVERTAKING

ELŐZÉST HAJT VÉGRE

3.1.8.1.7. CROSSING LEFT TO RIGHT (or RIGHT TO LEFT)

BALRÓL JOBBRA (vagy JOBBRÓL BALRA) KERESZTEZ

3.1.8.1.8. (aircraft type)

(légijármű típusa - ha ismert)

3.1.8.1.9. (level)

(magasság - ha ismert)

3.1.8.1.10. CLIMBING (or DESCENDING)

EMELKEDIK (vagy SÜLLYED) - ha ismert

3.1.8.2. iránykérés kitérésre

→ REQUEST VECTORS

KÉREK IRÁNYOKAT

3.1.8.3. DO YOU WANT VECTORS?

KÍVÁN IRÁNYOKAT (a kitéréshez)?

3.1.8.4. az ismeretlen forgalom elhagyásakor

CLEAR OF TRAFFIC /appropriate instructions/

ELHAGYTA AZ ISMERETLEN FORGALMAT /megfelelő utasítások/

3.1.8.5. kitérítő ténykedésre adott utasítás

TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (three digits) TO AVOID /UNIDENTIFIED/ TRAFFIC (bearing by clock-reference and distance)

AZONNAL FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (három számjegy) IRÁNYRA, /AZONOSÍTATLAN/ FORGALOM ELKERÜLÉSÉRE (forgalom iránya óra-irány szerint és a távolság megjelölésével)

3.1.8.6. TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID /UNIDENTIFIED/ TRAFFIC AT (bearing by clock-reference and distance)

AZONNAL FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (fokérték) FOKOT, /AZONOSÍTATLAN/ FORGALOM ELKERÜLÉSÉRE (forgalom iránya óra-irány szerint és a távolság megjelölésével)

3.1.9. Rádióösszeköttetés és rádióhiba

3.1.9.1. /IF/ RADIO CONTACT LOST (instructions)

/HA/ A RÁDIÓÖSSZKÖTTETÉS ELVESZETT (utasítások)

3.1.9.2. IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (number) MINUTES (or SECONDS) (instructions)

HA NEM LESZ RÁDIÓÖSSZKÖTTETÉSE (szám) PERCIG (vagy MÁSODPERCIG) (utasítások)

3.1.9.3. REPLY NOT RECEIVED (instructions)

ADÁSÁT NEM VETTEM (utasítások)

3.1.9.4. ha rádióhibát feltételeznek

IF YOU READ /manoeuvre instructions or SQUAWK (code or IDENT)/

HA VESZI AZ ADÁST /manőverre szóló utasítások, vagy ÁLLÍTSA A TRANSZPONDERÉT (kód)-RA vagy ADJON SPI AZONOSÍTÓ JELET)/

3.1.9.5. (manoeuvre, SQUAWK or IDENT) OBSERVED. POSITION (position of aircraft) [(instructions)]

(manőver, KÓDVÁLTÁS, vagy SPI AZONOSÍTÓ JELE) MEGFIGYELVE. HELYZETE (a légijármű helye) [(utasítások)]

3.1.10. Radarszolgáltatás befejezése

3.1.10.1. RADAR SERVICE(or IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (reason)] (instructions)

RADARSZOLGÁLTATÁS (vagy AZONOSSÁG FENNTARTÁSA) BEFEJEZVE [(ok) MIATT] (egyéb utasítások)

3.1.10.2. WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information)

RÖVIDESEN ELVESZÍTEM AZ AZONOSSÁGOT (megfelelő utasítások vagy tájékoztatások)

3.1.10.3. IDENTIFICATION LOST /reasons/ (instructions)

ELVESZTETTEM AZ AZONOSSÁGÁT /(ok) MIATT/ (utasítások)

3.1.11. RADAR BERENDEZÉSBEN BEÁLLÓ VÁLTOZÁS (ROMLÁS)

3.1.11.1. SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary)

MÁSODLAGOS RADAR MEGHIBÁSODOTT (megfelelő tájékoztatások szükség szerint)

3.1.11.2. PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary)

ELSŐDLEGES RADAR MEGHIBÁSODOTT (megfelelő tájékoztatások szükség szerint)

3.2. Radar a bevezető irányító szolgálatnál

3.2.1. Radarvektorálás a bevezetéshez

3.2.1.1. VECTORING FOR (type of pilot-interpreted aid e.g. ILS, VOR, NDB) APPROACH RUNWAY (number)

RADARVEKTORÁLÁS A (jelölés) FUTÓPÁLYA a légijármű vezető által önállóan végzett bevezetést kiszolgáló navigációs berendezés, pl.: ILS, VOR, NDB)-RE

3.2.1.2. VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number)

RADARVEKTORÁLÁS A (jelölés) FUTÓPÁLYA, LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ MEGKÖZELÍTÉSÉHEZ

3.2.1.3. VECTORING FOR (positioning in the circuit)

RADARVEKTORÁLÁS A (jelölés) FUTÓPÁLYA (forgalmi körének meghatározott pontja)-RA

3.2.1.4. VECTORING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number)

RADARVEKTORÁLÁS A (jelölés) FUTÓPÁLYA LÉGTÉR ELLENŐRZŐ RADAR SEGÍTSÉGÉVEL VÉGREHAJTOTT MEGKÖZELÍTÉSÉHEZ

3.2.1.5. VECTORING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (number)

VEKTORÁLÁS A (jelölés) FUTÓPÁLYA PRECIZIÓS MEGKÖZELÍTÉSÉHEZ

3.2.1.6. (type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions)

(típusú) MEGKÖZELÍTÉS NEM LEHETSÉGES (ok) MIATT (másféle bevezetésre adott utasítások)

3.2.2. Radarvektorálás ILS vagy egyéb a légijármű vezetője által önállóan végzett bevezetést kiszolgáló navigációs berendezésre

3.2.2.1. POSITION (number) MILES (or KILOMETRES) from (fix). TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits)

HELYZETE (szám) MÉRFÖLD (vagy KILOMÉTER) a (ponttól). FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (három számjegy) IRÁNYRA

3.2.2.2. YOU WILL INTERCEPT (radio aid or track) (distance) FROM (significant point or TOUCHDOWN)

A (navigációs berendezést vagy útvonalat) (távolság)-NÁL FOGJA ELÉRNI (fontos ponttól vagy A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL)

3.2.2.3. amikor a légijármű vezetője meghatározott távolságra történő ráhelyezést kér

➔ REQUEST (distance) FINAL

(távolság) HOSSZÚSÁGÚ VÉGSŐ EGYENEST KÉRÜNK

3.2.2.4. CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number)

ENGEDÉLYEZVE AZ (típusú) MEGKÖZELÍTÉS A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA

3.2.2.5. utasítások és tájékoztatások

REPORT ESTABLISHED ON /ILS/ LOCALIZER (or ON GBAS/SBAS/MLS APPROACH COURSE)

JELENTSE, HA AZ /ILS/ IRÁNYSAVOT (vagy a GBAS/SBAS/MLS MEGKÖZELÍTÉSI IRÁNYT KÖVETI

3.2.2.6. CLOSING FROM LEFT (or RIGHT) /REPORT ESTABLISHED/

BALRÓL (vagy JOBBRÓL) ZÁRKÓZIK FEL, /JELENTSE, HA KÖVETI/

3.2.2.7. TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits)/TO INTERCEPT/ or /REPORT ESTABLISHED/

FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (három számjegy) IRÁNYRA /HOGY KÖVESSE A RÁDIÓNAVIGÁCIÓS BERENDEZÉST/ vagy /JELENTSE, HA KÖVETI/

3.2.2.8. EXPECT VECTORS ACROSS (localizer course or radio aid) (reason)

A RADAR VEKTOROK VÁRHATÓAN KERESZTÜLVISZIK AZ (ILS irányzávon vagy rádiónavigációs berendezésen) (ok) MIATT)

3.2.2.9. THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (localizer course or radio aid) /reason/ EZ A FORDULÓ KERESZTÜLVISZI (ILS irányzávon vagy rádiónavigációs berendezésen) /(ok) MIATT/

3.2.2.10. TAKING YOU THROUGH (localizer course or radio aid) /reason/ KERESZTÜLVISZEM (ILS irányzávon vagy rádióberendezésen) /(ok) MIATT/

3.2.2.11. MAINTAIN (altitude) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION

TARTSON (magasság) A SIKLÓPÁLYA ELÉRÉSÉIG

3.2.2.12. REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH

JELENTSE, HA A SIKLÓPÁLYÁT KÖVETI

3.2.2.13. INTERCEPT (localizer course or radio aid) /REPORT ESTABLISHED/

ÁLLJON RÁ (ILS irányzávon vagy navigációs berendezés)-RE /JELENTSE, HA KÖVETI/

3.2.3. Egymástól független és egymástól függő párhuzamos megközelítési műveletek

3.2.3.1. CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) ENGEDÉLYEZVE (megközelítés típusa) MEGKÖZELÍTÉS A (szám) BAL (vagy JOBB) FUTÓPÁLYÁRA

3.2.3.2. YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE)

KERESZTEZTE AZ IRÁNYSAVOT (vagy a GBAS/SBAS/MLS VÉGSŐ MEGKÖZELÍTÉSI IRÁNYT). FORDULJON AZONNAL BALRA (vagy JOBBRA) és TÉRJEN VISSZA AZ IRÁNYSAVRA (vagy a GBAS/SBAS/MLS VÉGSŐ MEGKÖZELÍTÉSI IRÁNYRA)

3.2.3.3. ILS (or MLS) RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) LOCALIZER (or MLS) FREQUENCY IS (frequency)

A (szám) BAL (vagy JOBB) FUTÓPÁLYA IRÁNYSAV (vagy MLS) FREKVENCIAJA (frekvencia)

3.2.3.4. kitérítő ténykedésre, ha azt tapasztalják, hogy egy légijármű megsérti a biztonsági zónát (NTZ-t)

TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES (or HEADING) (three digits) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC /DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH/, CLIMB TO (altitude)

FORDULJON AZONNAL BALRA (vagy JOBBRA) (szám) FOKOT) vagy (három számjegy) IRÁNYRA), FORGALOM ELKERÜLÉS MIATT /HOGY ELKERÜLJE A SZOMSZÉDOS PÁLYÁRA MEGKÖZELÍTÉST VÉGZŐ LÉGIJÁRMŰVET/, EMELKEDJEN (magasság)-RA

3.2.3.5. kitérítő ténykedésre, 400 láb (120 m) alatt, amikor párhuzamos futópályákra meghatározott akadály felmérési síkokat alkalmaznak

CLIMB TO (altitude) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC /DEVIATING FROM ADJECENT APPROACH/ (further instructions)

AZONNAL EMELKEDJEN (magasság)-RA FORGALOM ELKERÜLÉS MIATT /HOGY ELKERÜLJE A SZOMSZÉDOS PÁLYÁRA MEGKÖZELÍTÉST VÉGZŐ LÉGIJÁRMŰVET/ (további utasítások)

3.2.4. Légtér ellenőrző radarral kapcsolatos rádiótávbeszélő kifejezések

3.2.4.1. Szolgáltatás

3.2.4.1.1. THIS WILL BE SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number) TERMINATING AT (distance) FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (or HEIGHT) (number) FEET (or METRES), CHECK YOUR MINIMA /IN CASE OF GO AROUND (instructions)/

LÉGTÉR ELLENŐRZŐ RADARRAL VÉGREHAJTOTT RADAR BEVEZETÉS LESZ A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA, BEVEZETÉSI UTASÍTÁSOKAT A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL (távolság-ig) ADOK, AKADÁLYMENTES TENGERSZINT (vagy FÖLDFELSZÍN FELETTI MAGASSÁG) ELLENŐRIZZE A MINIMUMÁT. /ÁTSTARTOLÁS ESETÉN (utasítások)/

3.2.4.1.2. APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (distance) FROM TOUCHDOWN

A BEVEZETÉSI UTASÍTÁSOKAT A KÜSZÖBTŐL (távolságig) ADOM

3.2.4.2. Magassági tájékoztatás

3.2.4.2.1. COMMENCE DESCENT NOW /TO MAINTAIN A (number) DEGREE GLIDE PATH/

MOST KEZDJE EL A SÜLLYEDÉST /TARTSON (szám) FOKOS SIKLÓPÁLYÁT/

3.2.4.2.2. (distance) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units)

(távolsága) A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL, TENGERSZINT (vagy FÖLDFELSZÍN) FELETTI MAGASSÁGÁNAK (számok és mértékegység) KELL LENNIE

3.2.4.3. Helyzettájékoztatás

(distance) FROM TOUCHDOWN

(távolság) A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL

3.2.4.4. Ellenőrzések

3.2.4.4.1. CHECK GEAR DOWN /AND LOCKED/

ELLENŐRIZZE, HOGY FUTÓJA KINT /ÉS RÖGZÍTVE/VAN-E

3.2.4.4.2. OVER THRESHOLD

A KÜSZÖB FÖLÖTT

3.2.4.5. A megközelítés befejezése

3.2.4.5.1. REPORT VISUAL

JELENTSE, HA LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VAN

3.2.4.5.2. REPORT RUNWAY /LIGHTS/ IN SIGHT

JELENTSE, HA LÁTJA A FUTÓPÁLYÁT /FUTÓPÁLYA FÉNYEKET/

3.2.4.5.3. APPROACH COMPLETED /CONTACT (unit)/

A BEVEZETÉS BEFEJEZVE /TÉRJEN ÁT (egységre)/

3.2.5. Precíziós bevezető radarral kapcsolatos rádiótávbeszélő kifejezések

3.2.5.1. Szolgáltatás

3.2.5.1.1. THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY (number)

PRECÍZIÓS RADAR BEVEZETÉS LESZ A (jelölés) FUTÓPÁLYÁRA

3.2.5.1.2. PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions)

PRECÍZIÓS BEVEZETÉS NEM LEHETSÉGES (ok) MIATT (más megközelítési módra szóló utasítás)

3.2.5.1.3. IN CASE OF GO AROUND (instructions)

HA ÁTSTARTOL (utasítások)

3.2.5.2. Rádiótávbeszélő összeköttetés

3.2.5.2.1. DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS

NE VÁLASZOLJON A TOVÁBBI RÁDIÓ ADÁSOKRA

3.2.5.2.2. REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE INSTRUCTIONS

VÁLASZÁT NEM VETTEM. FOLYTATOM AZ UTASÍTÁSOKAT

3.2.5.3. Oldalszög tájékoztatás

3.2.5.3.1. CLOSING /SLOWLY (or QUICKLY)/ /FROM THE LEFT (or FROM THE RIGHT)

/LASSAN (vagy GYORSAN)/ KÖZELEDIK BALRÓL (vagy JOBBRÓL)/

3.2.5.3.2. HEADING IS GOOD

GÉPTENGELY IRÁNYA JÓ

3.2.5.3.3. ON TRACK

KÖZÉPVONALON

3.2.5.3.4. SLIGHTLY (or WELL, or GOING) LEFT (or RIGHT) OF TRACK

KISSÉ (vagy NAGYON vagy ELTÉR) BALRA (vagy JOBBRA) A KÖZÉPVONALTÓL

3.2.5.3.5. (number) METRES LEFT (or RIGHT) OF TRACK

(szám) MÉTERREL BALRA (vagy JOBBRA) A KÖZÉPVONALTÓL

3.2.5.4. Magassági tájékoztatás

3.2.5.4.1. APPROACHING GLIDE PATH

KÖZELEDŐBEN A SIKLÓPÁLYÁHOZ

3.2.5.4.2. COMMENCE DESCENT NOW /AT (number) FEET PER MINUTE OR (number) METRES PER SECOND) (or ESTABLISH A (number) DEGREE GLIDE PATH)/

MOST KEZDJE EL A SÜLLYEDÉST /(szám) LÁB PER PERC VAGY (szám) MÉTER PER MÁSODPERC ÉRTÉKKEL (vagy TARTSON (szám) FOKOS SIKLÓPÁLYÁT)/

3.2.5.4.4. RATE OF DESCENT IS GOOD

SÜLLYEDÉS MÉRTÉKE JÓ

3.2.5.4.5. ON GLIDE PATH

SIKLÓPÁLYÁN

3.2.5.4.6. SLIGHTLY (or WELL, or GOING) ABOVE (or BELOW) GLIDE PATH

KISSÉ (vagy NAGYON) A SIKLÓPÁLYA FELETT (vagy ALATT), vagy KISSÉ (vagy NAGYON) A SIKLÓPÁLYA FÖLÉ (vagy ALÁ) MEGY

3.2.5.4.7. /STILL/ (number) FEET (or METRES) TOO HIGH (or TOO LOW)

(MÉG MINDIG) (szám) LÁBBAL (vagy MÉTERREL) A SIKLÓPÁLYA FELETT (vagy ALATT), vagy (MÉG MINDIG) TÚL MAGAS (vagy TÚL ALACSONY)

3.2.5.4.8. ADJUST RATE OF DESCENT

SZABÁLYOZZA A SÜLLYEDÉS MÉRTÉKÉT

3.2.5.4.9. COMING BACK /SLOWLY (or QUICKLY)/ TO GLIDE PATH

/LASSAN (vagy GYORSAN)/ VISSZATÉRŐBEN A SIKLÓPÁLYÁRA

3.2.5.4.10. RESUME NORMAL RATE OF DESCENT

VEGYE FEL ÚJRA A NORMÁL SÜLLYEDÉSI ÉRTÉKET

3.2.5.4.11. ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (to be followed by appropriate instructions)

A MAGASSÁGI ELEM MEGHIBÁSODOTT (megfelelő utasítások)

3.2.5.4.12. (distance) FROM TOUCHDOWN. ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units)

(távolság) A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL. TENGERSZINT (vagy FÖLDFELSZÍN) FELETTI MAGASSÁGÁNAK (számok és mértékegység) KELL LENNIE

3.2.5.5. Helyzettájékoztató

3.2.5.5.1. (distance) FROM TOUCHDOWN

(távolság) A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL

3.2.5.5.2. OVER APPROACH LIGHTS

A BEVEZETŐ FÉNYSOR FÖLÖTT

3.2.5.5.3. OVER THRESHOLD

A KÜSZÖB FÖLÖTT

3.2.5.6. ELLENŐRZÉSEK

3.2.5.6.1. CHECK GEAR DOWN AND LOCKED

ELLENŐRIZZE, HOGY FUTÓJA KINT ÉS RÖGZÍTVE VAN-E

3.2.5.6.2. CHECK DECISION ALTITUDE (or HEIGHT)

ELLENŐRIZZE AZ ELHATÁROZÁSI TENGERSZINT (vagy FÖLDFELSZÍN) FELETTI MAGASSÁGÁT

3.2.5.7. A megközelítés befejezése

3.2.5.7.1. REPORT VISUAL

JELENTSE, HA LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VAN

3.2.5.7.2. REPORT RUNWAY /LIGHTS/ IN SIGHT

JELENTSE, HA LÁTJA A FUTÓPÁLYÁT /FUTÓPÁLYA FÉNYEKET/

3.2.5.7.3. APPROACH COMPLETED /CONTACT (unit)/

A BEVEZETÉS BEFEJEZVE /TÉRJEN ÁT (egységre)/

3.2.5.8. MEGSZAKÍTOTT MEGKÖZELÍTÉS

3.2.5.8.1. CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND (missed approach instructions)

FOLYTASSA LÁTÁSSAL VAGY STARTOLJON ÁT (megszakított megközelítési utasítások)

3.2.5.8.2. GO AROUND IMMEDIATELY /missed approach instructions/ (reason)

AZONNAL STARTOLJON ÁT /megszakított megközelítési utasítások/ (oka)

3.2.5.8.3. ARE YOU GOING AROUND?

ÁTSTARTOL?

