

Hatály: 2015.III.26. -

## **A BIZOTTSÁG 2012. szeptember 26-i 923/2012/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**

**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<sup>1</sup>**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(10) Az 549/2004/EK keretrendelet 1. cikkének (2) bekezdésével összhangban az egységes európai égbolt kialakításának szabályozási kerete nem vonatkozik a katonai műveletekre és kiképzésre.

### *1. cikk*

#### *Tárgy és alkalmazási kör*

(1) E rendelet célja az 551/2004/EK rendelet alkalmazási körébe tartozó általános légi forgalom tekintetében alkalmazandó közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározása.

(2) Ez a rendelet vonatkozik különösen az általános légi forgalomban részt vevő olyan légtérfelhasználókra és légi járművekre, amelyek:

- a) az Unió területére irányulóan, területén belül vagy területéről kiindulva végeznek repüléseket;
- b) valamely uniós tagállam nemzeti lajstromjelét viselik és az adott légtérben csak olyan módon végeznek műveleteket, hogy azzal ne sértsék meg az átrepült terület felett joghatósággal rendelkező ország által közzétett szabályokat.

(3) E rendelet vonatkozik továbbá a tagállamok illetékes hatóságaira, a léginavigációs szolgáltatókra és a légi járművekkel végzett műveletekben részt vevő megfelelő földi személyzetre is.

### *2. cikk*

#### *Fogalommeghatározások*

E rendelet alkalmazásában:

16. „repülőgép”: hajtóművel rendelkező, levegőnél nehezebb légi jármű, amelynek levegőben maradását főként az adott repülési körülmények között rögzített felületekre ható aerodinamikai erő biztosítja;

17. „levegőben történő összeütközést elhárító rendszer” (ACAS): légi járműveken alkalmazott

---

<sup>1</sup> Megjelent az Európai Unió Hivatalos Lapjának 2012. október 13-i, L 281. számában (1. o.), hatályos 2012. november 2-től.

rendszer, amely a földi berendezésektől függetlenül működő másodlagos légtérelenőrző radar (SSR) transzponderjelein alapul, és a pilótát az SSR transzponderrel felszerelt, ütközési közelségbe kerülő légi jármű közeledésére figyelmezteti;

18. „légi jármű”: olyan szerkezet, melynek légkörben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, mely más, mint a fölfelületre ható légerők hatása;

50. „felhőalap”: az égbolt több mint felét borító, 6 000 m (20 000 láb) alatti legalacsonyabb felhőréteg alapjának föld- vagy vízfelszín feletti magassága;

53. „repülés szempontjából jelentős felhő”: olyan felhő, amelynek a felhőalapja 1 500 m (5 000 láb) alatt vagy a legnagyobb minimális szektormagasság alatt van (attól függően, hogy melyik a nagyobb érték), vagy pedig egy zivatarfelhő vagy tornyos gomolyfelhő bármilyen magasságban;

117. „vitorlázó repülőgép”: levegőnél nehezebb légi jármű, melynek repülését a rögzített emelőfelületeire ható aerodinamikai erő biztosítja, és melynek szabad repülése nem függ hajtóműtől, ideértve a sárkányrepülőket, a siklóernyőket és más hasonló légi járműveket;

129. „teljes számított repülési idő”:

a) IFR repülések esetén az a számított időtartam, amely a felszállástól addig a navigációs berendezésekkel meghatározott kijelölt pontig szükséges, ahonnan műszer szerinti megközelítési eljárás megkezdését tervezik, vagy a rendeltetési repülőteret kiszolgáló ilyen navigációs berendezés hiányában az az időtartam, amely a felszállástól a rendeltetési repülőter fölé érkezésig szükséges;

b) VFR repülések esetén az a számított időtartam, amely a felszállástól a rendeltetési repülőter fölé való érkezésig szükséges;

142. „látási meteorológiai körülmények” (VMC): a látótávolság, a felhőzettől való távolság és a felhőalap értékeiben kifejezett, az előírt minimumokkal egyenlő vagy azoknál jobb időjárási körülmények;

143. „VMC”: látási meteorológiai körülmények (*visual meteorological conditions*) jelölésére használt rövidítés.

