

16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet

a légiforgalom irányításának szabályairól

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 63. §-ában kapott felhatalmazás alapján - a honvédelmi miniszterrel egyetértésben - a következőket rendelem el:

1. § (1) A légiforgalom irányításának szabályait - amelyek a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december 7. napján aláírt Egyezmény függelégeinek kihirdetéséről szóló 20/1997. (X. 21.) KHVM rendelet mellékletét képező, a légiforgalmi szolgálatokról szóló 11. számú függelékben foglaltak végrehajtását szolgálják - e rendelet mellékleteiként kiadom.

(2) A légiforgalmi szolgálatok ellátásának szabályait az 1. számú melléklet, a légiforgalmi szolgálatok eljárásait a 2. számú melléklet, a rendeletben használt fogalmak meghatározását a 3. számú melléklet tartalmazza.

(3) E rendelet mellékletei a Közlekedési és Vízügyi Értesítőben jelennek meg.

2. § Ez a rendelet a kihirdetését követő 60. napon lép hatályba.

1. számú melléklet a 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelethez

A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK ELLÁTÁSÁNAK SZABÁLYAI

1. Fejezet

Általános rész

1.1. Az illetékesség meghatározása

1.1.1. A Magyar Köztársaságban a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. tv. (a továbbiakban: Lt.) 5. §-ában kapott felhatalmazás alapján a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter a honvédelmi miniszterrel együttesen rendeletben jelöli a magyar légtérnek a légiközlekedés által igénybe vehető részét, és meghatározza az ellenőrzött légtereket (ahol légiforgalmi irányító szolgálatot kell biztosítani), és a nem ellenőrzött légtereket (ahol a légijármű vezető repüléstájékoztató szolgálat igénybevételével saját felelősségére közlekedik), továbbá a légtérnek azt a részét, ahol a légiforgalmi szolgálatokat nemzetközi szerződés alapján, a szomszédos országok, illetve szakosított nemzetközi szervezet illetékes légiforgalmi szolgálati egysége(i) látják el.

1. Megjegyzés: A magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről a 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes rendelet szól.

1.1.2. Az előírás tartalma

1.1.2.1. Jelen előírás a légiforgalmi szolgálatok általános feladatait, valamint a légiforgalmi szolgálatok megfelelő működéséhez szükséges szakmai követelményeket tartalmazza.

Megjegyzés: A légiforgalmi szolgálatok ellátásának részletes szabályait e rendelet 2. számú melléklete tartalmazza.

1.1.2.2. Jelen előírás rendelkezései a Magyar Köztársaság területén légiforgalmi szolgálatokat ellátó polgári és katonai egységeken túlmenően vonatkoznak azokra az egységekre is, amelyek nemzetközi szerződés alapján a magyar légtér egy szakaszában a légiforgalmi szolgálatok ellátását végzik, kivéve, ha az erről szóló megállapodás ettől eltérően rendelkezik.

Megjegyzés: Amennyiben a Magyar Köztársaság az Lt. 5. § f) pontja alapján nemzetközi szerződésben egy szomszédos államra, illetve szakosított nemzetközi szervezetre ruházza át a légiforgalmi szolgálatok ellátásának felelősségét légtérnek egy részében, azt a nemzeti szuverenitásának érintetlenül hagyása mellett teszi. A magyar

területen légiforgalmi szolgálatokat ellátó másik állam, illetve nemzetközi szervezet felelőssége műszaki és üzemeltetési szempontokra korlátozódik, és nem terjed túl az érintett légtérrel használó légi járművek biztonságának és eredményes működésének biztosításán. A Magyar Köztársaság olyan berendezéseket és szolgáltatásokat biztosít a légiforgalmi szolgálatokat ellátó állam, illetve szervezet számára, amelyek szükségességében kölcsönösen megegyeztek. A felelősséget átruházó Magyar Köztársaság nem szünteti meg ezen berendezések működését és nem módosítja ezeket a szolgáltatásokat a másik állammal történő előzetes egyeztetés nélkül. Mind a felelősséget átruházó Magyar Köztársaság, mind a légiforgalmi szolgálatokat biztosító állam, illetve nemzetközi szervezet bármikor felbonthatja a kettőjük közötti megállapodást, az erről szóló rendelkezések betartásával.