3.2.5.8.4. IF GOING AROUND (appropriate instructions)

HA ÁTSTARTOL (megfelelő utasítások)

3.2.5.8.5. ➔ GOING AROUND

ÁTSTARTOLUNK

3.3. A másodlagos felderítő radarral (SSR) kapcsolatos kifejezések

3.3.1. Az SSR berendezés képességének meghatározása

3.3.1.1. ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY

KÖZÖLJE A TRANSZPONDERE KÉPESSÉGÉT

3.3.1.2. ➔ TRANSPONDER (as shown in the flight plan)

(a repülési tervben feltüntetett) TÍPUSÚ TRANSZPONDER VAN A FEDÉLZETEN

3.3.1.3. ➔ NEGATIVE TRANSPONDER

NINCS TRANSZPONDER A FEDÉLZETEN

3.3.2. A transzponder beállítására adott utasítás

3.3.2.1. FOR DEPARTURE SQUAWK (code)

INDULÁS ELŐTT ÁLLÍTSA A TRANSZPONDERÉT (szám) -RA

3.3.2.2. SQUAWK (code)

ÁLLÍTSA TRANSZPONDERÉT (szám) -RA

3.3.3. Ha fel kell kérni a személyzetet egy, már előzetesen kapcsolt kód újrapcsolására

3.3.3.1. RESET SQUAWK /(mode)/ (code)

ÁLLÍTSA BE ÚJRA A (módot) (kódot)

3.3.3.2. ➔ RESETTING (mode) (code)

ÚJRAÁLLÍJTUK A (módot) (kódot)

3.3.4. Ha kérni kell a légijármű azonosítás újrapcsolását

REENTER MODE S AIRCRAFT IDENTIFICATION

ÁLLÍTSA BE ÚJRA AZ S MÓDÚ LÉGIJÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELÉT

3.3.5. Ha fel kell kérni a személyzetet a már beállított „a” módú kód megerősítésére

3.3.5.1. CONFIRM SQUAWK (code)

ERŐSÍTSE MEG A KÓDJÁT

3.3.5.2. ➔ SQUAWKING (code)

TRANSZPONDERKÓD (kód)

3.3.6. Ha fel kell kérni a személyzetet az ident működtetésére

3.3.6.1. SQUAWK /(coden) /AND/ IDENT

/ÁLLÍTSA TRANSZPONDERÉT (kód/-RA/ /ÉS/ ADJON AZONOSÍTÓ JELET

3.3.6.2. katonai transzponderek üzemeltetése:

3.3.6.2.1. SQUAWK LOW

KAPCSOLJA CSÖKKENTETT TELJESÍTMÉNYRE TRANSZPONDERÉT

3.3.6.2.2. SQUAWK NORMAL

KAPCSOLJA NORMÁL TELJESÍTMÉNYRE TRANSZPONDERÉT

3.3.7. Ha fel kell kérni a személyzetet a transzponder üzemeltetésének időleges felfüggesztésére

3.3.7.1. SQUAWK STANDBY

KAPCSOLJA TRANSZPONDERÉT KÉSZENLÉTI ÜZEMMÓDRA

3.3.7.2. Katonai transzponderek

STOP SQUAWK THREE

KAPCSOLJA KI AZ IFF-T

Egyes katonai transzponderek (IFF) egyidejűleg képesek „katonai” (Mode A/3) és „polgári” üzemmódban működni. Ha az ATS egység a Mode 3/A üzem megszüntetését kéri, a „SQUAWK STANDBY” (KAPCSOLJA TRANSZPONDERÉT KÉSZENLÉTI ÜZEMMÓDRA) kifejezés nem használható, mivel ez megszünteti a polgári üzemmódban történő válaszadást is.

3.3.8. Személyzet felkérése a transzponder vészhelyzeti kódra való beállítására

SQUAWK MAYDAY /CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO/

ÁLLÍTSA TRANSZPONDERÉT MAYDAY-RE /KÓD HETVENHÉT-NULLA-NULLA/

3.3.9. Ha fel kell kérni a személyzetet a transzponder teljes kikapcsolására

STOP SQUAWK

KAPCSOLJA KI TRANSZPONDERÉT

3.3.10. Ha fel kell kérni a személyzetet, hogy transzponderét magasság kijelző üzemmódban üzemeltesse

SQUAWK CHARLIE
KAPCSOLJON CHARLIE ÜZEMMÓDRA

3.3.11. Ha fel kell kérni a személyzetet a helyes nyomás beállításra és repülési magasságának ellenőrzésére

CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level)
ELLENŐRIZZE A MAGASSÁGMÉRŐ BEÁLLÍTÁST ÉS ERŐSÍTSE MEG (magasságát)

3.3.12. ha fel kell kérni a személyzetet, hogy kapcsolja ki a transzponder magasság kijelző üzemmódját, mert helytelen jelzést ad

STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION
KAPCSOLJA KI A CHARLIE ÜZEMMÓDOT, MERT HELYTELEN KIJELEZÉST MUTAT

3.3.13. ha fel kell kérni a személyzetet a másodlagos radar berendezés által kijelzett magasság ellenőrzésére

CONFIRM (level)
ERŐSÍTSE MEG (magasságát)

4. Riasztás során alkalmazott kifejezések

4.1. Alacsony tengerszint feletti magasságra vonatkozó figyelmeztetés

(aircraft call sign) LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS (number) /(units)/. /THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)/

(légijármű hívójel) ALACSONY MAGASSÁGRA VONATKOZÓ FIGYELMEZTETÉS, AZONNAL ELLENŐRIZZE TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁGÉIT, A QNH (szám) /(mértékegység)/. /A MINIMÁLIS TENGERSZINT FELETTI REPÜLÉSI MAGASSÁG (magasság)/

4.2. A földfelszínnel való összeütközési veszélyre történő figyelmeztetés

(aircraft call sign) TERRAIN ALERT, (suggested pilot action, if possible)

(légijármű hívójel) FÖLDFELSZÍNNEL VALÓ ÖSSZEÜTKÖZÉSI VESZÉLY,

(légijármű vezetője számára javasolt ténykedés, amennyiben lehetséges)

5. Földi személyzet és légijármű személyzet között alkalmazott kifejezések

5.1. Indítási eljárások

5.1.1. földi személyzet és légijármű személyzet között

5.1.1.1. /ARE YOU/ READY TO START UP?

KÉSZEN ÁLL A HAJTÓMŰINDÍTÁSRA?

5.1.1.2. ➔ STARTING NUMBER (engine number(s))

INDÍTJUK A (számú) HAJTÓMŰVE(ke)T

5.1.1.3. A földi személyzetnek ezt követően a légijármű személyzetével létesített telefon-összeköttetésen keresztül vagy egyértelmű látjelekkel kell jeleznie a légijármű számára, hogy a légijármű körül minden rendben van és az indítás a jelzettek szerint folytatódhat.

5.2. Hátratulással kapcsolatos eljárások

5.2.1. földi személyzet és légijármű személyzet között

ARE YOU READY FOR PUSHBACK?

KÉSZEN VAN A HÁTRATOLÁSRA?

5.2.2. ➔ READY FOR PUSHBACK

KÉSZEN VAGYUNK A HÁTRATOLÁSRA

5.2.3. CONFIRM, BRAKES RELEASED

ERŐSÍTSE MEG, HOGY A FÉKEKET KIOLDOTTA

5.2.4. ➔ BRAKES RELEASED

FÉKEK KIOLDVA

5.2.5. COMMENCING PUSHBACK

KEZDJÜK A HÁTRATOLÁST

5.2.6. PUSHBACK COMPLETED

HÁTRATOLÁS BEFEJEZVE

5.2.7. ➔ STOP PUSHBACK

ÁLLJON LE A HÁTRATOLATÁSSAL

5.2.8. CONFIRM, BRAKES SET

ERŐSÍTSE MEG, HOGY BEFÉKEZETT

5.2.9. ➔ BRAKES SET

BEFÉKEZVE

5.2.10. ➔ DISCONNECT

KAPCSOLJA LE AZ ÖSSZEKÖTTETÉST

5.2.11. DISCONNECTING, STAND-BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (or RIGHT)

(telefon) ÜSSZEKÖTTETÉS LEKAPCSOLVA, FIGYELJEN A LÉGIJÁRMŰ BAL (vagy JOBB) OLDALA FELŐLI LÁTJELEKRE

5.2.12. Ezt követően látjellel kell a légijármű személyzet tudomására hozni, hogy az összeköttetést lekapcsolták és a légijármű körül minden rendben van a guruláshoz.

CPDLC SÜRGŐSSÉG, RIASZTÁS ÉS VÁLASZ KÖZLEMÉNY

1. A 369. § (9) bekezdésben foglalt közlemény jellemzők.

1.1. Sürgősség

A sürgősségi közlemény jellemző mutatja meg a felhasználó számára a vett közlemény sorrendiségét. A sürgősségi típusokat a következő táblázat tartalmazza.

	A	B	C
1	Típus	Leírás	Elsőbbségi jel
2	D	Distress (Veszélyhelyzet)	1
3	U	Urgent (Sürgősségi helyzet)	2
4	N	Normal (Normál üzemi állapot)	3
5	L	Low (Nem sürgős)	4

1.2. Riasztás

A riasztási jellemző a vett közlemény riasztási követelmény típusairól ad tájékoztatást. A riasztási típusokat a következő táblázat tartalmazza.

	A	B	C
1	Típus	Leírás	Elsőbbségi jel
2	H	High (Azonnali riasztás)	1
3	M	Medium (Sürgős riasztás)	2
4	L	Low (Riasztás)	3
5	N	No alerting required (Nem igényel riasztást)	4

1.3. Válasz

1.3.1. A válasz jellemző az egyes közlemény elemekre adható érvényes válaszokat adja meg.

1.3.2. A válasz típusokat a földről a légi járműre szóló közlemények esetében a következő táblázat tartalmazza.

	A	B	C	D
1	Típus	Válasz köteles	Érvényes válaszok	Elsőbbség
2	W/U	Igen	WILCO – ENGEDÉLYEZEM, UNABLE – NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI, STANDBY – MARADJON FIGYELÉSEN, NOT CURRENT DATA AUTHORITY – NEM ÖN A	1

			PILLANATNYI ADATJOGOSULT, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY – NINCS FELJOGOSÍTVÁ, HOGY A SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULT LEGYEN, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (szükség esén), ERROR – HIBA	
3	A/N	Igen	AFFIRM – IGEN, NEGATIVE – NEM, STANDBY – MARADJON FIGYELÉSEN, NOT CURRENT DATA AUTHORITY – NEM ÖN A PILLANATNYI ADATJOGOSULT, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY – NINCS FELJOGOSÍTVÁ, HOGY A SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULT LEGYEN, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (szükség esetén), ERROR – HIBA	2
4	R	Igen	ROGER – NYUGTÁZOM, UNABLE – NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI / VÉGREHAJTANI, STANDBY – MARADJON FIGYELÉSEN, NOT CURRENT DATA AUTHORITY – NEM ÖN A PILLANATNYI ADATJOGOSULT, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY – NINCS FELJOGOSÍTVÁ, HOGY A SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULT LEGYEN, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (szükség esetén), ERROR – HIBA	3
5	Y	Igen	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS bármely, a légi járműről a földre küldött CPDLC közleményre (szükség esetén),	4
6	N	Nem, kivéve, ha logikai nyugtázás t igényel	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (szükség esetén), NOT CURRENT DATA AUTHORITY – NEM ÖN A PILLANATNYI ADATJOGOSULT, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY – NINCS FELJOGOSÍTVÁ, HOGY A SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULT LEGYEN, ERROR – HIBA	5

1.3.3. A válasz típusokat a légi járműről a földre szóló közlemények esetén a következő táblázat tartalmazza.

	A	B	C	D
1	Típus	Válasz köteles	Érvényes válaszok	Elsőbbség

2	Y	Igen	, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS bármely, a földről a légi járműre küldött CPDLC közleményre (szükség esetén),	1
3	N	Nem, kivéve, ha logikai nyugtázást igényel	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT – LOGIKAI NYUGTÁZÁS (szükség esetén), SERVICE UNAVAILABLE – A SZOLGÁLTATÁS NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE, FLIGHT PLAN NOT HELD – REPÜLÉSI TERV NINCS TÁROLVA ERROR – HIBA	2

1.3.4. Ha a több elemből álló közlemény válaszköteles és a válaszközlemény egyetlen közleményelemet tartalmaz, a válasz valamennyi közleményelemre vonatkozik. Ha egy több elemből álló közlemény azt tartalmazza, hogy „CLIMB TO FL310 MAINTAIN MACH .84” EMELKEDJEN FL310-re ÉS TARTSON MACH .84-et, az erre válaszképpen érkező „WILCO” VÉGREHAJTOM közlemény egységesen vonatkozik a küldött üzenet mindkét elemére.

1.3.5. Ha az egy elemből álló engedély, vagy egy több elemből álló engedély közlemény valamely elemét a légi járművezető nem képes végrehajtani, válaszként a teljes engedélyre az „UNABLE” NEM TUDOM VÉGREHAJTANI közleményt kell elküldenie.

1.3.6. A légiforgalmi irányítónak „UNABLE” NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI közleménnyel kell válaszolnia, ha az egyetlen elemet, vagy egy több elemet tartalmazó engedélykérelem egyetlen részét sem tudja engedélyezni. Az érvényes engedélyt nem kell újra kiadni.

1.3.7. Ha a légiforgalmi irányító a több elemet tartalmazó engedélykérelem kizárólag egy részét tudja engedélyezni, egy, a kérés minden elemére vonatkozó „UNABLE” NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI közleménnyel kell válaszolnia, valamint ha szükséges, a válaszközleménynek tartalmaznia kell az elutasítás indokát vagy tájékoztatást arról, hogy az engedély kiadása mikorra várható.

1.3.8. Ha az egy vagy több elemet tartalmazó engedélykérelem valamennyi része teljesíthető, a légiforgalmi irányítónak az engedélykérelem minden egyes elemére válaszolnia kell. A válasz egyetlen, földről a légi járműre szóló közlemény.

1.3.8.1. Példák a légi járműről a földre továbbított, a fentebb feltüntetett közlemény elemeket tartalmazó, több elemből álló közleményekre:

REQUEST CLEARANCE YQM YYG YYT YQX TRACK X EINN EDDF

KÉREK ENGEDÉLYT YQM YYG YYT YQX ÚTIRÁNY X EINN EDDF

REQUEST CLIMB TO FL350

KÉREK EMELKEDÉST FL350-re

REQUEST MACH 0.84

KÉREK MACH 0.84-et

1.3.8.2. Lehetséges válasz közlemények:

CLEARED YQM YYG YYT YQX TRACK X EINN EDDF

ENGEDÉLYEZVE YQM YYG YYT YQX ÚTIRÁNY X EINN EDDF

CLIMB TO FL350

EMELKEDJEN FL350-re

CROSS YYG AT OR AFTER 1150

KERESZTEZZE YYG 11:50-kor VAGY KÉSŐBB

NO SPEED RESTRICTION

NINCS SEBESSÉGKORLÁTOZÁS

1.3.9. Ha a CPDLC közlemény több mint egy közlemény elemet tartalmaz és az arra adott válasz jellemző– ha azt használják – Y, az egyetlen válaszközleménynek tartalmaznia kell a megfelelő válaszok számát és ugyanazt a sorrendet kell megőriznie.