### 3. cikk

#### Megfelelés

A 216/2008/EK rendelet 14. cikke szerinti rugalmassági rendelkezések és az 549/2004/EK rendelet 13. cikke szerinti biztosítékok sérelme nélkül, a tagállamok biztosítják az e rendelet mellékletében meghatározott közös szabályoknak és rendelkezéseknek való megfelelést.

### 11. cikk

#### Hatálybalépés

(1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet 2012. december 4-től alkalmazandó.

(2) Az (1) bekezdés második albekezdésétől eltérve, a tagállamok dönthetnek úgy, hogy 2014. december 4-ig nem alkalmazzák e rendelet előírásait.

Ha egy tagállam él ezzel a lehetőséggel, az 549/2004/EK rendelet 12. cikke (1) bekezdésének megfelelően értesítenie kell a Bizottságot és az EASA-t az eltérés okáról, időtartamáról, valamint e rendelet végrehajtásának tervezett ütemezéséről.

E rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2012. szeptember 26-án.

*a Bizottság részéről*  
*az elnök*  
José Manuel BARROSO

## MELLÉKLET

### **REPÜLÉSI SZABÁLYOK**

#### **1. SZAKASZ**

#### **Nyílt tenger feletti repülés SERA.1001 Általános szabályok**

#### **2. SZAKASZ**

#### **A repülési szabályok alkalmazása és betartása**

##### **SERA.2001 Alkalmazás**

A SERA.1001 pont sérelme nélkül ezt a rendeletet az 1. cikkel összhangban kell alkalmazni, különösen az olyan légtérhasználók és légi járművek tekintetében, amelyek:

- a) az Unió területére irányulóan, területén belül vagy területéről kiindulva végeznek repüléseket;
- b) valamely uniós tagállam nemzeti lajstromjelét viselik és az adott légtérben csak olyan módon végeznek műveleteket, hogy azzal ne sértsék meg az átrepült terület felett joghatósággal rendelkező ország által közzétett szabályokat.

E rendelet vonatkozik továbbá a tagállamok illetékes hatóságaira, a léginnavigációs szolgáltatókra és a légi járművekkel végzett műveletekben részt vevő megfelelő földi személyzetre is.

##### **SERA.2005 A repülési szabályok betartása**

A légi járműveknek repülés közben, a repülőtér forgalmi területén vagy a műveleti területen végzett műveletek során be kell tartaniuk az általános szabályokat és a vonatkozó helyi rendelkezéseket, továbbá repülés közben alkalmazniuk kell:

- a) a látvarepülési szabályokat; vagy
- b) a műszer szerinti repülési szabályokat.

##### **SERA.2010 Felelősségi körök**

- a) A parancsnok felelőssége

A légi jármű parancsnoka felelős a légi járműnek e rendelettel összhangban történő üzemeltetéséért, akár maga vezeti azt, akár nem, és ezektől a szabályoktól csak akkor térhet el, ha az a biztonság érdekében feltétlenül szükséges.

- b) Repülés előtti feladatok

A repülés megkezdése előtt a légi jármű parancsnokának meg kell ismerkednie a tervezett repülésre vonatkozóan rendelkezésre álló információkkal. A repülőtér közvetlen környezetét elhagyó repülések esetén, és minden IFR repülés esetében gondosan tanulmányozni kell a rendelkezésre álló meteorológiai jelentéseket, valamint előrejelzéseket, meg kell határozni az üzemanyag-szükségletet, és alternatív intézkedést kell kidolgozni arra az esetre, ha a repülés nem hajtható végre a terv szerint.

#### **SERA.2015 A légi jármű-parancsnok hatásköre**

A légi járművel kapcsolatos döntéseket parancsnoksága idején a légi jármű parancsnoka hozza meg.