1.1.2.3. Azokban a magyar államhatáron kívül eső szomszédos légterekben, ahol a légiforgalmi szolgálatok ellátásának átruházása következtében a magyar ATS egységek látnak el légiforgalmi szolgálatokat, azokat az érintett állam előírásainak figyelembe-vételével kell ellátni.

1.1.2.4. Az országos légiforgalmi irányító, repüléstájékoztató, riasztó, légiforgalmi tájékoztató, léginavigációs és távközlési szolgálat fenntartása a 12/1993. (V. 7.) KHVM rendeletnek megfelelően a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság állami feladatként ellátandó alaptevékenységi körébe tartozik.

1.2. A légiforgalmi szolgálatok ellátásának céljai

A légiforgalmi szolgálatok ellátásának céljai a következők:

- a) összeütközések megelőzése a légi járművek között;
- b) összeütközések megelőzése munkaterületeken működő légi járművek, valamint az ott található akadályok között;
- c) a légiforgalom gyors és rendszeres áramlásának elősegítése és fenntartása;
- d) hasznos tanácsok és tájékoztatások nyújtása a repülések biztonságos és hatékony lebonyolításához;
- e) az illetékes szervezetek értesítése a kutatásra és mentési segítségre szoruló légi járműről, továbbá szükség szerint segítségnyújtás ezen szervezetek számára.

1.3. A légiforgalmi szolgálatok felosztása

A légiforgalmi szolgálatok a következő három szolgálatot foglalják magukba:

1.3.1. A *légiforgalmi irányító szolgálat* - az 1.2. pont a), b) és c) alpontjában felsorolt feladatok ellátására -, amely a következő három részre tagolódik:

- a) *Körzeti irányító szolgálat*: amely az ellenőrzött repülések számára - kivéve az alábbi b) és c) alpontokban felsorolt szakaszaiban lévő repüléseket - az 1.2. pont a) és c) alpontokban leírt feladatok ellátása érdekében történő légiforgalmi irányító szolgálat nyújtását jelenti,
- b) *Bevezető irányító szolgálat*: amely az érkezési és indulási szakaszokban lévő ellenőrzött repülések számára az 1.2. pont a) és c) alpontokban leírt feladatok ellátása érdekében történő légiforgalmi irányító szolgálat nyújtását jelenti,
- c) *Repülőtéri irányító szolgálat*: amely a repülőtéri forgalomban részt-vevő légi járművek számára - kivéve a fenti b) alpontban szereplő repülési szakaszokban lévő repüléseket - az 1.2. pont a), b) és c) alpontokban leírt feladatok ellátása érdekében történő légiforgalmi irányító szolgálat nyújtását jelenti.

1.3.2. *Légiforgalmi tanácsadó szolgálat* az 1.2. pont d) alpontjában szereplő feladatok ellátására.

1.3.3. *Repüléstájékoztató szolgálat* az 1.2. pont d) alpontjában szereplő feladatok ellátására.

1.3.4. *Riasztó szolgálat* az 1.2. pont e) alpontjában szereplő feladatok ellátására.

1.4. Légiforgalmi szolgálatok szükségességének meghatározása

1.4.1. A légiforgalmi szolgálatok létesítésének szükségességét és jellegét az alábbiak figyelembevételével határozzák meg:

- a) az érintett légiforgalomban részt-vevő légi járművek típusai;
- b) a légiforgalom sűrűsége;
- c) az időjárási körülmények;
- d) egyéb lényeges tényezők.