1.3.9.1. Példa egy több elemes, földről a légijárműre irányuló közlemény tartalmára:

CONFIRM SQUAWK

ERŐSÍTSE MEG TRANSPONDER BEÁLLÍTÁSÁT

WHEN CAN YOU ACCEPT FL410

MIKOR TUDJA A FL410-et ELFOGADNI

1.3.9.2. Lehetséges válasz közlemények:

SQUAWKING 5525

Az 5525-öt KÓDOLOM

WE CAN ACCEPT FL410 AT 1636

A FL410-et 16:36-kor TUDJUK ELFOGADNI

**EMBERI TÉNYEZŐK FIGYELEMBEVÉTELÉVEL KÉSZÍTETT ELLENŐRZŐ LISTA
ATC KEZELŐFELÜLETEK (HMI) TERVEZÉSÉHEZ**

1. A HMI (Human-Machine Interface) elemeit az ICAO Doc 9758 4. fejezetének figyelembevételével az e mellékletben meghatározott követelményeknek megfelelően kell kialakítani. Az ATM céljára kialakított rendszerek HMI megfelelőségét a légiközlekedési hatóság ellenőrzi a léginavigációs és a légiközlekedés biztonságát szolgáló egyéb földi berendezések engedélyezési eljárásáról és hatósági felügyeletéről szóló miniszteri rendeletben meghatározott engedélyezési eljárás során.

2. Vizuális kijelzők

2.1. Általános pontok

2.1.1. Az információ ne tűnjön el a képernyőről, csak akkor, ha:

2.1.1.1. a felhasználó ezt eredményező műveletet hajtott végre, vagy

2.1.1.2. az már nem releváns.

2.1.2. A számítógép megfelelő teljesítménnyel rendelkezzen ahhoz, hogy a felhasználó az információhoz jusson

2.1.2.1. kevesebb, mint 1 másodperc alatt egyszerű, gyakran végrehajtott cselekvések esetén;

2.1.2.2. legfeljebb 4 másodperc alatt bonyolultabb adatfeldolgozásoknál; és

2.1.2.3. legfeljebb 12 másodperc alatt ritkán használt, összetett feladatoknál.

2.1.3. A megjelenítendő színeket úgy kell meghatározni, hogy a felhasználó legyen képes különbséget tenni a színek között minden várható fényviszony esetén.

2.1.4. A megjelenítendő színek észlelési szempontból elég távol legyenek egymástól ahhoz, hogy ne lehessen őket összekeverni vagy ne mosódjanak egybe.

2.1.5. A karaktereket és szimbólumokat minden várható fényviszony esetén el lehessen olvasni.

2.1.6. Ablakok használata esetén az ablakoknak szükség esetén áthelyezhetőnek kell lenniük.

2.1.7. Ablakok használata esetén az ablakoknak szükség esetén átméretezhetőnek kell lenniük.

2.1.8. A repülésbiztonsági szempontból szükséges információkat tartalmazó felületet ne lehessen a felhasználó erre irányuló szándéka nélkül eltávolítani vagy a felhasználást akadályozó méretűre csökkenteni.

2.1.9. A kijelzők és felirataik legyenek láthatóak minden várható fényviszony esetén.

2.1.10. A feliratok, kifejezések és rövidítések következetesen legyenek használva a kijelzőrendszeren.

2.1.11. Legyen lehetőség a nagy- és kisbetűk használatára a folyamatos szövegekben, ahol szükséges.

2.2. Vizuális figyelmeztetések

2.2.1. A gyorsan elolvasandó és értelmezendő információk, mint például vészjelzések vagy fontos hibaüzenetek, ne villogjanak 3 Hz-nél gyorsabban.

2.2.2. A villogó információnak legyen egy „on” periódusa, ami legalább olyan hosszú, mint az „off” periódus.

3. Hangjelzéses figyelmeztetések

3.1. A hangjelzéses figyelmeztetések jelentése legyen egyértelmű.

3.2. Minden javasolt hangjelzéses figyelmeztetést egy reprezentatív felhasználói csoport realisztikus környezetben teszteljen és értékeljen.

3.3. A hangjelzéses figyelmeztetések legyenek megkülönböztethetők más jelektől vagy zajoktól.

3.4. Ugyanaz a hangjelzés mindig ugyanazt az információt jelezze.

3.5. Az információ, amelyre a hangjelzés figyelmeztet, vizuálisan is jelenjen meg.

3.6. Hangjelzéses figyelmeztetéseket csak az azonnali beavatkozást igénylő esetekben használjon a rendszer.

3.7. Minden hangjelzés frekvenciája 500 és 3000 Hz között legyen.

3.8. Ne alkalmazzanak olyan sok különféle hangjelzést, hogy azok egyidejű megjelenése a 3.2. pont szerinti tesztelés és értékelés alapján feldolgozhatatlan legyen a kezelő számára.

4. Adatbeviteli eljárások

4.1. Általános pontok

4.1.1. A kialakítás segítse a felhasználót az adatbeviteli hibák felfedezésében és kijavításában.

4.1.2. A billentyűzet leütése vagy más adatbeviteli művelet azonnal jelenjen meg a képernyőn.

4.1.3. Egy adatelemet csak egyszer kelljen bevinni; a rendszer őrizze meg ezt az értéket és más mezőbe is vigye be, ha szükséges.

4.1.4. A felhasználó kapjon visszajelzést az adat elfogadásáról vagy elutasításáról.

4.1.5. A manuálisan bevitt adatok feldolgozása csak azután kezdődjön, ha erre a felhasználó utasítást ad.

4.2. Parancsok és parancsvégrehajtás

A rendszer jelezze ki az aktuális működési státuszt.

4.3. Menük

A függőlegesen elhelyezett menüpontok balra legyenek igazítva.

4.4. Hibaüzenetek és rendszerüzenetek

A hibaüzenetek a hiba előfordulása után azonnal jelenjenek meg, de a hibaüzenetek repülésbiztonsági szempontból fontos információk további folyamatos észlelését nem akadályozhatják meg.

5. Beviteli és kezelő eszközök

5.1. Billentyűzet

5.1.1. Az egy rendszeren belüli alfanumerikus billentyűk minden, a felhasználó által használt billentyűzeten azonosan legyenek elrendezve.

5.1.2. A billentyűzetek minden üzemeltetési állapotban olvashatóak legyenek és szükség esetén háttérvilágítással legyenek ellátva.

5.1.3. A funkcióbillentyűk egyértelmű, a funkciót jelző feliratokkal legyenek ellátva.

5.1.4. A funkcióbillentyűkkel előhívott funkciók a rendszerben legyenek azonosak.

5.2. Érintőképernyők

Az érintőképernyő kijelzője legyen olvasható minden várható fényviszony esetén.

5.3. Egér

5.3.1. A kurzor legyen egyenletesen mozgatható.

5.3.2. A kurzor az egér mozgásával arányosan mozduljon el.

5.4. Digitalizáló táblák

5.4.1. A ceruza az egér mozgásával arányosan mozduljon el.

5.4.2. Ha a ceruzát a tábla valamely pontjára helyezik, a képernyőn a kurzor a kapcsolódó koordinátáknál jelenjen meg és maradjon is ott, míg a ceruzát el nem mozdítják.

5.5. Nyomógombok (valós és virtuális)

5.5.1. A mechanikus nyomógombok legyenek úgy méretezve és elhelyezve, hogy segítsék a gomb aktiválását, de megakadályozzák a véletlen aktiválást.

5.5.2. A virtuális nyomógombok címkézése legyen egyértelmű, utaljon a funkcióra, méretük feleljen meg a IV. E. 1. pont követelményeinek.

5.5.3. A virtuális nyomógombok aktivált vagy nem aktivált állapota legyen vizuálisan megkülönböztethető.

5.6. Lábkapcsolók és pedálok

5.6.1. A felhasználónak ne kelljen egy gombnál vagy pedálnál többet működtetnie ugyanazzal a lábbal.

5.6.2. A lábkapcsoló legyen úgy elhelyezve, hogy a nagylábujjal és talppal is működtetni lehessen azokat.

SSR KÓDKIOSZTÁSI ELJÁRÁSOK BUDAPEST FIR-BEN

1. A Participating Area EUR-E (a továbbiakban: PA EUR-E) alkörzet számára kiosztott nemzetközi tranzit kód szériák

Az EUR körzet ICAO SSR kód kiosztási tervének (Originating Region Code Assignment Method - ORCAM) megfelelően, a következő nemzetközi tranzit kód szériákat osztották ki a PA EUR-E alkörzet számára: 14, 17, 26, 34, 42, 44, 45, 46, 47, 51, 54, 61, 62, 64.

2. Nemzetközi repülések

2.1. A Budapest FIR-be belépő légi járművek megtarthatják a repülés korábbi útvonalán lévő irányító egységek által kiosztott kódot, ha:

2.1.1. a kódszéria megfelel az 1. pontban felsoroltak valamelyikének,

2.1.2. a kód az ICAO EUR Doc 023 szerint „tranzit” kódként megtartható Budapest FIR-ben,

2.1.3. a szomszédos állammal történt megállapodás szerint az általa kiosztott belföldi kód meghatározott repülésekre megtartható Budapest FIR-ben,

2.1.4. a belépő és kilépő FIR-ek ugyanabba az alkörzetbe (Participating Area-ba) tartoznak, vagy

2.1.5. a tranzit kódot használó légi jármű leszáll Budapest FIR-ben.

2.2. Budapest FIR-be belépő nem megtartható hozott kóddal rendelkező nemzetközi átrepülő légi járművek számára Budapest ATS Központ új egyedi kódot jelöl ki.

2.3. Budapest FIR-ből induló nemzetközi repüléseket végrehajtó légi járművek részére Budapest ATS Központ ugyancsak egyedi kódot jelöl ki.

2.4. Nemzetközi repülések számára:

2.4.1. a 4201-től 4257-ig és

2.4.2. a 2601-től 2637-ig

terjedő kódsorozatokból oszthatók ki egyedi kódok.

3. Belföldi repülések

3.1. Belföldi polgári repülések számára Budapest ATS Központ az alábbi kódsorozatokból oszthat ki egyedi kódot:

3.1.1. 0020-től 0037-ig,

3.1.2. 6310-től 6377-ig és

3.1.3. 7004-től 7077-ig.

3.2. Nemzetközi repülést végrehajtó állami légi járművek GAT repülései esetén az egyedi kódot Budapest ATS központ határozza meg.

3.3. Az egyéb (belföldi) katonai repülések számára az indulási repülőterek jogosultak egyedi kódot kijelölni a 0701-től 0777-ig és a 3101-től 3177-ig terjedő kódsorozatokból.

3.3.1. Budapest FIR-ben végrehajtott belföldi „Nytott Égbolt” (Open Sky) repülés számára a 3176 (tartalc: 3177 kódot kell kijelölni).

4. Egyedi kódok védettsége és ismételt kiosztása

4.1. Az egyes kiosztott egyedi kódok számára bizonyos „védettségi idő”-t kell biztosítani (lehetőség szerint 2 órát) azt követően, hogy a légi jármű Budapest FIR-t elhagyta, annak érdekében, hogy a nagytávolságú SSR radarok fedésterületét a légi jármű elhagyja, mire az általa beállított egyedi kód 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 ismételten.

4.4. Ha egy légi jármű a számára kiosztott egyedi kódot nem használja (pl. a hajtóműindítást törlik), az érintett kód azonnal ismételten kiosztható, védettségi időt nem kell biztosítani.

4.5. Ha lehetséges, azt az egyedi kódot kell kiosztani, amely legkorábban felszabadult. Ha ez megfelelő számítógépes eszközökkel nem biztosítható, a kódokat ciklikusan is ki lehet osztani, azaz a rendelkezésre álló kódokat folyamatosan osztják ki, az utolsó kód kiosztását követően pedig ismételten az első kódot.

4.6. Amennyiben megfelelően védett egyedi kód nem áll rendelkezésre – többek között nagy forgalomsűrűség miatt –, és számítógépes eszközökkel biztosítható, a védettségi idő csökkenthető. Végző esetben a legkorábban kiosztott kód is ismételten kiosztható.

CPDLC KÖZLEMÉNY KÉSZLET

1. ATC egység által kezdeményezett üzenetek

1.1. Az ATC egység által kezdeményezett válasz és nyugtázó üzenetek

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	0	Annak jelzésére, hogy az ATC nem tudja teljesíteni a kérést.	UNABLE NEM TUDOM ENGEDÉLYEZNI	N Normál üzemi állapot	M Sürgős riasztás	N Nem
3.	1	Annak jelzésére, hogy az ATC vette az üzenetet és arra válaszolni fog.	STANDBY MARADJON FIGYELÉSEN	N	L Riasztás	N
4.	2	Annak jelzésére, hogy az ATC vette az üzenetet, de a választ későbbre halasztja.	REQUEST DEFERRED KÉRÉSÉRE A VÁLASZT KÉSŐBB KAPJA MEG	N	L	N
5.	3	Annak jelzésére, hogy az ATC vette és megértette az üzenetet.	ROGER NYUGTÁZOM	N	L	N
6.	4	Igen	AFFIRM IGEN	N	L	N
7.	5	Nem	NEGATIVE NEM	N	L	N
8.	235	A jogellenes beavatkozás üzenet	ROGER 7500 NYUGTÁZOM A 7500-t	U Sürgősségi helyzet	H Azonnali riasztás	N

		vételének jelzésére				
9.	211	Annak jelzésére, hogy az ATC vette a kérést és továbbította azt a szomszédos irányítás felé	REQUEST FORWARDED KÉRÉS TOVÁBBÍTVÁ	N	L	N
10.	218	A légijármű vezetőnek történő jelzés, hogy kérését már vették a földön.	REQUEST ALREADY RECEIVED KÉRÉSÉT MÁR VETTEM	L	N	N
11.	237	Annak jelzésére, hogy a kérésre a jelenlegi egység nem tud válaszolni, továbbá, hogy kérje azt a szomszédos egységtől.	REQUEST AGAIN WITH NEXT UNIT KÉRJE ÚJRA A SZOMSZÉDOS EGYSÉGTŐL	N	L	N

1.2. Az ATC egység által kezdeményezett magassági engedély üzenetek

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	6	Jelzés, hogy magasság váltásra szóló utasítás várható.	EXPECT (level) VÁRHATÓ (magasság)	L Nem sürgős	L	R Igen
3.	7	Jelzés, hogy a légijármű, meghatározott időben megkezdendő emelkedési utasításra számítsa.	EXPECT CLIMB AT (time) VÁRHATÓ EMELKEDÉS (idő-kor)	L	L	R