#### **SERA.2020 Pszichoaktív anyagok problémás használata**

A repülésbiztonság szempontjából döntő fontosságú tevékenységet ellátó személy (a repülésbiztonságot közvetlenül befolyásoló személyzet) nem végezhet ilyen feladatot, ha cselekvőképességét hátrányosan befolyásoló pszichoaktív anyag hatása alatt áll. A szóban forgó személyek számára pszichoaktív anyagok problémás használata tilos.

### **3. SZAKASZ**

## **Általános szabályok és az összeütközések elhárítása**

### **1. FEJEZET**

#### **Személy- és vagyónvédelem**

##### **SERA.3101 Légi jármű felelőtlen vagy gondatlan üzemeltetése**

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

##### **SERA.3105 Minimális repülési magasságok**

A fel- és leszállás eseteit, valamint a légiközlekedési hatóság által engedélyezett eseteket kivéve a légi jármű városok, települések sűrűn lakott területei vagy szabadban tartózkodó embercsoportok felett csak olyan magasságon repülhet, amelyről kényszerhelyzet esetén a leszállás a földön lévő személyek és vagyontárgyaik indokolatlan veszélyeztetése nélkül végrehajtható. A VFR repülések esetében alkalmazandó minimális repülési magasságokat a SERA.5005 f) pont, az IFR repülések esetében alkalmazandó minimális repülési magasságokat pedig a SERA.5015 b) pont határozza meg.

##### **SERA.3110 Utazómagasság**

Az utazómagasság, amelyen a repülést vagy annak egy részét végezni kell, az alábbiakban kerül meghatározásra:

a) a legalacsonyabb használható repülési szinten vagy a fölött, vagy adott esetben az átváltási magasság felett megvalósított repülések esetében repülési szintben;

b) a legalacsonyabb használható repülési szint alatti, vagy adott esetben az átváltási magasságon vagy az alatt megvalósított repülések esetében magasságban.

### **SERA.3115 Tárgyak szórása, permetezés**

Légi járműből repülés közben tárgyat kidobni vagy permetezni csak az alábbiak betartásával lehet:

a) uniós jogszabályok, illetve a tagállami szabályozás alá tartozó repüléseknél adott esetben a nemzeti jogszabályok; valamint

b) az illetékes légiforgalmi szolgálati egység által szolgáltatott bármilyen vonatkozó tájékoztatás, tanács és/vagy engedély.

### **SERA.3120 Vontatás**

Légi jármű más légi járművet vagy tárgyat csak az alábbiakban meghatározott feltételekkel vontathat:

a) uniós jogszabályok, illetve a tagállami szabályozás alá tartozó repüléseknél adott esetben a nemzeti jogszabályok; valamint

b) az illetékes légiforgalmi szolgálati egység által szolgáltatott bármilyen vonatkozó tájékoztatás, tanács és/vagy engedély.

### **SERA.3135 Kötelékrepülés**

Kötelékrepülés csak a kötelékrepülésben részt vevő légi járművek parancsnokainak előzetes egyeztetését követően, ellenőrzött légtérben tervezett kötelékrepülés esetében pedig az illetékes hatóság által előírt feltételek mellett hajtható végre. Ezen feltételek közé tartoznak többek között a következők:

a) a parancsnokok egyikét kötelékparancsnoknak kell kijelölni;

b) a kötelék navigációs és helyzetjelentési szempontból egy légi járműnek tekintendő;

c) a kötelékben repülő légi járművek közötti - többek között a kötelékrepülés folyamán, az alakzat felvételekor, az alakzat változtatásakor, valamint szétváláskor biztosítandó - elkülönítésért a kötelékparancsnok és a kötelékrepülésben részt vevő többi légi jármű parancsnokai felelősek; valamint

d) állami légi járművek esetében a Chicagói Egyezményrel összhangban be kell tartani azon maximális távolságokat, amelyekkel a kötelékben repülő egyes légi járművek a köteléket vezető légi járműtől oldalsó, vízszintes és függőleges irányban eltávolodhatnak. A nem állami légi járművek esetében a kötelékben repülő egyes légi járművek a köteléket vezető légi járműtől oldalsó és vízszintes irányban maximálisan 1 km-re (0,5 NM), függőleges irányban maximálisan 30 méterre (100 lábnyira) távolodhatnak el.