Megjegyzés: A légiforgalmi szolgálatok egy adott területen vagy helyen történő létesítésének szükségességével kapcsolatban figyelembe vett tényezők nagy száma miatt annak pontos meghatározására nincs mód.

Például:

a) a különböző típusokkal (hagyományos sugárhajtású stb.), ezáltal különböző repülési sebességgel üzemelő összetett légiforgalom, szükségessé teheti légiforgalmi szolgálatok létesítését ott, ahol egy viszonylag nagyobb sűrűségű, azonban azonos üzemeltetési típusú forgalom ezt nem indokolná;

b) az időjárási körülmények hatása nagy jelentőségű lehet olyan területeken, ahol a légiforgalom áramlása állandó jellegű (például menetrendszerű forgalom), míg hasonló vagy rosszabb meteorológiai körülmények viszonylag kevésbé lehetnek fontosak olyan területen, ahol a repülés ilyen körülmények között megszakítható (például helyi VFR repülések);

c) a nagy kiterjedésű vízfelületek, hegyvidéki, lakatlan vagy sivatagi területek szükségessé tehetik légiforgalmi szolgálatok létesítését még akkor is, ha a repülések gyakorisága rendkívül ritka.

1.4.2. Egy adott területen belül a légiforgalmi szolgálatok szükségességének meghatározása alkalmával nem lehet tényezőként figyelembe venni a légijárművek összeütközést elkerülő fedélzeti jelzőrendszerrel (ACAS) történő felszereltségét.

1.4.3. Repülőtéri légiforgalmi szolgálatok Budapest FIR-ben

1.4.3.1. Az 1.4.3.2. és 1.4.3.3. pontok rendelkezéseitől függetlenül a repülőtér üzemben tartója saját elhatározása alapján, a légiközlekedési hatóság hozzájárulásával akkor is nyújthat repülőtéri repüléstájékoztató vagy repülőtéri irányító szolgálatot, ha az alább felsorolt körülmények ezt még nem indokolják.

1.4.3.2. Repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot kell biztosítani a repülőtér nyitvatartási ideje alatt azokon a repülőtereken, ahol:

a) a látvarepülési szabályok szerint működő induló/érkező légijárművek éves műveletszáma meghaladja a 6000-t, vagy

b) műszer szerinti megközelítési eljárás is végrehajtható, vagy

c) nemzetközi forgalmat is kiszolgálhatnak.

1.4.3.3. Repülőtéri irányító szolgálatot kell biztosítani a repülőtér nyitvatartási ideje alatt azokon a repülőtereken, ahol:

a) a látvarepülési szabályok szerint működő induló/érkező légijárművek éves műveletszáma meghaladja a 20 000-t, vagy

b) a műszeres repülési szabályok és a látvarepülési szabályok szerint működő induló/érkező légijárművek éves műveletszáma meghaladja a 12 000-t, vagy

c) a műszeres repülési szabályok szerint működő induló/érkező légijárművek éves műveletszáma meghaladja a 6000-t, vagy

d) az éves műveletszámtól függetlenül II. vagy III. kategóriájú precíziós megközelítéseket hajtanak végre.

1.4.3.4. A Lt. 33. §-ában említett nyilvános repülőrendezvény engedélyezésekor a légiközlekedési hatóság - az esetileg megnövekedett légiforgalomra való tekintettel - a rendezvény idejére előírhatja repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat biztosítását.

1.5. Azon légtérszakaszok és repülőterek elnevezése, ahol légiforgalmi szolgálatokat biztosítanak

1.5.1. Ha valamely légtér meghatározott szakaszaiban vagy bizonyos repülőtereken légiforgalmi szolgálatokat biztosítanak, a légtér ezen szakaszait, illetve a repülőteret a nyújtott szolgálatoknak megfelelően nevesítik.

1.5.2. A légtér fent meghatározott szakaszainak, illetve a repülőterek elnevezése az alábbiak szerint történik:

1.5.2.1. *Repüléstájékoztató körzetek.* A légtér azon szakaszai, ahol repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítanak, repüléstájékoztató körzeteknek minősülnek.