4.	8	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott helyen megkezdendő emelkedési utasításra számítsa.	EXPECT CLIMB AT (position) VÁRHATÓ EMELKEDÉS (hely-nél)	L	L	R
5.	9	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott időben megkezdendő süllyedési utasításra számítsa.	EXPECT DESCENT AT (time) VÁRHATÓ SÜLLYEDÉS (idő-kor)	L	L	R
6.	10	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott helyen megkezdendő süllyedési utasításra számítsa.	EXPECT DESCENT AT (position) VÁRHATÓ SÜLLYEDÉS (hely-nél)	L	L	R
7.	11	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott időben megkezdendő utazóemelkedésre szóló utasításra számítsa.	EXPECT CRUISE CLIMB AT (time) VÁRHATÓ UTAZÓEMELKEDÉS (idő-kor)	L	L	R
8.	12	Jelzés, hogy a légi jármű, meghatározott helyen megkezdendő utazóemelkedésre szóló utasításra számítsa.	EXPECT CRUISE CLIMB AT (position) VÁRHATÓ UTAZÓEMELKEDÉS (hely-nél)	L	L	R
9.	13	(fenntartva)		L	L	R
10.	14	(fenntartva)		L	L	R
11.	15	(fenntartva)		L	L	R
12.	16	(fenntartva)		L	L	R
13.	17	(fenntartva)		L	L	R
14.	18	(fenntartva)		L	L	R
15.	19	Utasítás, meghatározott	MAINTAIN (level) TARTSON (magasság-	N	M	W/U Igen

		magasság tartására	ot)			
16.	20	Utasítás, meghatározott magasságra történő emelkedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	CLIMB TO (level) EMELKEDJEN (magasság-ra)	N	M	W/U Igen
17.	21	Utasítás, meghatározott időben, meghatározott magasságra történő emelkedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	AT (time) CLIMB TO (level) (idő-kor) EMELKEDJEN (magasság-ra)	N	M	W/U Igen
18.	22	Utasítás, meghatározott helyen, meghatározott magasságra történő emelkedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	AT (position) CLIMB TO (level) (hely-nél) EMELKEDJEN (magasság-ra)	N	M	W/U Igen
19.	185	(fenntartva)		N	M	W/U Igen
20.	23	Utasítás, meghatározott magasságra történő süllyedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	DESCEND TO (level) SÜLLYEDJEN (magasság-ra)	N	M	W/U Igen
21.	24	Utasítás, meghatározott időben, meghatározott magasságra történő süllyedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	AT (time) DESCEND TO (level) (idő-kor) SÜLLYEDJEN (magasság-ra)	N	M	W/U Igen
22.	25	Utasítás,	AT (position)	N	M	W/U

		meghatározott helyen, meghatározott magasságra történő süllyedés megkezdésére és annak elérése utáni tartására.	DESCEND TO (level) (hely-nél) SÜLLYEDJEN (magasság-ra)			Igen
23.	186	(fenntartva)		N	M	W/U Igen
24.	26	Utasítás, olyan emelkedési mértékkel történő emelkedés megkezdésére, hogy a kijelölt magasságot meghatározott időben, vagy az előtt érje el.	CLIMB TO REACH (level) BY (time) EMELKEDJEN ÉS ÉRJE EL (magasság-ot) (idő-re)	N	M	W/U Igen
25.	27	Utasítás, olyan emelkedési mértékkel történő emelkedés megkezdésére, hogy a kijelölt magasságot meghatározott helyen, vagy az előtt érje el.	CLIMB TO REACH (level) BY (position) EMELKEDJEN ÉS ÉRJE EL (magasság-ot) (hely-ig)	N	M	W/U Igen
26.	28	Utasítás, olyan süllyedési mértékkel történő süllyedés megkezdésére, hogy a kijelölt magasságot meghatározott időben, vagy az előtt érje el.	DESCEND TO REACH (level) BY (time) SÜLLYEDJEN ÉS ÉRJE EL (magasság-ot) (idő-re)	N	M	W/U Igen
27.	29	Utasítás, olyan emelkedési mértékkel történő süllyedés megkezdésére, hogy a kijelölt magasságot	DESCEND TO REACH (level) BY (position) SÜLLYEDJEN ÉS ÉRJE EL (magasság-ot) (hely-ig)	N	M	W/U Igen

		meghatározott helyen, vagy az előtt érje el.				
28.	192	Utasítás, a magasság váltás folytatására, de olyan függőleges sebességgel, hogy a kijelölt magasságot egy meghatározott időre vagy az előtt érje el.	REACH (level) BY (time) ÉRJE EL A (magasság-ot) (idő-re)	N	M	W/U Igen
29.	209	Utasítás, a magasság váltás folytatására, de olyan függőleges sebességgel, hogy a kijelölt magasságot egy meghatározott helyen vagy az előtt érje el.	REACH (level) BY (position) ÉRJE EL A (magasság-ot) (hely-ig)	N	M	W/U Igen
30.	30	Utasítás, a kijelölt magassági tartomány tartására.	MAINTAIN BLOCK (level) TO (level) TARTSA A (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT	N	M	W/U Igen
31.	31	Utasítás, hogy kezdjen emelkedni és maradjon a kijelölt magassági tartományon belül.	CLIMB TO AND MAINTAIN BLOCK (level) TO (level) EMELKEDJEN ÉS TARTSAA (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT	N	M	W/U Igen
32.	32	Utasítás, hogy kezdjen süllyedni és maradjon a kijelölt magassági tartományon belül.	DESCEND TO AND MAINTAIN BLOCK (level) TO (level) SÜLLYEDJEN ÉS TARTSA A (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT	N	M	W/U Igen
33.	34	Utasítás, az	CRUISE CLIMB TO	N	M	W/U

		utazóemelkedés megkezdésére és a kijelölt szint eléréséig történő folytatására.	(level) UTAZÓEMELKEDÉS (magasság-ra)			Igen
34.	35	Utasítás, valamely kijelölt magasság feletti utazóemelkedés megkezdésére.	CRUISE CLIMB ABOVE (level) UTAZÓEMELKEDÉS (magasság) FELETT	N	M	W/U Igen
35.	219	Utasítás, egy korábban kijelölt magasságra való emelkedés közben, hogy hagyja abba az emelkedést egy újabban kijelölt magasságon.	STOP CLIMB AT (level) HAGYJA ABBA AZ EMELKEDÉST (magasság-on)	U	M	W/U Igen
36.	220	Utasítás, egy korábban kijelölt magasságra való süllyedés közben, hogy hagyja abba az süllyedést egy újabban kijelölt magasságon.	STOP DESCENT AT (level) HAGYJA ABBA A SÜLLYEDÉST (magasság-on)	U	M	W/U Igen
37.	36	Utasítás, hogy az emelkedésre kijelölt magasságot az adott légijármű a legjobb emelkedési mértékével hajtsa végre.	EXPEDITE CLIMB TO (level) GYORS EMELKEDÉS (magasság-ra)	U	M	W/U Igen
38.	37	Utasítás, hogy a süllyedésre kijelölt magasságot az adott légijármű a legjobb süllyedési mértékével hajtsa végre.	EXPEDITE DESCENT TO (level) GYORS SÜLLYEDÉS (magasság-ra)	U	M	W/U Igen
39.	38	Sürgős utasítás egy kijelölt magasságra	IMMEDIATELY CLIMB TO (level) AZONNAL	D Vészhelyzet	H Azonnal	W/U Igen

		történő azonnali emelkedésre.	EMELKEDJEN (magasság-ra)		riasztás	
40.	39	Sürgős utasítás egy kijelölt magasságra történő azonnali süllyedésre.	IMMEDIATELY DESCEND TO (level) AZONNAL SÜLLYEDJEN (magasság-ra)	D	H	W/U Igen
41.	40	(fenntartva)		L	L	Y
42.	41	(fenntartva)		L	L	Y
43.	171	Utasítás, hogy az emelkedést meghatározott, vagy attól nagyobb emelkedési mértékkel hajtsa végre.	CLIMB AT (vertical rate) MINIMUM EMELKEDJEN (emelkedési mértékkel) VAGY TÖBBEL	N	M	W/U Igen
44.	172	Utasítás, hogy az emelkedést meghatározott, vagy attól kisebb emelkedési mértékkel hajtsa végre.	CLIMB AT (vertical rate) MAXIMUM EMELKEDJEN (emelkedési mértékkel) VAGY KEVESEBBEL	N	M	W/U Igen
45.	173	Utasítás, hogy a süllyedést meghatározott, vagy attól nagyobb süllyedési mértékkel hajtsa végre.	DESCEND AT (vertical rate) MINIMUM SÜLLYEDJEN (süllyedési mértékkel) VAGY TÖBBEL	N	M	W/U Igen
46.	174	Utasítás, hogy a süllyedést meghatározott, vagy attól kisebb süllyedési mértékkel hajtsa végre.	DESCEND AT (vertical rate) MAXIMUM SÜLLYEDJEN (süllyedési mértékkel) VAGY KEVESEBBEL	N	M	W/U Igen
47.	33	(fenntartva)		L	L	Y

1.3. Az ATC egység által kezdeményezett magasságkeresztezésre vonatkozó megkötések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz

2.	42	(fenntartva)		L	L	R
3.	43	(fenntartva)		L	L	R
4.	44	(fenntartva)		L	L	R
5.	45	(fenntartva)		L	L	R
6.	46	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott magasságon keresztezzén. Az utasítás szükségessé teheti a légijármű emelkedési, vagy süllyedési profiljának megváltoztatását.	CROSS (position) AT (level) KERESZTEZZE (hely-et) (magasság-on)	N	M	W/U
7.	47	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott magasságon, vagy felette keresztezzén.	CROSS (position) AT OR ABOVE (level) KERESZTEZZE (hely-et) (magasság-on) VAGY FELETTE	N	M	W/U
8.	48	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott magasságon, vagy alatta keresztezzén.	CROSS (position) AT OR BELOW (level) KERESZTEZZE (hely-et) (magasság-on) VAGY ALATTA	N	M	W/U
9.	49	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott magasságon keresztezzén, majd ezt követően tartsa ezt a magasságot.	CROSS (position) AT AND MAINTAIN (level) KERESZTEZZE (hely-et) (magasság-on) ÉS TARTSA A MAGASSÁGOT	N	M	W/U
10.	50	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott magassági tartományon belül keresztezzén.	CROSS (position) BETWEEN (level) AND (level) KERESZTEZZE (hely-et)	N	M	W/U

			(magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTT			
11.	51	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott időben keresztezzén.	CROSS (position) AT (time) KERESZTEZZE (hely-et) (idő- kor)	N	M	W/U
12.	52	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott időben, vagy az előtt keresztezzén.	CROSS (position) AT OR BEFORE (time) KERESZTEZZE (hely-et) (idő- kor) VAGY KORÁBBAN	N	M	W/U
13.	53	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott időben, vagy az után keresztezzén.	CROSS (position) AT OR AFTER (time) KERESZTEZZE (hely-et) (idő- kor) VAGY KÉSŐBB	N	M	W/U
14.	54	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott időperióduson belül keresztezzén.	CROSS (position) BETWEEN (time) AND (time). KERESZTEZZE (hely-et) (idő) ÉS (idő) KÖZÖTT	N	M	W/U
15.	55	Utasítás, hogy meghatározott helyet, meghatározott sebességgel keresztezzén, majd ezt követően tartsa ezt a sebességet további utasításig.	CROSS (position) AT (speed) KERESZTEZZE (hely-et) (sebesség-gel) ÉS TARTSA A SEBESSÉGET	N	M	W/U
16.	56	Utasítás, hogy keresztezzén meghatározott helyet a meghatározott, vagy annál kisebb sebességgel, majd ezt követően tartsa a meghatározott vagy	CROSS (position) AT OR LESS THAN (speed) KERESZTEZZE (hely-et) (sebesség-gel) VAGY ANNÁL	N	M	W/U

		annál kisebb sebességet további utasításig.	KESEBBEL ÉS TARTSA A SEBESSÉGET VAGY ANNÁL KEVESEBBET			
17.	57	Utasítás, hogy keresztezzén meghatározott helyet a meghatározott, vagy annál nagyobb sebességgel, majd ezt követően tartsa a meghatározott vagy annál nagyobb sebességet további utasításig.	CROSS (position) AT OR GREATER THAN (speed) KERESZTEZZE (hely-et) (sebesség-gel) VAGY ANNÁL NAGYOBBAL ÉS TARTSA A SEBESSÉGET VAGY ANNÁL NAGYOBBAT	N	M	W/U
18.	58	Utasítás, hogy keresztezzén meghatározott helyet, meghatározott időben és meghatározott magasságon.	CROSS (position) AT (time) AT (level) KERESZTEZZE (hely-et) (idő-kor) és (magasság-on)	N	M	W/U
19.	59	Utasítás, hogy keresztezzén meghatározott helyet, a meghatározott, vagy annál korábbi időben és meghatározott magasságon.	CROSS (position) AT OR BEFORE (time) AT (level) KERESZTEZZE (hely-et) (idő-kor) VAGY KORÁBBAN (magasság-on)	N	M	W/U
20.	60	Utasítás, hogy keresztezzén meghatározott helyet, a meghatározott, vagy annál későbbi időben és meghatározott magasságon.	CROSS (position) AT OR AFTER (time) AT (level) KERESZTEZZE (hely-et) (idő-kor) VAGY KÉSŐBB (magasság-on)	N	M	W/U
21.	61	Utasítás, hogy keresztezzén meghatározott helyet, meghatározott magasságon, és meghatározott	CROSS (position) AT AND MAINTAIN (level) AT (speed)	N	M	W/U

		sebességgel, majd ezt követően tartsa ezt a magasságot és ezt a sebességet további utasításig.	KERESZTEZZE (hely-et) (magasság-on) ÉS (sebesség-gel) ÉS TARTSA EZT A MAGASSÁGOT ÉS SEBESSÉGET			
22.	62	Utasítás, hogy keresztezzén meghatározott időben meghatározott helyet meghatározott magasságon, majd ezt követően tartsa ezt a magasságot.	AT (time) CROSS (position) AT AND MAINTAIN (level) (idő-kor) KERESZTEZZE (hely-et) (magasság-on) ÉS TARTSA EZT A MAGASSÁGOT	N	M	W/U
23.	63	Utasítás, hogy keresztezzén meghatározott időben meghatározott helyet meghatározott magasságon, és meghatározott sebességgel, majd ezt követően tartsa ezt a magasságot és sebességet.	AT (time) CROSS (position) AT AND MAINTAIN (level) AT (speed) (idő-kor) KERESZTEZZE (hely-et) (magasság-on) ÉS (sebesség-gel) ÉS TARTSA EZT A MAGASSÁGOT ÉS SEBESSÉGET	N	M	W/U

1.3.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

1.4. ATC egység által kezdeményezett oldalirányú eltolt útvonalengedélyek

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz

2.	64	Utasítás, hogy repüljön az engedélyezett útvonalával párhuzamosan eltolt útirányon az útvonalától meghatározott távolságra, a meghatározott irányba.	OFFSET (specified distance) (direction) OF ROUTE REPÜLJÖN AZ ÚTVONALÁTÓ L (távolságra) ELTOLVA (irányba)	N	M	W/U
3.	65	Utasítás, hogy meghatározott helytől kezdve, repüljön az engedélyezett útvonalával párhuzamosan eltolt útirányon az útvonalától meghatározott távolságra, a meghatározott irányba.	AT (position) OFFSET (specified distance) (direction) OF ROUTE (hely-től) REPÜLJÖN AZ ÚTVONALÁTÓ L (távolságra) ELTOLVA (irányba)	N	M	W/U
4.	66	Utasítás, hogy meghatározott időtől kezdődően repüljön az engedélyezett útvonalával párhuzamosan eltolt útirányon az útvonalától meghatározott távolságra, a meghatározott irányba..	AT (time) OFFSET (specified distance) (direction) OF ROUTE (idő-kor) REPÜLJÖN AZ ÚTVONALÁTÓ L (távolságra) ELTOLVA (irányba)	N	M	W/U
5.	67	Utasítás, hogy térjen vissza az engedélyezett repülési útvonalra.	PROCEED BACK ON ROUTE TÉRJEN VISSZA AZ ÚTVONALÁRA	N	M	W/U
6.	68	Utasítás, hogy meghatározott helyen, vagy annak elérése előtt térjen vissza az engedélyezett repülési útvonalra.	REJOIN ROUTE BY (position) TÉRJEN VISSZA AZ ÚTVONALÁRA (hely) ELÉRÉSÉIG	N	M	W/U
7.	69	Utasítás, hogy	REJOIN ROUTE	N	M	W/U

		meghatározott, vagy annál korábbi időben térjen vissza az engedélyezett repülési útvonalra.	BY (time) TÉRJEN VISSZA AZ ÚTVONALÁRA (idő-kor) VAGY KORÁBBAN			
8.	70	Értesítés a légi jármű részére, hogy az engedélyezett útvonalra való visszatérésre szóló engedély kiadására számítsa a meghatározott helyen, vagy annak elérése előtt.	EXPECT BACK ON ROUTE BY (position) AZ ÚTVONALÁRA VALÓ VISSZATÉRÉS RE (hely) ELÉRÉSÉIG SZÁMÍTHAT	L	L	R
9.	71	Értesítés a légi jármű részére, hogy az engedélyezett útvonalra való visszatérésre szóló engedély kiadására számítsa a meghatározott, vagy annál korábbi időben.	EXPECT BACK ON ROUTE BY (time) AZ ÚTVONALÁRA VALÓ VISSZATÉRÉS RE (idő-kor) SZÁMÍTHAT	L	L	R
10.	72	Utasítás, hogy folytassa saját navigációval az útirány vagy radarvektorálási engedélyek szerinti működés időszakát követően. Az utasítás összeköthető egy olyan utasítással, amely az útvonalra való visszatérés feltételét és helyét határozza meg.	RESUME OWN NAVIGATION TÉRJEN VISSZA (vagy FOLYTASSA) SAJÁT NAVIGÁCIÓV AL	N	M	W/U