### **SERA.3145 Tiltott és korlátozott légterek**

Olyan tiltott vagy korlátozott légterekben, amelyek adatait megfelelő módon közzétették, a légi járműveket csak a korlátozásokban szereplő feltételeket figyelembe véve, vagy azon tagállam külön engedélye alapján lehet üzemben tartani, amelynek területe fölött a korlátozott légteret kijelölték.

## **2. FEJEZET**

# Összeütközés elkerülése

## SERA.3201 Általános szabályok

E rendelet egyetlen rendelkezése sem mentesíti a légi jármű-parancsnokot a rá háruló azon felelősség alól, hogy az összeütközés elkerülése érdekében mindent megtegyen, beleértve az ACAS berendezés által tanácsolt összeütközés-elkerülő manővereket is.

## SERA.3205 Veszélyes közelség

Légi jármű nem üzemeltethető olyan közelségben egy másik légi járműhöz, amely magában hordozza az ütközés veszélyét.

## SERA.3210 Elsőbbségadás

- a) Az elsőbbségre jogosult légi jármű köteles útirányát és sebességét tartani.
- b) A légi jármű köteles szabad utat biztosítani egy másik légi jármű számára, ha tudomására jut, hogy annak manőverezési képessége korlátozott.
- c) Amikor egy légi járműnek az alábbiak szerint szabad utat kell biztosítania egy másik légi jármű számára, az érintett légi járműnek kerülnie kell az előzést, kivéve, ha megfelelő távolságtartással tud elrepülni a másik légi jármű felett, alatt vagy előtt, valamint figyelembe kell vennie a légi jármű által keltett turbulenciát is.

1. *Szembetartó közeledés.* Amikor két légi jármű szembetartó, vagy közel szembetartó irányban közeledik egymáshoz és összeütközési veszély áll fenn, mindkettő köteles irányától jobbra kitérni.

2. *Összetartó közeledés.* Amikor két légi jármű összetartó irányban és hozzávetőleg azonos magasságon repül, az a légi jármű köteles kitérni, amelyik a másikat jobbról látja, kivéve a következőket:

- i. a hajtóművel rendelkező, levegőnél nehezebb légi jármű köteles utat adni a léghajóknak, a vitorlázó repülőgépeknek és a ballonoknak;
- ii. a léghajó köteles utat adni a vitorlázó repülőgépeknek és ballonoknak;
- iii. a vitorlázó repülőgép köteles utat adni a ballonoknak;
- iv. a hajtóművel rendelkező légi jármű köteles utat adni annak a légi járműnek, amely láthatóan más légi járművet vagy tárgyat vontat.

3. *Előzés.* Előzés esete akkor áll fenn, amikor egy légi jármű egy másik légi járművet úgy közelít meg hátulról, hogy a két légi jármű függőleges szimmetriásíkjai egymással 70 foknál kisebb szöget zárnak be, vagyis olyan helyzetben vannak, hogy éjjel az előzést végző légi járműről nem láthatók az előzendő légi jármű jobb vagy bal szárnyvégein lévő navigációs fények. Az előzés alatt álló légi járműnek van elsőbbsége, míg az előzést végző légi járműnek emelkedő, süllyedő vagy vízszintes repüléskor egyaránt jobbra történő kitéréssel kell biztosítania a másik légi jármű útját; a két légi jármű egymáshoz viszonyított helyzetében a továbbiakban bekövetkező semmilyen változás nem mentesíti az előzést végző légi járművet ezen kötelezettsége alól, mindaddig, amíg a másik légi járművet teljesen meg nem előzte és útját szabaddá nem tette.

i. *Előzés vitorlázó repülőgépek esetében.* Az előzést végző vitorlázó repülőgép jobbra vagy balra történő kitéréssel is biztosíthatja a másik vitorlázó repülőgép útját.