Megjegyzés: A repüléstájékoztató körzeten belül kijelölt irányítói körzetek, repülőtéri irányító körzetek és forgalmi tájékoztató körzetek a repüléstájékoztató körzet részét képezik.

1.5.2.2. *Irányítói körzetek, repülőtéri irányító körzetek, forgalmi tájékoztató körzetek és repülőterek*

1.5.2.2.1. A légtér azon szakaszai, ahol az IFR repülések részére légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak, irányítói körzetnek vagy repülőtéri irányító körzetnek minősülnek.

Megjegyzés: Az irányítói körzetek és a repülőtéri irányító körzetek közötti különbséget a 1.9. pont tartalmazza.

1.5.2.2.1.1. Az ellenőrzött légtér azon szakaszai, melyekben a látvarepülési szabályok szerint működő légijárművek részére légiforgalmi irányító szolgálatot is biztosítanak, az alábbi 1.6.1. pontnak megfelelően "B", "C" vagy "D" osztályú légtérként jelölhetők ki.

1.5.2.3. *Forgalmi tájékoztató körzetek (TIZ).* A légtér azon szakaszai, ahol a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot a területileg illetékes repülőtér repülőtéri repüléstájékoztató (AFIS) egység nyújtja, forgalmi tájékoztató körzeteknek minősülnek.

1.5.2.4. *Ellenőrzött repülőterek.* Azok a repülőterek, ahol a repülőtéri forgalom részére légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak, ellenőrzött repülőtereknek minősülnek.

1.5.2.5. *Nem ellenőrzött repülőterek.* Azok a repülőterek, ahol légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak, nem ellenőrzött repülőtereknek minősülnek, függetlenül attól, hogy ott repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot nyújtanak-e vagy sem.

1.6. A légterek osztályozása

1.6.1. Az ATS légtereket az alábbiak szerint osztályozzák:

A. osztály - A légtérben csak IFR repülések hajthatók végre, valamennyi repülés számára légiforgalmi irányító szolgálatot és elkülönítést biztosítanak.

B. osztály - A légtérben IFR és VFR repülések egyaránt végrehajthatók, valamennyi repülés számára légiforgalmi irányító szolgálatot és elkülönítést biztosítanak.

C. osztály - A légtérben IFR és VFR repülések egyaránt végrehajthatók, valamennyi repülés számára légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak. Az IFR repüléseket elkülönítik egymástól, valamint a VFR repülésektől. A VFR repüléseket elkülönítik az IFR repülésektől és tájékoztatják a többi VFR repülésről.

D. osztály - A légtérben IFR és VFR repülések egyaránt végrehajthatók, valamennyi repülés számára légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak. Az IFR repüléseket elkülönítik a többi IFR repüléstől, a VFR repülésről pedig tájékoztatást kapnak. A VFR repülések valamennyi repülésről tájékoztatást kapnak.

E. osztály - A légtérben IFR és VFR repülések egyaránt végrehajthatók, az IFR repülések számára légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak és elkülönítik a többi IFR repüléstől. Minden repülés forgalmi tájékoztatást kap a lehetséges mértékben. CTR-ek nem jelölhetők ki E osztályú légtérnek.

F. osztály - A légtérben IFR és VFR repülések egyaránt végrehajthatók, valamennyi IFR repülés számára légiforgalmi tanácsadó szolgálatot biztosítanak, valamennyi repülés számára repüléstájékoztatót biztosítanak. Külön kérésre a VFR légijárművek is részesülnek tanácsadó szolgálatban.

G. osztály - A légtérben IFR és VFR repülések egyaránt végrehajthatók, valamennyi repülés számára repüléstájékoztatót biztosítanak.