1.5. ATC egység által kezdeményezett útvonal módosítások

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	73	Értesítés a	(departure clearance)	N	M	W/U

		légijármű részére azon utasításokról, amelyeket az indulástól valamely meghatározott engedélyhatárig követnie kell.	(indulási engedély)			
3.	74	Utasítás, hogy jelenlegi helyzetéből haladjon közvetlenül egy meghatározott helyre.	PROCEED DIRECT TO (position) TARTSON KÖZVETLENÜL (hely-re)	N	M	W/U
4.	75	Utasítás, hogy amikor képes, tartson közvetlenül egy meghatározott helyre.	WHEN ABLE PROCEED DIRECT TO (position) AMIKOR KÉPES TARTSON KÖZVETLENÜL (hely-re)	N	M	W/U
5.	76	Utasítás, hogy meghatározott időben, tartson közvetlenül egy meghatározott helyre.	AT (time) PROCEED DIRECT TO (position) (idő-kor) TARTSON KÖZVETLENÜL (hely-re)	N	M	W/U
6.	77	Utasítás, hogy meghatározott helyről tartson közvetlenül a következő meghatározott helyre.	AT (position) PROCEED DIRECT TO (position) TARTSON (hely-ről) KÖZVETLENÜL (hely-re)	N	M	W/U
7.	78	Utasítás, hogy meghatározott repülési magasság elérését követően tartson közvetlenül egy meghatározott helyre.	AT (level) PROCEED DIRECT TO (position) (magasság-on) TARTSON KÖZVETLENÜL (hely-re)	N	M	W/U
8.	79	Utasítás, hogy	CLEARED TO	N	M	W/U

		tartson meghatározott helyre meghatározott útvonalon keresztül.	(position) VIA (route clearance) ENGEDÉLYEZVE (hely-re) (útvonal engedély) SZERINT			
9.	80	Utasítás, hogy haladjon a meghatározott útvonalon.	CLEARED (route clearance) ENGEDÉLYEZVE (útvonal engedély) SZERINT	N	M	W/U
10.	81	Utasítás, hogy haladjon a meghatározott eljárás szerint.	CLEARED (procedure name) ENGEDÉLYEZVE (eljárás neve)	N	M	W/U
11.	236	Utasítás, hogy hagyja el az ellenőrzött légteret.	LEAVE CONTROLLED AIRSPACE HAGYJA EL AZ ELLENŐRZÖTT LÉGTERET	N	M	W/U
12.	82	Hozzájárulás, hogy meghatározott távolságra és irányba eltérjen az engedélyezett útvonaltól.	CLEARED TO DEVIATE UP TO (specified distance) (direction) OF ROUTE ENGEDÉLYEZVE AZ ELTÉRÉS AZ ÚTVONALÁTÓL (meghatározott távolságra) (irányba)	N	M	W/U
13.	83	Utasítás, hogy haladjon meghatározott helyről a meghatározott útvonalon keresztül.	AT (position) CLEARED (route clearance) ENGEDÉLYEZVE (hely-ről) (útvonalon)	N	M	W/U
14.	84	Utasítás, hogy haladjon meghatározott helyről a meghatározott eljárás szerint.	AT (position) CLEARED (procedure name) (hely-ről) ENGEDÉLYEZVE (eljárás)	N	M	W/U
15.	85	Értesítés, hogy számítson meghatározott	EXPECT (route clearance) SZÁMÍTSON (útvonal	L	L	R

		útvonalon való repülésre vonatkozó engedély kiadására.	engedély-re)			
16.	86	Értesítés, hogy számítsen meghatározott helyről, meghatározott útvonalon való repülésre vonatkozó engedély kiadására.	AT (position) EXPECT (route clearance) SZÁMÍTSON (hely-en) (útvonal engedély-re)	L	L	R
17.	87	Értesítés, hogy számítsen meghatározott helyre való közvetlen repülésre vonatkozó engedély kiadására.	EXPECT DIRECT TO (position) SZÁMÍTSON KÖZVETLEN ENGEDÉLYRE (hely-re)	L	L	R
18.	88	Értesítés, hogy számítsen az első meghatározott helyről a következő meghatározott helyre történő közvetlen repülésre vonatkozó engedély kiadására.	AT (position) EXPECT DIRECT TO (position) SZÁMÍTSON (hely-en) KÖZVETLEN ENGEDÉLYRE (hely-re)	L	L	R
19.	89	Értesítés, hogy számítsen meghatározott időben meghatározott helyre való közvetlen repülés megkezdésére vonatkozó engedély	AT (time) EXPECT DIRECT TO (position) SZÁMÍTSON (idő-kor) KÖZVETLEN ENGEDÉLYRE (hely-re)	L	L	R

		kiadására.				
20.	90	Értesítés, hogy számítsa meghatározott magasság elérésekor meghatározott helyre való repülés megkezdésére vonatkozó engedély kiadására.	AT (level) EXPECT DIRECT TO (position) (magasság-on) SZÁMÍTSA KÖZVETLEN ENGEDÉLYRE (hely-re)	L	L	R
21.	91	Utasítás, hogy a meghatározott jellemzőkkel, meghatározott helyen és magasságon, lépjen be a várakozási légterbe.	HOLD AT (position) MAINTAIN (level) INBOUND TRACK (degrees) (direction) TURNS (leg type) VÁRAKOZZON (hely-en) TARTSON (magasság-ot) RÁREPÜLÉSI ÚTIRÁNY (fok) (irány). A FORDULÓKAT (irány-ba) HAJTSA VÉGRE (a kirepülési szakasz meghatározása)	N	M	W/U
22.	92	Utasítás, hogy a közzétett jellemzőkkel, a meghatározott helyen és magasságon, lépjen be a várakozási légterbe.	HOLD AT (position) AS PUBLISHED MAINTAIN (level) VÁRAKOZZON (hely-en) A KÖZZÉTETTEK SZERINT ÉS TARTSON (magasság-ot)	N	M	W/U
23.	93	Értesítés, hogy meghatározott időben számítsa további engedély kiadására.	EXPECT FURTHER CLEARANCE AT (time) SZÁMÍTSA TOVÁBBI ENGEDÉLYRE (idő-kor)	L	L	R
24.	94	Utasítás, hogy a meghatározott szerint forduljon balra vagy jobbra, egy	TURN (direction) HEADING (degrees) FORDULJON (irány-ba) (fok-os) GÉPTENGELYIRÁNY	N	M	W/U

		meghatározott géptengely irányra.	RA			
25.	95	Utasítás, hogy forduljon balra vagy jobbra egy meghatározott útirányra.	TURN (direction) GROUND TRACK (degrees) FORDULJON (irány-ba) (fok-os) ÚTIRÁNYRA	N	M	W/U
26.	215	Utasítás, hogy forduljon meghatározott fokot balra vagy jobbra.	TURN (direction) (degrees) FORDULJON (irány-ba) (fok-ot)	N	M	W/U
27.	190	Utasítás, hogy repüljön meghatározott géptengely irányon.	FLY HEADING (degrees) REPÜLJÖN (fok-os) GÉPTENGELYIRÁNYON	N	M	W/U
28.	96	Utasítás, hogy folytassa a repülést a jelenlegi géptengely irányon.	CONTINUE PRESENT HEADING FOLYTASSA (fok-os) GÉPTENGELYIRÁNYON	N	M	W/U
29.	97	Utasítás, hogy meghatározott helyről repüljön egy meghatározott géptengely irányon.	AT (position) FLY HEADING (degrees) (hely-től) REPÜLJÖN (fok-os) GÉPTENGELYIRÁNYON	N	M	W/U
30.	221	Utasítás, hogy az előzőleg kiadott géptengely irány elérése előtt fejezze be a fordulót a meghatározott géptengely irányon.	STOP TURN HEADING (degrees) FEJEZZE BE A FORDULÓT (fok-os) GÉPTENGELYIRÁNYON	U	M	W/U
31.	98	Utasítás, hogy azonnal forduljon a meghatározott	IMMEDIATELY TURN (direction) HEADING (degrees) AZONNAL	D	H	W/U

		szerint balra vagy jobbra, egy meghatározott géptengely irányra.	FORDULJON (irány-ba) (fok-os) GÉPTENGELYIRÁNY RA			
32.	99	Értesítés a légijármű részére, hogy egy meghatározott eljárás szerinti repülésre vonatkozó engedély kiadására számítsa.	EXPECT (procedure name) SZÁMÍTSON (eljárás – ra)	L	L	R

1.5.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

1.6. ATC egység által kezdeményezett sebesség változtatások

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	100	Értesítés, hogy meghatározott időben érvényessé váló, sebességre vonatkozó utasítás kiadására számítsa.	AT (time) EXPECT (speed) (idő-kor) SZÁMÍTSON (sebesség-re)	L	L	R
3.	101	Értesítés, hogy meghatározott helyen érvényessé váló, sebességre vonatkozó utasítás kiadására számítsa.	AT (position) EXPECT (speed) (hely-en) SZÁMÍTSON (sebesség-re)	L	L	R
4.	102	Értesítés, hogy meghatározott magasságon érvényessé váló, sebességre vonatkozó utasítás kiadására számítsa.	AT (level) EXPECT (speed) (magasságon) SZÁMÍTSON (sebesség-re)	L	L	R

5.	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
6.	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
7.	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
8.	106	Utasítás, hogy tartson meghatározott sebességet.	MAINTAIN (speed) TARTSON (sebesség-et)	N	M	W/U
9.	188	Utasítás, hogy meghatározott hely átrepülését követően tartson meghatározott sebességet.	AFTER PASSING (position) MAINTAIN (speed) (hely) KERESZTEZÉSE UTÁN TARTSON (sebesség-et)	N	M	W/U
10.	107	Utasítás, hogy tartsa jelenlegi sebességet.	MAINTAIN PRESENT SPEED TARTSA JELENLEGI SEBESSÉGÉT	N	M	W/U
11.	108	Utasítás, hogy tartsa a meghatározott, vagy annál nagyobb sebességet.	MAINTAIN (speed) OR GREATER TARTSON (sebesség-et) VAGY NAGYOBBAT	N	M	W/U
12.	109	Utasítás, hogy tartsa	MAINTAIN (speed) OR LESS	N	M	W/U

		a meghatározott, vagy annál kisebb sebességet.	TARTSON (sebesség-et) VAGY KISEBBET			
13.	110	Utasítás, hogy tartsa sebességét a meghatározott sebességtartományon belül.	MAINTAIN (speed) TO (speed) TARTSA SEBESSÉGÉT (sebesség-től)(sebesség-ig)	N	M	W/U
14.	111	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét növelje meghatározott sebességre, és azt tartsa további utasításig.	INCREASE SPEED TO (speed) NÖVELJE SEBESSÉGÉT (sebesség-re)	N	M	W/U
15.	112	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét növelje meghatározott vagy annál nagyobb sebességre, és azt vagy annál nagyobb sebességet tartson további utasításig.	INCREASE SPEED TO (speed) OR GREATER NÖVELJE SEBESSÉGÉT (sebesség-re) VAGY NAGYOBBRA	N	M	W/U
16.	113	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét csökkentse meghatározott sebességre, és azt tartsa további utasításig.	REDUCE SPEED TO (speed) CSÖKKENTSE SEBESSÉGÉT (sebesség-re)	N	M	W/U
17.	114	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét csökkentse meghatározott vagy annál kisebb sebességre, és azt vagy annál kisebb sebességet tartson további utasításig.	REDUCE SPEED TO (speed) OR LESS CSÖKKENTSE SEBESSÉGÉT (sebesség-re) VAGY KISEBBRE	N	M	W/U
18.	115	Utasítás, hogy ne lépje túl a meghatározott	DO NOT EXCEED (speed) NE LÉPJE TÚL	N	M	W/U

		sebességet	(sebesség-et)			
19.	116	Értesítés, hogy a továbbiakban nem kell betartani az előzőleg kiadott sebesség megkötést.	RESUME NORMAL SPEED TARTSON NORMÁL SEBESSÉGET	N	M	W/U
20.	189	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét változtassa meghatározott sebességre.	ADJUST SPEED TO (speed) SZABÁLYOZZA SEBESSÉGÉT (sebesség-re)	N	M	W/U
21.	222	Értesítés, hogy a légi jármű megkötés nélkül tarthatja az általa előnybe részesített sebességet.	NO SPEED RESTRICTION NINCS SEBESSÉG MEGKÖTÉS	L	L	R
22.	223	Utasítás, hogy jelenlegi sebességét csökkentse a legkisebb biztonságos megközelítési sebességre.	REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED CSÖKKENTSEN A LEGKISEBB MEGKÖZELÍTÉS I SEBESSÉGRE	N	M	W/U

1.6.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

1.7. ATC egység által kezdeményezett összeköttetéssel, megfigyeléssel, felderítéssel kapcsolatos utasítások

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	117	Utasítás, hogy térjen át a megnevezett ATS egységhez a meghatározott frekvenciára.	CONTACT (unit name) (frequency) TÉRJEN ÁT (egység-hez) (frekvencia)	N	M	W/U
3.	118	Utasítás, hogy meghatározott helyen térjen át a megnevezett ATS egységhez a meghatározott	AT (position) CONTACT (unit name) (frequency) (hely-en) TÉRJEN ÁT (egység-hez) (frekvencia)	N	M	W/U

		frekvenciára.				
4.	119	Utasítás, hogy meghatározott időben térjen át megnevezett ATS egységhez a meghatározott frekvenciára.	AT (time) CONTACT (unit name) (frequency) (idő-kor) TÉRJEN ÁT (egység-hez) (frekvencia)	N	M	W/U
5.	238	Tájékoztatás a másodlagos frekvenciáról.	SECONDARY FREQUENCY (frequency) MÁSODLAGOS FREKVENCIA (frekvencia)			
6.	120	Utasítás, hogy figyelje a megnevezett ATS egységet a meghatározott frekvencián.	MONITOR (unit name) (frequency) HALLGASSA (egység-et) (frekvencián)	N	M	W/U
7.	121	Utasítás, hogy meghatározott helyen figyelje a megnevezett ATS egységet a meghatározott frekvencián.	AT (position) MONITOR (unit name) (frequency) (hely-en) HALLGASSA (egység-et) (frekvencián)	N	M	W/U
8.	122	Utasítás, hogy meghatározott időben figyelje a megnevezett ATS egységet, a meghatározott frekvencián.	AT (time) MONITOR (unit name) (frequency) (idő-kor) HALLGASSA (egység-et) (frekvencián)	N	M	W/U
9.	123	Utasítás, hogy állítson meghatározott (SSR) kódot	SQUAWK (code) ÁLLÍTSON (kódot)	N	M	W/U
10	124	Utasítás, hogy kapcsolja ki SSR válaszjeladóját.	STOP SQUAWK KAPCSOLJA KI VÁLASZJELADÓ JÁT	N	M	W/U
11	239	Utasítás, hogy kapcsolja ki az ADS adóját.	STOP ADS TRANSMISSION KAPCSOLJA KI ADS ADÓJÁT			

12	125	Utasítás, hogy SSR válaszjeladója küldjön magasságinformációt is.	SQUAWK MODE CHARLIE KAPCSOLJON CHARLIE ÜZEMMÓDRA	N	M	W/U
13	240	Utasítás, hogy ADS adása tartalmazza a magasságot is.	TRANSMIT ADS ALTITUDE SUGÁROZZA AZ ADS A MAGASSÁGOT			
14	126	Utasítás, hogy SSR válaszjeladója ne küldjön magasságinformációt.	STOP SQUAWK MODE CHARLIE KAPCSOLJA KI A CHARLIE ÜZEMMÓDOT	N	M	W/U
15	241	Utasítás, hogy az ADS adása ne tartalmazza a magasságot.	STOP ADS ALTITUDE TRANSMISSION KAPCSOLJA KI ADS MAGASSÁG SUGÁRZÁSÁT			
16	179	Utasítás, hogy működtesse az SSR válaszjeladó „azonosítás” funkcióját.	SQUAWK IDENT KAPCSOLJA AZ SPI AZONOSÍTÓ JELET	N	M	W/U
17	242	Utasítás, hogy kapcsolja be az ADS azonosító jelet.	TRANSMIT ADS IDENT SUGÁROZZA AZ ADS AZONOSÍTÓ JELET			

1.8. ATC egység által kezdeményezett jelentés, megerősítés kérések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	243	Utasítás, hogy jelentse, ha a légijármű elhagyta a kedvezőtlen meteorológiai	REPORT CLEAR OF WEATHER JELENTSE HA ELHAGYTA A KEDVEZŐTLEN			

		körülményeket és az engedélyezett repülési útvonalhoz való visszatérési engedély fogadására készen áll.	IDŐJÁRÁST			
3.	127	Utasítás, hogy jelentse, ha a légijármű visszatért az engedélyezett útvonalra.	REPORT BACK ON ROUTE JELENTSE, HA VISSZATÉRT ÚTVONALÁRA	N	L	W/U
4.	128	Utasítás, hogy jelentse, ha a légijármű elhagyta a meghatározott magasságot.	REPORT LEAVING (level) JELENTSE A (magasság) ELHAGYÁSÁT	N	L	W/U
5.	129	Utasítás, hogy jelentse, ha a légijármű szintet tart a meghatározott magasságon.	REPORT MAINTAINING (level) JELENTSE A (magasság) TARTÁSÁT	N	L	W/U
6.	175	(fenntartva)		N	L	W/U
7.	200	Magasság engedéllyel együtt használt utasítás, hogy jelentse, ha a légijármű elérte a részére kijelölt magasságot.	REPORT REACHING JELENTSE ELÉRÉSÉT	N	L	W/U
8.	180	Utasítás, hogy jelentse, ha a légijármű meghatározott függőleges tartományon belül van.	REPORT REACHING BLOCK (level) TO (level) JELENTSE A (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNY ELÉRÉSÉT	N	L	W/U
9.	130	Utasítás, hogy jelentse, ha a légijármű meghatározott helyet átrepült.	REPORT PASSING (position) JELENTSE (hely) ÁTREPÜLÉSÉT	N	L	W/U