4. *Leszállás.* A levegőben lévő, földön vagy vízfelszínen üzemben tartott légi járműveknek utat

kell adniuk a leszálló vagy a megközelítés végső szakaszában lévő légi járművek számára.

i. Ha két vagy több, levegőnél nehezebb légi jármű közeledik leszállás céljából egy repülőtérhez vagy műveleti területhez, a nagyobb magasságon lévő légi jármű köteles utat adni az alacsonyabb magasságon lévő légi járműnek; ez utóbbi azonban nem használhatja fel ezt a szabályt arra, hogy egy, a megközelítés végső szakaszában lévő légi jármű elé vágjon, vagy azt megelőzze. Mindazonáltal a levegőnél nehezebb, működő hajtóművel repülő légi járműnek elsőbbséget kell adnia a vitorlázó repülőgépek számára.

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

5. *Felszállás.* Egy adott repülőtér munkaterületén guruló légi járműnek utat kell engednie a felszálló vagy felszállni készülő légi jármű számára.

### **SERA.3225 A repülőtéren és annak közelében végzett műveletek**

A repülőtéren vagy annak közelében működő légi jármű köteles:

- a) figyelni a repülőtéri forgalmat az összeütközések elkerülése érdekében;
- b) a többi működő légi jármű által alakított forgalomhoz igazodni vagy abból kimaradni;
- c) a ballonok kivételével a leszállásnál és a felszállás után minden fordulót balra végrehajtani, kivéve, ha erre vonatkozóan a légiforgalmi irányítás más jelzést vagy utasítást ad;
- d) a ballonok kivételével a le- és felszállást széllel szemben végrehajtani, kivéve, ha biztonsági, futópálya kialakítási vagy légiforgalmi okokból az eltérő irány előnyösebbnek tekinthető.

## **3. FEJEZET**

### **Jelek és jelzések SERA.3301 Általános szabályok**

a) Az 1. függelék szerinti jelek és jelzések észlelésekor vagy vételekor a légi járműnek a közölt jel vagy jelzés szerint megkövetelt, a szóban forgó függelékben szereplő módon kell eljárnia.

b) Az 1. függelékben szerinti jelek és jelzések használatakor azoknak a megadott jelentéssel kell bírniuk. Ezeket a jeleket és jelzéseket csak a feltüntetett célra lehet használni, minden egyéb, azokkal összetéveszthető jel és jelzés használata tilos.

c) A beállító/előtér-ügyeletes felelőssége, hogy az 1. függelék szerinti jeleket és jelzéseket használva, a légi jármű számára a szabvány beállító jelzések érthetően és egyértelműen kerüljenek továbbításra.

d) A beállító/előtér-ügyeletesi feladatokat csak a vonatkozó uniós vagy nemzeti jogszabályok szerint kiképzett, képesített és feljogosított személy láthatja el.

e) A beállító/előtér-ügyeletesnek megkülönböztethető fluoreszkáló mellényt kell viselnie annak érdekében, hogy a hajózoszemélyzet azonosítani tudja, mely személy felelős az előtér-ügyeletesi feladatok elvégzéséért.

f) Nappali órákban a földi személyzetnek valamennyi jeladás használatakor nappali fluoreszkáló jelzőbotokat, tárcsákat vagy kesztyűket kell használnia. Éjszaka vagy rossz látási körülmények között világító jelzőbotokat kell használni.

## **4. FEJEZET**

### **Óra-idő SERA.3401 Általános szabályok**



a) Az egyeztetett világidőt (UTC) kell alkalmazni, és azt az éjféllal kezdődő 24 órás nap óráiban, perceiben és - szükség esetén - másodperceiben kell kifejezni.

b) Ellenőrzött repülés megkezdése előtt, illetve a repülés során bármikor, ha szükséges, óraegyeztetést kell végezni.

c) Az adatkapcsolati kommunikáció során használt időinformáció pontosságának 1 másodpercen belülnek kell lennie az UTC-hez viszonyítva.

d) Az óra-idő a légiforgalmi szolgálatoknál

1. A repülőtéri irányítótoronynak a légi járművek felszállásra történő kigurulása előtt közölnie kell a pilótával a pontos időt, kivéve, ha intézkedés történt annak biztosítására, hogy a pilóta más forrásból jusson hozzá a pontosidő-adathoz. Emellett a légiforgalmi szolgálati egységek kérésre is megadják a légi járműveknek a pontos időt. Óraegyeztetéskor legalább perces pontosságot kell alkalmazni.