1. Megjegyzés: Ahol a légiforgalmi szolgálatok légterei egymás felett helyezkednek el, a két légtér közös magasságán végrehajtott repüléseknek az alacsonyabb légtér osztály követelményeinek kell eleget tenniük, és részükre ezen alacsonyabb légtér osztályban nyújtott szolgálatot kell biztosítani. Így ezen követelmények alkalmazásakor a B. osztályú légtér alacsonyabb osztályúnak kell tekinteni az A. osztályúhoz viszonyítva; a C. osztályú légtér alacsonyabb osztályúnak kell tekinteni a B. osztályúhoz viszonyítva és így tovább.

2. Megjegyzés: Az ATS légterek ICAO általi osztályozását, a nyújtott szolgáltatásokat és repülési követelményeket jelen előírás 4. Függeléké tartalmazza.

A Magyar Köztársaságban érvényes légtérosztályozást a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes rendelet 1. számú melléklete tartalmazza.

1.7. Útvonal repülésre előírt navigációs pontosság (RNP)

1.7.1. Az egyes ATS útvonalakra előírt navigációs pontosság az összeköttetési, navigációs és légiforgalmi szolgálatok körülményeinek figyelembevételével kerülnek meghatározásra.

Megjegyzés: Az alkalmazható RNP típusok és a hozzájuk kapcsolódó eljárások az Előírt Navigációs Pontosság (RNP) Kézikönyvben (Doc. 9613) találhatók.

1.7.2. Az IFR szerint működő légijárműveknek a kijelölt ATS útvonalat az ICAO EUR Körzetben RNP5 pontossággal kell tartaniuk.

Megjegyzés: A légijárművek felszereltségére vonatkozó előírásokat a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet tartalmazza.

1.8. Légiforgalmi szolgálatokat ellátó egységek létesítése és elnevezése

1.8.1. A légiforgalmi szolgálatokat légiforgalmi szolgálati egységek (ATS egységek) látják el az alábbiak szerint:

Repüléstájékoztató körzetekben a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot repüléstájékoztató központok látják el, hacsak ezen szolgálatok ellátásának felelősségét valamely repüléstájékoztató körzetben át nem ruházzák ennek a feladatnak ellátására megfelelő eszközökkel felszerelt légiforgalmi irányító egység számára.

Az irányítói körzetekben, repülőtéri irányító körzetekben és ellenőrzött repülőtereken a légiforgalmi irányító, repüléstájékoztató és riasztó szolgálatokat légiforgalmi irányító egységek látják el.

1.8.2. Légiforgalmi szolgálatok ellátása Budapest FIR-ben

1.8.2.1. Budapest FIR-ben a Lt. 61. §-ban előírt légiforgalmi szolgáltatásokat a polgári szabályoknak megfelelően működő légi járművek (GAT) számára a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság integrált (polgári-katonai) légiforgalmi szolgálati egysége: "Budapest ATS Központ" látja el. A légiforgalmi szolgálatok ellátása az alábbiakra terjed:

- körzeti irányító, repüléstájékoztató és riasztó szolgálat Budapest FIR irányítói körzetében (CTA) működő repülések számára,
- bevezető irányító, repüléstájékoztató és riasztó szolgálat a Budapest TMA-hoz tartozó ellenőrzött repülőterek érkező és induló légi járművei számára,
- légiforgalmi tanácsadó, repüléstájékoztató és riasztó szolgálat az ellenőrzött légtéren kívül útvonalrepülést végző légi járművek számára.

Azokat a területeket kivéve, ahol a légiforgalmi szolgálatok ellátását a szomszédos állam ATS egységei számára delegálták.

Megjegyzés: A műveleti repülések (OAT) végrehajtása időszakosan korlátozott légterekben (TSA) történik, ahol a légi járművek számára a légiforgalmi szolgálatokat katonai ATC egységek nyújtják.