10.	181	Utasítás, hogy jelentse jelenlegi távolságát meghatározott helyhez viszonyítva.	REPORT DISTANCE (to/from) (position) JELENTSE TÁVOLSÁGÁT (hely-ig/ től)	N	M	Y
11.	184	Utasítás, hogy meghatározott időben jelentse a távolságát egy meghatározott helyhez viszonyítva.	AT (time) REPORT DISTANCE (to/from) (position) (idő-kor) JELENTSE TÁVOLSÁGÁT (hely- ig/ től)	N	L	Y
12.	228	Utasítás, hogy jelentse számított érkezési idejét meghatározott helyre.	REPORT ETA (position) JELENTSE SZÁMÍTOTT ÉRKEZÉSÉT (hely-re)	L	L	Y
13.	131	Utasítás, hogy jelentse a maradék üzemanyag mennyiségét és a fedélzeten tartózkodó személyek számát.	REPORT REMAINING FUEL AND PERSONS ON BOARD JELENTSE A MARADÉK ÜZEMANYAGO T ÉS A FEDÉLZETEN TARTÓZKODÓ SZEMÉLYEK SZÁMÁT	U	M	Y
14.	132	Utasítás, hogy jelentse jelenlegi helyzetét.	REPORT POSITION JELENTSE HELYZETÉT	N	M	Y
15.	133	Utasítás, hogy jelentse jelenlegi magasságát.	REPORT PRESENT LEVEL JELENTSE JELENLEGI MAGSSÁGÁT	N	M	Y
16.	134	Utasítás, hogy jelentse a kért	REPORT (speed type) (speed type)	N	M	Y

		sebességét.	(speed type) SPEED JELENTSE (sebesség típusa) (sebesség típusa) (sebesség típusa) SEBESSÉGÉT			
17.	135	Utasítás, hogy erősítse meg és nyugtázza a jelenleg kijelölt magasságot.	CONFIRM ASSIGNED LEVEL ERŐSÍTSE MEG A KIADOTT MAGASSÁGOT	N	L	Y
18.	136	Utasítás, hogy erősítse meg és nyugtázza a jelenleg kijelölt sebességet.	CONFIRM ASSIGNED SPEED ERŐSÍTSE MEG A KIADOTT SEBESSÉGET	N	L	Y
19.	137	Utasítás, hogy erősítse meg és nyugtázza a jelenleg kijelölt útvonalat.	CONFIRM ASSIGNED ROUTE ERŐSÍTSE MEG A KIADOTT ÚTVONALAT	N	L	Y
20.	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
21.	139	Utasítás, hogy erősítse meg az előzőleg jelentett útvonalpont azonosságát.	CONFIRM REPORTED WAYPOINT ERŐSÍTSE MEG A JELENTETT ÚTVONALPONT OT	N	L	Y
22.	140	Utasítás, hogy erősítse meg a következő útvonalpont azonosságát.	CONFIRM NEXT WAYPOINT ERŐSÍTSE MEG A KÖVETKEZŐ ÚTVONALPONT OT	N	L	Y

23.	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
24.	142	Utasítás, hogy erősítse meg a következő útvonalpont utáni első útvonalpont azonosságát.	CONFIRM ENSUING WAYPOINT ERŐSÍTSE MEG A KÖVETKEZŐ UTÁNI ÚTVONALPONT OT	N	L	Y
25.	143	A kérést nem értették. Tisztázni kell, és meg kell ismételni.	CONFIRM REQUEST ERŐSÍTSE MEG KÉRÉSÉT	N	L	Y
26.	144	Utasítás, hogy jelentse a kiválasztott (SSR) kódot.	CONFIRM SQUAWK ERŐSÍTSE MEG A KÓDJÁT	N	L	Y
27.	145	Utasítás, hogy jelentse jelenlegi géptengely irányát.	REPORT HEADING JELENTSE GÉPTENGELYIRÁNYÁT	N	M	Y
28.	146	Utasítás, hogy jelentse jelenlegi útirányát.	REPORT GROUND TRACK JELENTSE ÚTIRÁNYÁT	N	M	Y
29.	182	Utasítás, hogy jelentse az utoljára vett ATIS adás azonosítóját.	CONFIRM ATIS CODE ERŐSÍTSE MEG AZ ATIS KÓDJÁT	N	L	Y
30.	147	Utasítás, hogy adjon helyzetjelentést.	REQUEST POSITION REPORT ADJON HELYZETJELENTÉST	N	M	Y

31.	216	Utasítás, hogy nyújtson be repülési tervet.	REQUEST FLIGHT PLAN NYÚJTSON BE REPÜLÉSI TERVET	N	M	Y
32.	217	Utasítás, hogy jelentse, ha a légi jármű leszállt.	REPORT ARRIVAL JELENTSE LESZÁLLÁSÁT	N	M	Y
33.	229	Utasítás, hogy jelentse a leszállásra előnybe részesített kitérő repülőterét.	REPORT ALTERNATE AERODROME JELENTSE KITÉRŐ REPÜLŐTERÉT	L	L	Y
34.	231	Utasítás, a légi jármű vezető által előnyben részesített magasság jelzésére.	STATE PREFERRED LEVEL JELENTSE ELŐNYBEN RÉSZESÍTETT MAGASSÁGÁT	L	L	Y
35.	232	Utasítás, a légi jármű vezető 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

1.8.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

1.9. ATC egység által kezdeményezett megegyezés alapú utasítások

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	148	Kérés, hogy jelezze a legkorábbi időt, amikor a	WHEN CAN YOU ACCEPT (level) MIKOR TUDJA	N	L	Y

		meghatározott magasságot képes elfogadni.	ELFOGADNI A (magasság-ot)			
3.	149	Utasítás, hogy jelentse, képes-e elfogadni a meghatározott magasságot meghatározott helyen.	CAN YOU ACCEPT (level) AT (position) EL TUDJA FOGADNI A (magasság-ot) (hely-en)?	N	L	A/N
4.	150	Utasítás, hogy 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
5.	151	Utasítás, hogy jelentse a legkorábbi időt, amikor a meghatározott sebességet képes elfogadni.	WHEN CAN YOU ACCEPT (speed) MIKOR TUDJA ELFOGADNI A (sebesség-et)	N	L	Y
6.	152	Utasítás, hogy jelentse a legkorábbi időt, amikor a meghatározott eltolt párhuzamos útirányt képes elfogadni.	WHEN CAN YOU ACCEPT (specified distance) (direction) OFFSET MIKOR TUDJA ELFOGADNI A (meghatározott távolságra) (irányba) ELTOLT PÁRHUZAMOS ÚTIRÁNYT	N	L	Y

1.9.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

1.10. ATC egység által kezdeményezett légiforgalmi tájékoztatások

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	153	ATS értesítés, hogy a magasságmérőt a	ALTIMETER (altimeter) MAGASSÁGMÉR	N	L	R

		meghatározott nyomásmagasságnak megfelelően állítsa be.	Ő BEÁLLÍTÁS (nyomásmagasság)			
3.	213	ATS értesítés, hogy meghatározott magasságmérő beállítás meghatározott azonosítóra vonatkozik.	(facility designation) ALTIMETER (altimeter) (azonosító) MAGASSÁGMÉRŐ BEÁLLÍTÁS (nyomásmagasság)	N	L	R
4.	154	ATS értesítés, hogy a radarszolgáltatás befejeződött.	RADAR SERVICE TERMINATED RADARSZOLGÁLTATÁS BEFEJEZVE	N	L	R
5.	244	ATS értesítés, hogy a radar vagy ADS szolgáltatás befejeződött.	IDENTIFICATION TERMINATED AZONOSÍTÁS BEFEJEZVE			
6.	191	ATS értesítés, hogy a légi jármű olyan légtérbe lép be, ahol nem biztosítanak ATS szolgáltatást, és minden meglévő ATS szolgáltatás megszűnik.	ALL ATS TERMINATED MINDEN ATS SZOLGÁLTATÁS BEFEJEZVE	N	M	R
7.	155	ATS értesítés, hogy radarkapcsolat létesült a meghatározott helyen.	RADAR CONTACT (position) RADAR KAPCSOLAT (hely-en)	N	M	R
8.	156	ATS értesítés, hogy a radarkapcsolat elveszett.	RADAR CONTACT LOST A RADARKAPCSOLAT ELVESZETT	N	M	R
9.	210	ATS értesítés, hogy a légi járművet meghatározott	IDENTIFIED (position) AZONOSÍTVA (hely-en)	N	M	R

		helyen radarral azonosították.				
10.	193	Értesítés, hogy a radarazonosság elveszett.	IDENTIFICATION LOST AZ AZONOSSÁGA ELVESZTETT	N	M	R
11.	157	Értesítés, hogy meghatározott frekvencián folyamatosan adás van. Ellenőrizze, hogy mikrofonja be van-e ragadva.	CHECK STUCK MICROPHONE (frequency) ELLENŐRIZZE, HOGY (frekvencián) A MIKROFONJA BE VAN-E RAGADVA	U	M	N
12.	158	ATS értesítés, hogy a meghatározott kóddal azonosított ATIS információ az érvényes.	ATIS (ATIS code) ATIS (kódja)	N	L	R
13.	212	ATS értesítés, hogy a meghatározott repülőtérre vonatkozó meghatározott ATIS információ az érvényes	(facility designation) ATIS (ATIS code) CURRENT (azonosító) ATIS ÉRVÉNYES (ATIS kód)	N	L	R
14.	214	ATS értesítés, amely meghatározott futópályára vonatkozó futópálya menti látástávolság értéket adja meg.	RVR RUNWAY (runway) (rvr) RVR A (futópálya azonosítója – pl.13L) FUTÓPÁLYÁRA (rvr értékek)	N	M	R
15.	224	ATS értesítés, hogy késleltetés nem várható.	NO DELAY EXPECTED KÉSÉS NEM VÁRHATÓ	N	L	R
16.	225	ATS értesítés, hogy várható késleltetés nem lett	DELAY NOT DETERMINED KÉSÉS NINCS MEGHATÁROZV	N	L	R

		meghatározva.	A			
17.	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

1.11. ATC egység által kezdeményezett Rendszerüzenetek

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	159	Rendszerüzenet, amely a földi rendszer által észlelt hibára figyelmeztet.	ERROR (error information) HIBA (hiba információ)	U	M	N
3.	160	Értesítés a fedélzeti berendezésnek, hogy a meghatározott adat jogosult a soron következő adat jogosult. Ha nincs adatjogosult meghatározva, akkor ez azt jelzi, hogy bármely előzőleg meghatározott soron következő adatjogosult többé nem érvényes.	NEXT DATA AUTHORITY (facility) SORON KÖVETKEZŐ ADAT JOGOSULT (létesítmény)	L	N	N
4.	161	Értesítés a fedélzeti berendezésnek, hogy az adatkapcsolat összeköttetés a jelenlegi adatjogosulttal megszűnik.	END SERVICE SZOLGÁLTATÁS VÉGE	L	N	N
5.	162	Értesítés, hogy a földi rendszer nem támogatja ezt a közleményt.	SERVICE UNAVAILABLE SZOLGÁLTAT	L	L	N

			ÁS NEM ÁLL RENDELKEZÉ SRE			
6.	234	Értesítés, hogy a földi rendszerben nincs repülési terv az adott légijárműre.	FLIGHT PLAN NOT HELD A REPÜLÉSI TERV NINCS TÁROLVA	L	L	N
7.	163	Értesítés a légijármű vezető részére egy ATS egység azonosítójáról.	(facility designation) (létesítmény azonosítója)	L	N	N
8.	227	Megerősítés a légijármű fedélzeti rendszerének, hogy a földi rendszer fogadta azt a közleményt, amelyhez a logikai nyugtázás tartozik és megfelelőnek találta a megjelenítésre a felelős személy részére.	LOGICAL ACKNOWLED GEMENT LOGIKAI NYUGTÁZÁS	N	M	N
9.	233	Értesítés, a pilótának, hogy az elküldött, logikai nyugtázást igénylő közleményeket a földi rendszer nem fogadja el.	USE OF LOGICAL ACKNOWLED GEMENT PROHIBITED LOGIKAI NYUGTÁZÁS HASZNÁLATA TILOS	N	M	N

1.12. ATC egység által kezdeményezett kiegészítő közlemények

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	164	A kapcsolódó utasítást tetszőleges időben hajthatja végre ezután.	WHEN READY AMIKOR KÉSZ	L	N	N

3.	230	A kapcsolódó utasítást hajtsa végre azonnal.	IMMEDIATELY AZONNAL	D	H	N
4.	165	Két közlemény összekapcsolására használt elem, ami engedélyek vagy utasítások végrehajtásának helyes sorrendjét jelzi.	THEN AZUTÁN	L	N	N
5.	166	A kapcsolódó utasítást forgalmi szempontok miatt adják ki.	DUE TO (traffic type) TRAFFIC (forgalom típusa) FORGALOM MIATT	L	N	N
6.	167	A kapcsolódó utasítást légtérkorlátozás miatt adják ki.	DUE TO AIRSPACE RESTRICTION LÉGTÉRKOR LÁTOZÁS MIATT	L	N	N
7.	168	A jelzett közleményt hagyja figyelmen kívül.	DISREGARD HAGYJA FIGYELMEN KÍVÜL	U	M	R
8.	176	Értesítés, hogy a légijármű vezető felelős az elkülönítés tartásáért más forgalomtól, és szintén felelős a látási meteorológiai körülmények fenntartásáért.	MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC TARTSON SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉ ST VMC-BEN	N	M	W/U
9.	177	Engedéllyel vagy utasítással összefüggésben használt közlemény, ami jelzi, hogy a légijármű vezető akkor hajtsa végre az engedélyt/utasítást, ha készen áll rá.	AT PILOTS DISCRETION A LÉGIJÁRMŰ VEZETŐ MEGITÉLÉSE SZERINT	L	L	N

10.	178	(fenntartott hely)	(free text) (szabad szöveg)	L	L	Y
11.	169		(free text) (szabad szöveg)	N	L	R
12.	170		(free text) (szabad szöveg)	D	H	R
13.	183		(free text) (szabad szöveg)	N	M	N
14.	187		(free text) (szabad szöveg)	L	N	N
15.	194		(free text) (szabad szöveg)	N	L	Y
16.	195		(free text) (szabad szöveg)	L	L	R
17.	196		(free text) (szabad szöveg)	N	M	W/U
18.	197		(free text) (szabad szöveg)	U	M	W/U
19.	198		(free text) (szabad szöveg)	D	H	W/U
20.	199		(free text) (szabad szöveg)	N	L	L
21.	201	Nincs használva		L	L	N
22.	202	Nincs használva		L	L	N
23.	203		(free text) (free text) (szabad szöveg)	N	M	R
24.	204		(free text) (free text) (szabad szöveg)	N	M	Y
25.	205		(free text) (free text) (szabad	N	M	A/N

			szöveg)			
26.	206		(free text) (free text) (szabad szöveg)	L	N	Y
27.	207		(free text) (free text) (szabad szöveg)	L	L	Y
28.	208		(free text) (szabad szöveg)	L	L	N

1.12.1. Az üres üzenetszöveg elemekhez nem kapcsolódnak szándékolt közlemények. Egy üres üzenetszöveg elküldésének képessége, az üzenetcsoporthoz már használt jellemzők bármilyen kombinációjával, az ATN műszaki követelményeit szolgálja (10. Annex III. Kötet, 1. Rész, 3. Fejezet).

2. Légijármű fedélzetről kezdeményezett üzenetek

2.1. Légijármű által kezdeményezett válaszok

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	0	Az utasítást megértettem és végrehajtom.	WILCO VÉGREHAJTOM	N	L	Y
3.	1	Az utasítást nem tudom végrehajtani.	UNABLE KÉPTELEN VAGYOK VÉGREHAJTANI	N	L	Y
4.	2	Várjon a válaszomra.	STANDBY VÁRJON	N	L	Y
5.	3	A közleményt vettem és értem.	ROGER ÉRTETTEM	N	L	Y
6.	4	Igen.	AFFIRM IGEN/VAN	N	L	Y
7.	5	Nem.	NEGATIVE NEM/NINCS	N	L	Y

2.2. Légijármű által kezdeményezett magasságváltásra vonatkozó kérések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	6	Kérés meghatározott magasságon történő repülésre.	REQUEST (level) KÉREK (magasság- ot)	N	L	Y
3.	7	Kérés meghatározott függőleges tartományon belüli magasságon történő repülésre.	REQUEST BLOCK (level) TO (level) KÉREK magasság) és (magasság) KÖZÖTTI MAGASSÁGTART OMÁNYT	N	L	Y
4.	8	Kérés meghatározott magasságra való utazó emelkedésre.	REQUEST CRUISE CLIMB TO (level) KÉREK UTAZÓEMELKED ÉST (magasság-ra)	N	L	Y
5.	9	Kérés meghatározott magasságra történő emelkedésre.	REQUEST CLIMB TO (level) KÉREK EMELKEDÉST (magasság-ra)	N	L	Y
6.	10	Kérés meghatározott magasságra történő süllyedésre.	REQUEST DESCENT TO (level) KÉREK SÜLLYEDÉST (magasság-ra)	N	L	Y
7.	11	Kérés, hogy engedélyezzék meghatározott helyen az emelkedést meghatározott magasságra.	AT (position) REQUEST CLIMB TO (level) (hely-en) KÉREK EMELKEDÉST (magasság-ra)	N	L	Y
8.	12	Kérés, hogy engedélyezzék meghatározott helyen a süllyedést meghatározott	AT (position) REQUEST DESCENT TO (level) (hely-en) KÉREK SÜLLYEDÉST	N	L	Y

		magasságra.	(magasság-ra)			
9.	13	Kérés, hogy engedélyezzék meghatározott időben az emelkedést meghatározott magasságra.	AT (time) REQUEST CLIMB TO (level) (idő-kor) KÉREK EMELKEDÉST (magasság-ra)	N	L	Y
10.	14	Kérés, hogy engedélyezzék meghatározott időben a süllyedést meghatározott magasságra.	AT (time) REQUEST DESCENT TO (level) (idő-kor) KÉREK SÜLLYEDÉST (magasság-ra)	N	L	Y
11.	69	Kérés, hogy engedélyezzék a süllyedést VMC-ben saját elkülönítés tartásával.	REQUEST VMC DESCENT KÉREK LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ SÜLLYEDÉST	N	L	Y

Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

2.3. Légijármű által kezdeményezett párhuzamosan eltolt útirányra vonatkozó kérések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	15	Kérés, hogy engedélyezzék a repülést az engedélyezett útvonallal párhuzamosan, meghatározott oldaltávolságra és meghatározott irányba eltolt útirányon.	REQUEST OFFSET (specified distance) (direction) OF ROUTE KÉREK (meghatározott távolságra) (irányba) ELTOLT PÁRHUZAMOS ÚTIRÁNYT	N	L	Y
3.	16	Kérés, hogy meghatározott helytől engedélyezzék a repülést az	AT (position) REQUEST OFFSET (specified	N	L	Y

		engedélyezett útvonallal párhuzamosan, meghatározott oldaltávolságra és meghatározott irányba eltolt útirányon.	distance) (direction) OF ROUTE (hely-en) KÉREK (meghatározott távolságra) (irányba) ELTOLT PÁRHUZAMOS ÚTIRÁNYT			
4.	17	Kérés, hogy meghatározott időtől engedélyezzék a repülést az engedélyezett útvonallal párhuzamosan, meghatározott oldaltávolságra és meghatározott irányba eltolt útirányon.	AT (time) REQUEST OFFSET (specified distance) (direction) OF ROUTE (idő-kor) KÉREK (meghatározott távolságra) (irányba) ELTOLT PÁRHUZAMOS ÚTIRÁNYT	N	L	Y

2.4. Légijármű által kezdeményezett sebességre vonatkozó kérések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	18	Kérés meghatározott sebességgel történő repülésre.	REQUEST (speed) ENGEDÉLYEZZE (sebesség-et)	N	L	Y
3.	19	Kérés meghatározott sebességtartományon belül történő repülésre.	REQUEST (speed) TO (speed) ENGEDÉLYEZZE A (sebesség-től) (sebesség-ig) SEBESSÉGTARTOMÁNYT	N	L	Y

2.5. Légijármű által kezdeményezett beszédüzemű kapcsolatra vonatkozó kérések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az	Az üzenet célja,	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz

	üzenet azonosító száma	használata				
2.	20	Kérés beszédüzemű összeköttetésre.	REQUEST VOICE CONTACT ENGEDÉLYEZZE A BESZÉDÜZEMŰ ÖSSZEKÖTTETÉST	N	L	Y
3.	21	Kérés beszédüzemű összeköttetésre meghatározott frekvencián.	REQUEST VOICE CONTACT (frequency) ENGEDÉLYEZZE A BESZÉDÜZEMŰ ÖSSZEKÖTTETÉST (frekvencián)	N	L	Y

2.6. Légijármű által kezdeményezett útvonal változtatásra vonatkozó kérések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	22	Kérés közvetlen útirány felvételére a pillanatnyi helyzetből egy meghatározott helyre.	REQUEST DIRECT TO (position) KÉREK KÖZVETLENÜL (hely-re)	N	L	Y
3.	23	Kérés egy meghatározott eljárás engedélyezésére.	REQUEST (procedure name) ENGEDÉLYEZZE (eljárás megnevezése)	N	L	Y
4.	24	Kérés útvonalengedély re	REQUEST CLEARANCE (route clearance) KÉREM AZ ENGEDÉLYT (útvonalengedélyt)	N	L	Y
5.	25	Kérés engedélyre.	REQUEST (clearance type) CLEARANCE KÉREM AZ (engedély típusa)	N	L	Y

			ENGEDÉLYT			
6.	26	Kérés, hogy eltérhessen az útvonaltól időjárás miatt meghatározott helyre, meghatározott útvonalon keresztül.	REQUEST WEATHER DEVIATION TO (position) VIA (route clearance) IDŐJÁRÁS MIATT KÉREK ELTÉRÉST (hely-re) (útvonalengedély) SZERINT	N	M	Y
7.	27	Kérés, hogy eltérhessen az útvonaltól időjárás miatt meghatározott távolságra, meghatározott irányba.	REQUEST WEATHER DEVIATION UP TO (specified distance) (direction) OF ROUTE IDŐJÁRÁS MIATT KÉREK ELTÉRÉST AZ ÚTVONALTÓL (meghatározott távolságra)(irányba)	N	M	Y
8.	70	Kérés meghatározott géptengelyirány felvételének engedélyezésére.	REQUEST HEADING (degrees) ENGEDÉLYEZZE A (fokok) GÉPTENGELYIRÁNYT	N	L	Y
9.	71	Kérés meghatározott útirány felvételének engedélyezésére	REQUEST GROUND TRACK (degrees) ENGEDÉLYEZZE A (fokok) ÚTIRÁNYT	N	L	Y

2.7. Légi jármű által kezdeményezett jelentések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	28	Értesítés a	LEAVING (level)	N	L	N

		meghatározott magasság elhagyásáról.	ELHAGYOM (magasság-ot)			
3.	29	Értesítés meghatározott magasságra történő emelkedésről.	CLIMBING TO (level) EMELKEDEM (magasság-ra)	N	L	N
4.	30	Értesítés egy meghatározott magasságra történő süllyedésről.	DESCENDING TO (level) SÜLLYEDEK (magasság-ra)	N	L	N
5.	31	Értesítés egy meghatározott hely keresztezéséről.	PASSING (position) KERESZTEZEK (helyet)	N	L	N
6.	78	Értesítés, hogy a meghatározott időben, a légijármű helyzete a meghatározottak szerinti volt.	AT (time) (distance) (to/from) (position) (idő)-KOR (távolság) (hely-től)	N	L	N
7.	32	Értesítés a pillanatnyi magasságról.	PRESENT LEVEL (level) JELENLEGI MAGASSÁG (magasság)	N	L	N
8.	33	Értesítés a pillanatnyi helyzetről.	PRESENT POSITION (position) JELENLEGI HELYZET (helyzet)	N	L	N
9.	34	Értesítés a pillanatnyi sebességről.	PRESENT SPEED (speed) JELENLEGI SEBESSÉG (sebesség)	N	L	N
10.	113	Értesítés a kért sebességről.	(speed type) (speed type) (speed type) SPEED (speed) (sebességtípus) (sebességtípus) (sebességtípus) SEBESSÉG (sebesség)	N	L	N
11.	35	Értesítés a pillanatnyi géptengely irányról	PRESENT HEADING (degrees) JELENLEGI	N	L	N

		fokokban.	GÉPTENGELYIRÁNY (fok)			
12.	36	Értesítés a pillanatnyi útirányról fokokban	PRESENT GROUND TRACK (degrees) JELENLEGI ÚTIRÁNY (fok)	N	L	N
13.	37	Értesítés, hogy a légijármű tartja a meghatározott magasságot.	MAINTAINING (level) TARTOM A (magasság-ot)	N	L	N
14.	72	(fenntartva)		N	L	N
15.	76	Értesítés, hogy a légijármű elért egy magasságot a meghatározott magasságtartományon belül.	REACHING BLOCK (level) TO (level) ELÉRTEM A (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTTI MAGASSÁGTARTOMÁNYT	N	L	N
16.	38	Visszaismétlése a kijelölt magasságnak.	ASSIGNED LEVEL (level) KIJELÖLT MAGASSÁG (magasság)	N	M	N
17.	77	Visszaismétlése a kijelölt magasságtartománynak.	ASSIGNED BLOCK (level) TO (level) KIJELÖLT MAGASSÁGTARTOMÁNY (magasság) ÉS (magasság) KÖZÖTT	N	M	N
18.	39	Visszaismétlése a kijelölt sebességnek.	ASSIGNED SPEED (speed) KIJELÖLT SEBESSÉG (sebesség)	N	M	N
19.	40	Visszaismétlése a kijelölt útvonalnak.	ASSIGNED ROUTE (route clearance) KIJELÖLT ÚTVONAL (útvonalengedély)	N	M	N
20.	41	A légijármű visszatért az engedélyezett útvonalra.	BACK ON ROUTE VISSZATÉRTEM AZ ÚTVONALRA	N	M	N

21.	114	Értesítés, hogy a légijármű elhagyta a kedvezőtlen meteorológiai körülményeket és az engedélyezett repülési útvonalhoz való visszatérési engedély fogadására készen áll.	CLEAR OF WEATHER ELHAGYTAM A KEDVEZŐTLEN IDŐJÁRÁST			
22.	42	A következő útvonalpont a meghatározott hely.	NEXT WAYPOINT (position) KÖVETKEZŐ ÚTVONALPONT (hely)	N	L	N
23.	43	A következő útvonalpontra számított érkezési idő (ETA).	NEXT WAYPOINT ETA (time) KÖVETKEZŐ ÚTVONALPONT SZÁMÍTOTT IDEJE (idő)	N	L	N
24.	44	A következő útvonalpont utáni első útvonalpontra meghatározott hely.	ENSUING WAYPOINT (position) A KÖVETKEZŐ UTÁNI ÚTVONALPONT (hely)	N	L	N
25.	45	Az előzőleg jelentett útvonalpont keresztezésének megerősítése.	REPORTED WAYPOINT (position) A JELENTETT ÚTVONALPONT (hely)	N	L	N
26.	46	Az előzőleg jelentett útvonalpont átrepülési idejének megerősítése.	REPORTED WAYPOINT (time) A JELENTETT ÚTVONALPONT ÁTREPÜPÉSI IDEJE (idő)	N	L	N
27.	47	A meghatározott (SSR) kód beállítva.	SQUAWKING (code) (kód) ÁLLÍTVÁ	N	L	N
28.	48	Helyzetjelentés	POSITION REPORT (position report)	N	L	N

			HELYZETEM (helyzetjelentés)			
29.	79	A legutolsó vett ATIS kód.	ATIS (ATIS code) ATIS (ATIS kód)	N	L	N
30.	89	A meghatározott ATS egység adását figyelem a meghatározott frekvencián.	MONITORING (unit name) (frequency) (egység-et) (frekvencián) FIGYELEM	U	M	N
31.	102	Értesítés légi jármű leszállásáról.	LANDING REPORT LESZÁLLÁS JELENTÉS	N	N	N
32.	104	Értesítés meghatározott helyre számított érkezési időről.	ETA (position) (time) (hely) SZÁMÍTOTT IDEJE (idő)	L	L	N
33.	105	Értesítés kitérő repülőtér leszállásra történő használatáról.	ALTERNATE AERODROME (airport) KITÉRŐ REPÜLŐTÉR (repülőtér)	L	L	N
34.	106	Értesítés az előnyben részesített magasságról.	PREFERRED LEVEL (level) ELŐNYBEN RÉSZESÍTETT MAGASSÁG (magasság)	L	L	N
35.	109	Értesítés a megközelítéshez történő süllyedés megkezdésének előnyben részesített idejéről.	TOP OF DESCENT (time) A SÜLLYEDÉS MEGKEZDÉSÉNEK ELŐNYBEN RÉSZESÍTETT IDEJE (idő)	L	L	N
36.	110	Értesítés a megközelítéshez történő süllyedés megkezdésének előnyben részesített helyéről.	TOP OF DESCENT (position) A SÜLLYEDÉS MEGKEZDÉSÉNEK ELŐNYBEN RÉSZESÍTETT HELYE (hely)	L	L	N
37.	111	Értesítés a megközelítéshez történő süllyedés	TOP OF DESCENT (time) (position) A SÜLLYEDÉS MEGKEZDÉSÉNEK	L	L	N

		megkezdésének előnyben részesített idejéről és helyéről.	ELŐNYBEN RÉSZESÍTETT IDEJE ÉS HELYE (idő) (hely)			
--	--	--	--	--	--	--

2.7.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

2.8. Légijármű által kezdeményezett megegyezés alapú kérések

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	49	Kérés, hogy adja meg a meghatározott sebesség engedélyezésének várható legkorábbi idejét.	WHEN CAN WE EXPECT (speed) MIKOR VÁRHATÓ (sebesség-re)	L	L	Y
3.	50	Kérés, hogy adja meg a meghatározott sebességtartományon belüli sebesség engedélyezésének várható legkorábbi idejét.	WHEN CAN WE EXPECT (speed) TO (speed) MIKOR VÁRHATÓ (sebesség) ÉS (sebesség) KÖZÖTTI SEBESSÉGTARTOMÁNYRA	L	L	Y
4.	51	Kérés, hogy adja meg a tervezett útvonalra történő visszatérés engedélyezésének várható legkorábbi idejét.	WHEN CAN WE EXPECT BACK ON ROUTE MIKOR VÁRHATÓ VISSZATÉRÉS AZ ÚTVONALRA	L	L	Y
5.	52	Kérés, süllyedésre vonatkozó engedély kiadásának várható legkorábbi idejére.	WHEN CAN WE EXPECT LOWER LEVEL MIKOR VÁRHATÓ ALACSONYABB MAGASSÁG	L	L	Y
6.	53	Kérés, hogy adja meg az emelkedésre vonatkozó engedély	WHEN CAN WE EXPECT HIGHER LEVEL	L	L	Y

		kiadásának várható legkorábbi idejét.	MIKOR VÁRHATÓ MAGASABB MAGASSÁG			
7.	54	Kérés, hogy adja meg az utazó emelkedésre vonatkozó engedély kiadásának várható legkorábbi idejét egy meghatározott magasságra.	WHEN CAN WE EXPECT CRUISE CLIMB TO (level) MIKOR VÁRHATÓ UTAZÓEMELKEDÉS (magasság-ra)	L	L	Y
8.	87	Kérés, hogy adja meg az emelkedésre vonatkozó engedély kiadásának várható legkorábbi idejét egy meghatározott magasságra	WHEN CAN WE EXPECT CLIMB TO (level) MIKOR VÁRHATÓ EMELKEDÉS (magasság-ra)	L	L	Y
9.	88	Kérés, hogy adja meg a süllyedésre vonatkozó engedély kiadásának várható legkorábbi idejét egy meghatározott magasságra	WHEN CAN WE EXPECT DESCENT TO (level) MIKOR VÁRHATÓ SÜLLYEDÉSRE (magasság-ra)	L	L	Y

2.8.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

2.9. Légi jármű által kezdeményezett kényszerhelyzeti és sürgősségi közlemények

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	55	Sürgősség jelzése	PAN PAN PAN	U	H	Y
3.	56	Veszélyállapot jelzése	MAYDAY MAYDAY MAYDAY	U	H	Y
4.	112	Speciális jelzés, hogy a légi jármű jogellenes beavatkozás alatt áll.	SQUAWKING 7500 KÓDOLOM 7500	U	H	Y

5.	57	Értesítés a maradék üzemanyag mennyiségéről, és a fedélzeten tartózkodó személyek számáról.	(remaining fuel) OF FUEL REMAINING AND (persons on board) PERSONS ON BOARD MARADÉK ÜZEMANYAG (mennyiség) FEDÉLZETEN TARTÓZKODÓ SZEMÉLYEK SZÁMA (szám)	U	H	Y
6.	58	Értesítés, hogy a légijármű vezető törölni kívánja a kényszerhelyzet állapotát.	CANCEL EMERGENCY TÖRLÖM A KÉNYSZERHELYZET ÁLLAPOTÁT	U	M	Y
7.	59	Értesítés, hogy sürgős ok miatt a légijármű meghatározott útvonalon keresztül eltér egy meghatározott hely felé.	DIVERTING TO (position) VIA (route clearance) ELTÉREK (helyre)(útvonalon)	U	H	Y
8.	60	Értesítés, hogy sürgős ok miatt a légijármű eltér, az engedélyezett útvonaltól és meghatározott távolságra és irányba az engedélyezett útvonallal párhuzamos útirányt követ.	OFFSETTING (specified distance) (direction) OF ROUTE ELTÉREK AZ ÚTVONALTÓL PÁRHUZAMOSAN ELTOLT ÚTIRÁNYRA (meghatározott távolságra) (irányba)	U	H	Y
9.	61	Értesítés, hogy sürgős ok miatt a légijármű meghatározott magasságra süllyed.	DESCENDING TO (level) SÜLLYEDEK (magasságra)	U	H	Y
10.	80	Értesítés, hogy sürgős ok miatt a légijármű meghatározott távolságra és	DEVIATING UP TO (specified distance) (direction) OF ROUTE ELTÉREK AZ	U	H	Y

		irányba eltér az engedélyezett útvonaltól.	ÚTVONALTÓL (meghatározott távolságra) (irányba)			
--	--	--	---	--	--	--

2.9.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.