## 5. SZAKASZ

### Látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok, látvarepülési szabályok, különleges látvarepülési és műszer szerinti repülési szabályok

#### SERA.5001 VMC szerinti látótávolság és a felhőzettől való távolság minimumai

VMC szerinti látótávolság és a felhőzettől való távolság minimumait az S5-1. táblázat tartalmazza.

| S5-1. táblázat (*)  |                    |                       |   |
|---|--------------------|-----------------------|---|
| Magasságtartomány   | Légtérsztály       | Repülési látótávolság | Felhőktől való távolság                                   |
| 3 050 méteren (10 000 láb) AMSL-en, illetve alatta  | A (**) B C D E F G | 8 km                  | 1 500 m vízszintesen<br>300 m (1 000 láb)<br>függőlegesen |
| 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt és 900 m (3 000 láb) AMSL fölött, vagy több mint 300 m-rel (1 000 láb) a terep felett, amelyik magasabb | A (**) B C D E F G | 5 km                  | 1 500 m vízszintesen<br>300 m (1 000 láb)<br>függőlegesen |
| Legfeljebb 900 m (3 000 láb) AMSL-en vagy 300 m-rel (1 000 láb) a terep felett, amelyik magasabb  | A (**) B C D E     | 5 km                  | 1 500 m vízszintesen<br>300 m (1 000 láb)<br>függőlegesen |
|   | F G                | 5 km (***)            | Felhőkön kívül, a felszín látásával                       |

(\*) Ha az átváltási magasság 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt van, FL 100 használandó a 10 000 láb helyett.

(\*\*) VMC-minimumok az „A” osztályú légtérre tájékoztató jelleggel vannak megadva, és nem jelentik a VFR repülések elfogadását az „A” osztályú légtérben.

(\*\*\*) Ha az illetékes hatóság előírja, akkor:

a) maximum 1 500 m-re csökkent látótávolság mellett a repülések végrehajthatók:

1. legfeljebb 140 csomós műszer szerinti sebességgel (IAS), amely lehetővé teszi az egyéb forgalom vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését; vagy

2. olyan esetekben, amikor a más forgalommal való találkozás valószínűsége csekély (például kisforgalmú légterekben vagy kis magasságban történő légi munkavégzéskor);

b) helikopterek üzemeltethetők 1 500 és 800 m közötti látótávolság mellett, ha a repülést olyan sebességgel hajtják

vége, amely lehetővé teszi az egyéb forgalom vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését. 800 m alatti látótávolság mellett csak különleges esetekben hajthatók végre repülések, pl. légi mentő repülések, kutatómentő



## SERA.5005 Látvarepülési szabályok

a) Ha nem különleges VFR repülést hajtanak végre, a VFR szerint üzemelő légi járműveknek az S5-1. táblázatban megadott látótávolság és felhőktől való távolsági értékek vagy azokat meghaladó értékek mellett kell repülniük.

b) Ha a légiforgalmi irányítóegység külön nem engedélyezi, VFR szerint működő légi jármű nem szállhat fel vagy nem szállhat le repülőtéri irányítói zónával rendelkező repülőtéren, illetve nem léphet be a repülőtéri forgalmi zónába vagy repülőtéri forgalmi zónába, ha az adott repülőtérre vonatkozóan jelentett időjárási körülmények az alábbi minimumok alatt vannak:

1. a felhőalap 450 méternél (1 500 lábnál) kevesebb; vagy
2. a földi látótávolság 5 km-nél kevesebb.