1.8.2.2. A repülőtéri irányító szolgálatot, valamint Ferihegy és Tököl kivételével az egyéb ellenőrzött repülőterek (beleértve a katonai repülőtereket is) érkező és induló légi járművei számára bevezető irányító szolgálatot a repülőtéri irányító tornyok látják el. A repülőtéri forgalom számára a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot minden esetben a repülőtéri irányító tornyok látják el.

Megjegyzés: A különböző légiforgalmi irányító egységek által biztosított szolgálatok közötti irányítási felelősség megoszlását e rendelet 2. számú mellékletének I. Része tartalmazza.

1.9. Repüléstájékoztató körzetekre, irányítói körzetekre, repülőtéri irányító körzetekre és forgalmi tájékoztató körzetekre vonatkozó előírások

1.9.1. Repüléstájékoztató körzetek (FIR)

1.9.1.1. Repüléstájékoztató körzete(ke)t úgy jelölik ki, hogy az(ok) fedje(ék) az ilyen körzet(ek) által meghatározott teljes légiútvonal-szerkezetet.

1.9.1.2. A repüléstájékoztató körzet oldalhatárai - a magaslégtéri repüléstájékoztató körzet kivételével, ha ilyen létesítettek - a teljes légtérrel magába foglalja.

1.9.1.3. Ahol a repüléstájékoztató körzetet magaslégtéri repüléstájékoztató körzet határolja, a magaslégtéri repüléstájékoztató körzet alsó határa megegyezik a repüléstájékoztató körzet felső függőleges határával.

Megjegyzés: A magaslégtéri repüléstájékoztató körzetben alkalmazott eljárásoknak nem kell azonosnak lenniük az alatta levő repüléstájékoztató körzetben alkalmazott eljárásokkal.

1.9.1.4. Budapest FIR oldalhatárai megegyeznek az államhatárral, magassága a földfelszíntől a légiközlekedésre igénybe vehető legnagyobb magasságig terjed.

1.9.2. Irányítói körzetek (CTA)

1.9.2.1. Az irányítói körzetek határait - melyek magukba foglalják a légiútvonalakat, valamint közelkörzeti irányító körzeteket - úgy jelölik ki, hogy azokon belül megfelelő nagyságú légtér álljon rendelkezésre azon IFR repülések repülési szakaszai számára, melyekre vonatkozóan légiforgalmi irányító szolgálatot kívánnak nyújtani, figyelembe véve a körzetben rendes körülmények között alkalmazott navigációs berendezések képességeit is.

1.9.2.2. Egy irányítói körzet alsó határát a föld- vagy vízfelszín felett 700 láb (200 méter) magasságon, vagy felette lehet kijelölni.

Megjegyzés: Ez nem jelenti azt, hogy egy adott irányítói körzeten belül a légtér alsó határát egységesen jelölik ki.

1.9.2.2.1. Az irányítói körzet alatti VFR repülések szabad működésének biztosítása érdekében, amikor szükséges és lehetséges, az ellenőrzött légtér alsó határa az 1.9.2.2. pontban meghatározott minimumnál magasabban is kijelölhető.

1.9.2.2.2. Amikor az irányítói körzet alsó határa 3000 láb (900 m) közepes tengerszint feletti magasság felett van, akkor annak függőleges határait a használható IFR magasságoktól FL290 alatt 500 lábbal, FL290 felett pedig 1000 lábbal eltérő magasságon kell megállapítani.

1.9.2.3. Az irányítói körzet felső határát akkor határozzák meg, ha:

- a) nem nyújtanak légiforgalmi irányító szolgálatot ezen felső határ felett; vagy
- b) az irányítói körzet magaslégtéri irányítói körzet alatt helyezkedik el, amely esetben a felső határ egybeesik a magaslégtéri irányítói körzet alsó határával.

1.9.3. Repülőtéri irányító körzetek (CTR)

1.9.3.1. A repülőtéri irányító körzetek oldalhatárai magukba foglalják a repülőtéren műszeres időjárési körülmények között IFR szerint üzemelő, érkező és induló légi járművek irányítói körzeteken kívül eső repülési útvonalait.