2.10. Légijármű által kezdeményezett rendszerüzenetek

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	62	Rendszerüzenet arról, hogy a fedélzeti rendszer hibát észlelt.	ERROR (error information) HIBA (hiba közlemény)	U	L	N
3.	63	Elutasító rendszerüzenet bármilyen CPDLC közleményre, amelyet nem a jelenlegi adatjogosult földi berendezés küldött.	NOT CURRENT DATA AUTHORITY JELENLEG NEM ADATJOGOSULT	L	L	N
4.	99	Rendszerüzenet, amely arról tájékoztatja a földi berendezést, hogy ő a jelenlegi adatjogosult.	CURRENT DATA AUTHORITY JELENLEGI ADATJOGOSULT	L	L	N
5.	64	Értesítés a földi rendszernek, hogy a meghatározott ATS egység a jelenlegi adatjogosult.	(facility designation) (létesítmény azonosító)	L	L	N
6.	107	Rendszerüzenet annak a földi rendszernek, amely megpróbál kapcsolatot létesíteni egy légijárművel, de a jelenlegi adatjogosult ezt a földi rendszert nem jelölte ki soron	NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY NINCS FELHATALMAZÁSA SORON KÖVETKEZŐ ADATJOGOSULTS ÁGRA	L	L	N

		következő adatjogosultnak.				
7.	73	Rendszerüzenet, amely jelzi a szoftver változat számát.	(version number) (változat szám)	L	L	N
8.	100	Megerősítés a földi rendszernek, hogy a fedélzeti rendszer fogadta azt a közleményt, amelyhez a logikai nyugtázás tartozik és megfelelőnek találta a megjelenítésre a felelős személy részére.	LOGICAL ACKNOWLEDGE MENT LOGIKAI NYUGTÁZÁS	N	M	N

2.11. Légijármű által kezdeményezett kiegészítő közlemények

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	65	A légijármű vezető közleményének indoklására használt közlemény.	DUE TO WEATHER IDŐJÁRÁS MIATT	L	L	N
3.	66	A légijármű vezető közleményének indoklására használt közlemény.	DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE LÉGIJÁRMŰ TELJESÍTMÉNYE MIATT	L	L	N
4.	74	A légijármű vezető szándékának kifejezése, hogy VMC-ben saját elkülönítést kíván tartani.	REQUEST TO MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC KÉREK SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉS TARTÁST VMC- BEN	L	L	N
5.	75	Egy másik közleménnyel	AT PILOTS DISCRETION	L	L	N

		összefüggésben használt közlemény, ami jelzi, hogy a légijármű vezető a kérését akkor kívánja végrehajtani, ha készén áll rá.	A LÉGIJÁRMŰ VEZETŐ SAJÁT MEGÍTÉLÉSE SZERINT			
6.	101	A pilótának lehetővé teszi, hogy jelezze a CPDLC szolgáltatás befejezésének szándékát a jelenlegi adatjogosulttal.	REQUEST END OF SERVICE KÉREM A SZOLGÁLTATÁS BEFEJEZÉSÉT	L	L	N
7.	103	A pilótának lehetővé teszi, hogy jelezze az IFR repülési tervének törlését.	CANCELLING IFR TÖRLÖM AZ IFR REPÜLÉSI TERVEMET	N	L	Y
8.	108	Értesítés, hogy a jégtelenítés művelete befejeződött.	DE-ICING COMPLETE JÉGTENÍTÉST BEFEJEZTEM	L	L	N
9.	67		(free text) (szabad szöveg)	N	L	N
10.	68		(free text) (szabad szöveg)	D	H	Y
11.	90		(free text) (szabad szöveg)	N	M	N
12.	91		(free text) (szabad szöveg)	N	L	Y
13.	92		(free text) (szabad szöveg)	L	L	Y
14.	93		(free text) (szabad szöveg)	U	H	N
15.	94		(free text) (szabad szöveg)	D	H	N
16.	95		(free text) (szabad szöveg)	U	M	N

17.	96		(free text) (szabad szöveg)	U	L	N
18.	97		(free text) (szabad szöveg)	L	L	N
19.	98		(free text) (szabad szöveg)	N	N	N

2.11.1. Az üres üzenetszöveg elemekhez nem kapcsolódnak szándékolt közlemények. Egy üres üzenetszöveg elküldésének képessége, az üzenetcsoporthoz már használt jellemzők bármilyen kombinációjával, az ATN műszaki követelményeit szolgálja (10. Annex III. Kötet, 1. Rész, 3. Fejezet).

2.12. Légijármű által, megegyezésre küldött válaszok

	A	B	C	D	E	F
1.	Az üzenet azonosító száma	Az üzenet célja, használata	Az üzenet	Sürgősség	Riasztás	Válasz
2.	81	El tudjuk fogadni a meghatározott magasságot a meghatározott időben.	WE CAN ACCEPT (level) AT (time) ELFOGADJUK (magasság-ot) (idő- kor)	L	L	N
3.	115	El tudjuk fogadni a meghatározott magasságot a meghatározott helyen.	WE CAN ACCEPT (level) AT (position) ELFOGADJUK (magasság-ot) (helyen)			
4.	82	Nem tudjuk elfogadni a meghatározott magasságot.	WE CANNOT ACCEPT (level) NEM TUDJUK ELFOGADNI A (magasság-ot)	L	L	N
5.	83	El tudjuk fogadni a meghatározott sebességet a meghatározott időben.	WE CAN ACCEPT (speed) AT (time) ELFOGADJUK A (sebesség-et) (idő- kor)	L	L	N
6.	116	El tudjuk fogadni a meghatározott	WE CAN ACCEPT (speed)			

		sebességet a meghatározott helyen.	AT (position) ELFOGADJUK A (sebesség-et) (helyen)			
7.	84	Nem tudjuk elfogadni a meghatározott sebességet.	WE CANNOT ACCEPT (speed) NEM TUDJUK ELFOGADNI A (sebesség-et)	L	L	N
8.	85	El tudjuk fogadni a párhuzamos útirányt az útvonaltól meghatározott oldaltávolságra és irányba, meghatározott időben.	WE CAN ACCEPT (specified distance) (direction) AT (time) ELFOGADJUK A (távolság-ot) (irány-ba) (idő-kor)	L	L	N
9.	117	El tudjuk fogadni a párhuzamos útirányt az útvonaltól meghatározott oldaltávolságra és irányba, meghatározott helyen.	WE CAN ACCEPT (specified distance) (direction) AT (position) ELFOGADJUK A (távolság-ot) (irány-ba) (helyen)			
10.	86	Nem tudjuk elfogadni a párhuzamos útirányt az útvonaltól meghatározott oldaltávolságra és irányba	WE CANNOT ACCEPT (specified distance) (direction) NEM TUDJUK ELFOGADNI A (távolságot) (irányba)	L	L	N

2.12.1. Ha magasságváltoztatást határoznak meg, a közlemény egy adott magasságot vagy egy magasságtartományt (block of level) is meghatározhat.”

SZÉLNYÍRÁSSAL KAPCSOLATOS TÁJÉKOZTATÁSOK TOVÁBBÍTÁSA

1. A légi jármű vezetők elvárásai a tájékoztatás adásával kapcsolatban

1.1. A légi jármű vezetők 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 légi jármű jelentésén alapul. Figyelembe véve, hogy egyes légi járművek méreteiktől és sebességüktől függően másképp érzékelhetik ugyanannak a szélnyírásnak a hatását, szükséges annak megadása, hogy a jelentés milyen légi járműtől származott. Hasznos lehet továbbá annak jelzése, hogy a légi jármű által jelzett szélnyírás esetén milyen eljárás vált szükségessé a légi jármű vezető részéről a szélnyírás hatásának kiküszöbölésére.

1.2. Az 1.1. pont szerinti tájékoztatások kellő időben álljanak a légi jármű vezető rendelkezésére, hogy mielőtt a légi jármű a szélnyírásnak kitett területre ér, kellőképpen felkészülhessen, és megfelelően meghatározhassa az általa legmegfelelőbbnek tartott módszert a szélnyírás lehetséges hatásainak kiküszöbölésére. A légi jármű részére továbbított tájékoztatások ugyanakkor legyenek tömörek, megfogalmazásuk lényegretörő és félreérthetetlen.

1.3. Ahhoz, hogy az ATS egységek a fenti leírásnak megfelelő tájékoztatást meg tudják adni, szükség van arra, hogy ezek a tájékoztatások a fentieknek megfelelően rendelkezésre álljanak.

2. Jelentések és előrejelzések

2.1. Légi járművek jelentései a légiforgalmi szolgálati egységek számára

2.1.1. A légi jármű vezetők jelentéseik összeállításánál vegyék figyelembe, hogy azok tartalmazzák mindazokat a hasznos információkat, melyekről feltételezhető, hogy a követő légi járművek pontos helyzetfelismerését elősegítik. A közlemény szövegszerkesztése legyen egyszerű, kerüljék a zsargon használatát a nyelvi nehézségek csökkentése érdekében. Különösen angol nyelvű közlemények esetén ne használjanak „pozitív”, illetve „negatív” szavakat a légi jármű sebességváltozásának jelzésére, mivel a „negatív” szó használata félreérthető olyan értelemben, hogy nem tapasztaltak szélnyírást.

2.1.2. Fentiek figyelembevételével az ATS egységek elvárják, hogy a légi járművek berendezéseiktől függően az észlelt szélnyírásról a következő formában adjanak tájékoztatást:

2.1.2.1. azok a légi járművek, melyek navigációs berendezései lehetővé teszik a szélirány és szélsébség meghatározását, jelezzék a szélviszonyok megváltozását a magasságtartomány egyidejű megadásával, például:

„(légi jármű azonosító jel) ENCOUNTERED WIND SHEAR ON (final/intermediate approach) WIND 280 DEGREES 40 KNOTS AT 1000 FEET, BECOMING 250 DEGREES 10 KNOTS AT 700 FEET”

2.1.2.2. azok a légi járművek, melyek berendezései nem teszik lehetővé a fenti adatok megadását, a légi jármű sebességének megváltozását jelezzék, a jellemző magasságokon, például:

„(légi jármű azonosító jel) ENCOUNTERED WIND SHEAR ON TAKE-OFF, AIRSPEED LOSS 20 KNOTS AT 500 FEET”, vagy

„(légi jármű azonosító jele) ENCOUNTERED WIND SHEAR ON FINAL, AIRSPEED GAIN 25 KNOTS BETWEEN 600 AND 400 FEET, FOLLOWED BY LOSS OF 40 KNOTS BETWEEN 400 FEET AND SURFACE”

2.1.2.3. azok a légijárművek, melyek nem tudják megadni a sebességváltozást, közölik a szélnyírás észlelésének magasságát és, ha erre lehetőség van, a légijármű által hasznosnak ítélt manővert, például:

„(légijármű azonosító jele) ENCOUNTERED WIND SHEAR BETWEEN 1000 AND 700 FEET”, vagy

„(légijármű azonosító jele) ENCOUNTERED WIND SHEAR ON CLIMB BETWEEN 700 AND 1400 FEET, MAXIMUM THRUST REQUIRED”

2.1.2.3. A 2.1.2.2. pontban foglalt példákban lévő „ENCOUNTERED” szó használata egyértelműen jelzi, hogy a közleményt a légijármű továbbította.

2.2. A meteorológiai iroda jelentései és előrejelzései az ATS egységek számára

2.2.1. Ha a repülőtéri meteorológiai irodának lehetősége van a szélnyírás észlelésére és mérésére a repülőtéren földi telepítésű szélnyírásmérő rendszerekkel, vagy az ATS egységektől - légijárműtől eredő - erre vonatkozó információt kap, a meteorológiai iroda azonnal adjon ki szélnyírásról szóló figyelmeztető közleményt (WS WRNG) a repülőtéri és bevezető irányító szolgálatokat ellátó egységeket számára a szélnyírás előfordulásáról, lehetőség szerint pontosan megadva az észlelés jellemző adatait.

2.2.2. Az ATS egységek értesítése történhet telefonon, vagy a WS WRNG közlemény egyéb távközlési berendezésen történő továbbításával.

2.2.3. Azokon a repülőtereken, ahol zömében nemzetközi repüléseket szolgálnak ki - írott formájú tájékoztatás esetén - a közleményt rövidített angol nyelven kell továbbítani.

2.2.4. A tájékoztatás lehetőség szerint tartalmazza az észlelt szélnyírás helyét, a szélirányokat, szélsébségeket és magasságokat. Például:

„WS WRNG SURFACE WIND 320/20KT WIND AT 60M 360/25KT IN APCH”; vagy

„WS WRNG MBST APCH RWY 31” /MBST = microburst/

„WS WRNG LOW LEVEL WIND SHEAR CAN BE EXPECTED”. (Ha pl. a repülőtéren uralkodó meteorológiai viszonyok arra engednek következtetni, hogy számolni lehet szélnyírás kialakulásával).

Ha a szélnyírásról szóló figyelmeztetés alapjául légijármű jelentése szolgál, a légijármű által jelentetteket változatlan formában kell belefoglalni a WS WRNG-be, kiegészítve az észlelés helyével, időpontjával és a légijármű típusával, pl.:

„WS WRNG B747 REPORTED MOD WS IN APCH RWY 31 AT 1510”

„WS WRNG B777 ON APPROACH RUNWAY 31R AT 0815 REPORTED WIND SHEAR ON FINAL, WIND 270 DEGREES 40 KNOTS AT 1000 FEET, BECOMING 250 DEGREES 10 KNOTS AT 700 FEET”, vagy

„WS WRNG AN26 DEPARTING RWY 26 AT 0820 REPORTED AIRSPEED LOSS 20 KNOTS AT 500 FEET”, vagy

„WS WRNG B737 DEPARTING AT 0905 REPORTED WIND SHEAR BETWEEN 700 AND 1000 FEET, MAXIMUM THRUST REQUIRED” stb.

2.2.5. A meteorológiai iroda értesítse a korábban értesített egységeket, amennyiben a szélnyírás a továbbiakban nem észlelik.

3. Az ATS egységek eljárásai

3.1. Az ATS egységek a rendelkezésükre álló szélnyírásra vonatkozó tájékoztatásokat az alábbiak szerint közölik a légijárművekkel:

3.1.1. A légijárművek tájékoztatásánál előnyben részesítendő az egyes légijárművek részére szóló címzett adási forma, tekintettel arra, hogy az ATIS adásban történő közzététel időbeni késéssel jár és ez gyorsan változó szélnyírási viszonyok esetén nem biztosítja a tájékoztatás időszerűségét és pontosságát.

3.1.2. Ha a repülőtéren automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat működik, szükséges az ATIS adás elemei közé figyelmeztető tájékoztatást bevinni, amely utal a szélnyírás

előfordulására és jelzi, hogy a légi jármű vezetője aktuális szélnyírási közleményt fog kapni az ATS egységektől, például:

„CAUTION, WIND SHEAR REPORTED ON (intermediate /final approach/ take-off), EXPECT ACTUAL INFORMATION LATER”.

3.2. Az ATS egységek mindaddig folytassák a figyelmeztető közlemények továbbítását, míg az egymást követő légi járművek egybevágó jelentései alapján kellő biztosíték nincs arra, hogy a szélnyírási jelenség megszűnt.

**BUDAPEST ATS KÖZPONT IRÁNYÍTÓ EGYSÉGEI ÁLTAL ALKALMAZHATÓ
RADARELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUMOK**

1. Általános rész

1.1. Az alábbiakban leírt elkülönítési minimumokat az illetékes légiközlekedési hatóság által jóváhagyott ATS rendszerhez csatlakozó szintetikus radarernyővel felszerelt légiforgalmi irányító egységek alkalmazzák.

1.2. A radarállomások műszaki jellemzőit és a radarjelek megjelenítési módját figyelembe véve, a radarelkülönítési minimumokat a radar-helyezetszimbólumok középpontjai között kell alkalmazni.

2. Radarinformációk és radarelkülönítési minimumok

2.1. Radarinformációk használata

2.1.1. Az illetékes légiközlekedési hatóság által jóváhagyott távolkörzeti elsődleges és másodlagos radaroktól, valamint a közelkörzeti elsődleges és másodlagos radaroktól (TAR) származó radarinformációkat Budapest FIR-en belül FL660 (20 100 m STD) és az alatti ellenőrzött légterekben - az alábbi előírásokat figyelembe véve - lehet légijárművek radarelkülönítésére felhasználni.

2.2. Radarelkülönítési minimumok

2.2.1. A Budapest CTA-ban a radarelkülönítési minimum 5 NM.

2.2.2. Budapest TMA-n belül, a radarelkülönítési minimum TAR információ rendelkezésre állása esetén 3 NM (5,6 km), amennyiben TAR információ nem áll rendelkezésre, 5 NM.

2.3. Radarelkülönítések használatára vonatkozó korlátozások Budapest TMA-ban

2.3.1. TAR rendelkezésre állása esetén a radarinformációk 2000 láb (600 m) AMSL-en és felette használhatók radarelkülönítésre.

2.3.2. TAR információ hiánya, de a 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. Budapest CTR-ben a TAR-nak az alábbiak szerint kell radarinformációt biztosítania:

2.4.1. a futópályák földetérési zónáiban a földig,

2.4.2. a futópályák meghosszabbított középvonalában az ILS sávokban, és

2.4.3. a CTR egyéb területén 1500 láb (450 m) AMSL felett.

2.5. Leszálló légijárművek

2.5.1. Budapest repülőtérre párhuzamos, ILS megközelítést végrehajtó légijárművek esetén az alábbi radarelkülönítési minimumok alkalmazandók:

2.5.1.1. a szomszédos ILS iránysvávokra történő ráfordításoknál minimálisan 3 NM (5,6 km) vízszintes, vagy 1000 láb (300 m) függőleges elkülönítést kell biztosítani;

2.5.1.2. 2 NM hosszirányú radarelkülönítés tartandó a szomszédos irányszávokon egymást követő légi járművek között. Ezt az elkülönítési minimumot csak azután lehet alkalmazni, miután a légi jármű vezetői az irányszávok követését jelentették.

2.5.2. Amikor párhuzamos megközelítések vannak folyamatban, erről a légi járműveket tájékoztatni kell.