f) A leszállás és felszállás eseteit, valamint az illetékes hatóság által külön engedélyezett eseteket kivéve VFR repülések nem végezhetők:

1. városok, települések sűrűn lakott területei vagy szabadban tartózkodó embercsoportok felett, a légi járműtől számított 600 méter sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett 300 méternél (1 000 lábnál) alacsonyabban;

2. az 1. pont szerintiektől eltérő egyéb területeken a föld- vagy vízfelszín fölött 150 méternél (500 lábnál) alacsonyabban, vagy a légi járműtől számított 150 méter sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett 150 méternél (500 lábnál) alacsonyabban.

g) A föld- vagy vízfelszín fölött 900 méternél (3 000 lábnál) magasabban, vagy az illetékes hatóság által meghatározott ennél nagyobb magasságban, látvarepülési szabályok szerint végzett utazórepüléseket a 3. függelékben található, az utazómagasságokat felsoroló táblázatban megadott, az útiránynak megfelelő utazómagasságon kell végrehajtani, kivéve, ha a légiforgalmi irányítás által kiadott engedély vagy az illetékes hatóság máshogy nem határozza meg.

## 6. SZAKASZ

### Légtérosztályok

#### SERA.6001 A légterek osztályozása

f) **F. osztály.** IFR és VFR repülés egyaránt végezhető. A légiforgalmi tanácsadó szolgáltatásban részt vevő összes IFR repülés légiforgalmi tanácsadó szolgáltatást kap, és kérésre az összes repülés repülési információs szolgáltatást kap. A tanácsadó szolgáltatásban részesülő IFR repüléseknél folyamatos levegő-föld beszédüzemű kapcsolatnak kell fennállnia, és az összes IFR repülésnek képesnek kell lennie levegő-föld beszédüzemű kapcsolat létesítésére. A 3 050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatti repülésekre 250 csomós műszer szerinti sebesség (IAS) értékű sebességkorlátozás van érvényben; az illetékes hatóság ettől az előírástól eltérést hagyhat jóvá az olyan légi jármű-típusok esetében, amelyek műszaki vagy biztonsági okokból nem tudják ezt a sebességet tartani. **Légiforgalmi irányítói engedélyre nincs szükség.**

g) **G osztály.** IFR és VFR repülés egyaránt végezhető, és a repülések kérésre repülési

tájékoztatási szolgáltatást kapnak. Az összes IFR repülésnek képesnek kell lennie levegő-föld beszédüzemű kapcsolat létesítésére. A 3 050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatti repülésekre 250 csomós műszer szerinti sebesség (IAS) értékű sebességkorlátozás van érvényben; az illetékes hatóság ettől az előírástól eltérést hagyhat jóvá az olyan légijármű-típusok esetében, amelyek műszaki vagy biztonsági okokból nem tudják ezt a sebességet tartani. **Légiforgalmi irányítói engedélyre nincs szükség.**

**h) Az F osztályú légtér bevezetése csak ideiglenes intézkedésként történhet, addig, amíg a légtérrel át nem lehet sorolni más osztályba.**

## 7. SZAKASZ

### Légiforgalmi szolgálat

## 8. SZAKASZ

### Légiforgalmi irányítószolgálat SERA.8001 Alkalmazás

## 9. SZAKASZ

### 4. függelék

#### ATS légtérosztályok - szolgáltatások és repülési előírások

(lásd a SERA.6001 és a SERA.5025 b) pontot)

| Légtér-<br>osztály | Művelet típusa | Elkülönítés                  | Szolgáltatás  | Sebességkorlátozás<br>(*)  | Kö-<br>telmé-<br>rádi-<br>kapcs |
|--------------------|----------------|------------------------------|---|--|---------------------------------|
| <b>A</b>           | Csak IFR       | Minden légi jármű            | Légiforgalmi irányítás  | Nincs előírva  | Igen                            |
| <b>B</b>           | IFR            | Minden légi jármű            | Légiforgalmi irányítás  | Nincs előírva  | Igen                            |
|                    | VFR            | Minden légi jármű            | Légiforgalmi irányítás  | Nincs előírva  | Igen                            |
| <b>C</b>           | IFR            | IFR az IFR-től IFR a VFR-től | Légiforgalmi irányítás  | Nincs előírva  | Igen                            |
|                    | VFR            | VFR az IFR-től               | 1. Légiforgalmi irányítás az IFR forgalomtól való elkülönítéshez;<br>2. VFR és VFR közötti forgalmi tájékoztatás (és kérés esetén a forgalom kikerülése érdekében adott javaslat) | 250 csomó műszer szerinti sebesség<br>3 050 m<br>(10 000 láb) AMSL alatt | Igen                            |
| <b>D</b>           | IFR            | IFR az IFR-től               | Légiforgalmi irányítás, forgalmi tájékoztatás a VFR repülésekről (és kérés esetén a forgalom kikerülése érdekében adott tanács)   | 250 csomó műszer szerinti sebesség<br>3 050 m<br>(10 000 láb) AMSL alatt | Igen                            |
|                    | VFR            | Nincs                        | IFR és VFR közötti, valamint VFR és VFR   | 250 csomó műszer   | Igen                            |

|          |     |                                       |  |   |      |
|----------|-----|---------------------------------------|--|---|------|
|          |     |                                       | közötti forgalmi tájékoztatás (és kérés esetén a forgalom kikerülése érdekében adott tanács) | szerinti sebesség<br>3 050 m<br>(10 000 láb) AMSL<br>alatt                  |      |
| <b>E</b> | IFR | IFR az IFR-től                        | Légiforgalmi irányítás és amennyiben megoldható, forgalmi tájékoztatás a VFR repülésekről    | 250 csomó műszer szerinti sebesség<br>3 050 m<br>(10 000 láb) AMSL<br>alatt | Igen |
|          | VFR | Nincs                                 | Amennyiben megoldható, forgalmi tájékoztatás   | 250 csomó műszer szerinti sebesség<br>3 050 m<br>(10 000 láb) AMSL<br>alatt | Nem  |
| <b>F</b> | IFR | IFR az IFR-től, amennyiben megoldható | Légiforgalmi tanácsadó szolgálat; kérés esetén repüléstájékoztató                            | 250 csomó műszer szerinti sebesség<br>3 050 m<br>(10 000 láb) AMSL<br>alatt | Igen |
|          | VFR | Nincs                                 | Kérés esetén repüléstájékoztató  | 250 csomó műszer szerinti sebesség<br>3 050 m<br>(10 000 láb) AMSL<br>alatt | Nem  |
| <b>G</b> | IFR | Nincs                                 | Kérés esetén repüléstájékoztató  | 250 csomó műszer szerinti sebesség<br>3 050 m<br>(10 000 láb) AMSL<br>alatt | Igen |
|          | VFR | Nincs                                 | Kérés esetén repüléstájékoztató  | 250 csomó műszer szerinti sebesség<br>3 050 m<br>(10 000 láb) AMSL<br>alatt | Nem  |

(\*) Ha az átváltási magasság szintje 3 050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatt van, 10 000 láb helyett 100-as repülési magasság szintje mentességet biztosíthat olyan légi jármű-típusok számára, amelyek technikai vagy biztonsági okokból nem tarthatják a 100-as repülési magasság szintjét.

(\*\*) Az RMZ-ben a pilótáknak folyamatosan figyelniük kell a beszédüzemű levegő-föld kapcsolatot, és szükség esetén kétirányú kapcsolatot kell létesíteniük a megfelelő csatornán.

(\*\*\*) A tanácsadó szolgáltatásban részt vevő repüléseknél kötelező a beszédüzemű levegő-föld kapcsolat. Az RMZ-ben a pilótáknak folyamatosan figyelniük kell a beszédüzemű levegő-föld kapcsolatot, és szükség esetén kétirányú kapcsolatot kell létesíteniük a megfelelő csatornán.