Megjegyzés: A repülőterek közelében várakozó légi jármű érkező légi járműnek tekintendő.

1.9.3.2. A repülőtéri irányító körzetek oldalhatárai az adott repülőtér vagy repülőterek középpontjától legalább 5 NM (9,3 km) távolságra terjednek ki olyan irányokba, ahonnan a megközelítéseket végre lehet hajtani.

Megjegyzés: Egy repülőtéri irányító körzet több egymáshoz közel elhelyezkedő repülőteret is magába foglalhat.

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

1.9.3.3.1. Amennyiben célszerűnek látszik (pl.: a különleges VFR repülések jellege miatt), a repülőtéri irányító körzet felső határa a felette elhelyezkedő irányító körzet alsó határánál magasabban is kijelölhető.

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

1.9.3.5. Amennyiben célszerűnek látszik, hogy a repülőtéri irányító körzet felső határát magasabban jelöljék ki, mint a felette elhelyezkedő irányítói körzet alsó határa, vagy ha a repülőtéri irányító körzet az irányítói körzet oldalhatárán kívül fekszik, annak felső határát úgy határozzák meg, hogy a légi jármű-vezetők részéről az jól azonosítható legyen. Ha ez a határ 3000 láb (900 m) közepes tengerszint feletti magasság felett van, akkor az essen egybe a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet "C" Függelékében ismertetett VFR utazómagasságok egyikével.

1.9.4. Forgalmi tájékoztató körzetek (TIZ)

1.9.4.1. Ha valamely repülőtéren repülőtéri repüléstájékoztató egység működik és a repülőtéri forgalom jellege megkívánja, a repülőtéri forgalom védelme érdekében forgalmi tájékoztató körzetet jelölhetnek ki.

1.9.4.2. A forgalmi tájékoztató körzet oldalhatárai magukba foglalják a repülőtéri forgalom, különös tekintettel az IFR szerint üzemelő érkező és induló légi járművek repülési útvonalait (ha a repülőtéren műszeres megközelítések is lehetségesek).

1.9.4.3. A forgalmi tájékoztató körzet számára felső határt jelölnek ki, mely, ha egybeesik a fölötté lévő irányítói körzet alsó határával, lehetőséget ad a repülőtérré tartó, illetve onnan induló, IFR szerint üzemelő légi járművek fokozott védelmére.

1.9.5. Az egyes ATS egységek kapacitásának és a légiforgalmi szolgálatok hatékony ellátásának növelése érdekében a repüléstájékoztató körzet, valamint az irányítói körzetek és repülőtéri irányító körzetek a légiforgalom jellegének megfelelően kisebb légtérszakaszokra oszthatók, melyekben a működő légi járművek számára a légiforgalmi szolgálatokat "szektorok" látják el.

1.10. A légiforgalmi szolgálati egységek és légterek elnevezése

1.10.1. A körzeti irányító központot vagy repüléstájékoztató központot arról a városról vagy földrajzi jellegzetességről nevezik el, amelynek közelében létesítették.

1.10.2. A repülőtéri irányító tornyot vagy bevezető irányító egységet, vagy repülőtéri repüléstájékoztató egységet arról a repülőtérrel nevezik el, ahol azt létesítették.

1.10.3. A repülőtéri irányító körzetet, az irányítói körzetet, repüléstájékoztató körzetet, vagy forgalmi tájékoztató körzetet az adott légtér felett felügyeletet gyakorló egység nevével azonosítják.

1.11. ATS útvonalak létesítése, elnevezése és akadálymentessége

1.11.1. ATS útvonalak létesítésekor az ATS útvonalak mentén védett (biztonsági) légtereket határoznak meg a szomszédos ATS útvonalak közötti biztonságos oldaltávolság tartása céljából.

1.11.2. Az ATS útvonalak tervezését az ICAO 11. Annex A és B Mellékleteiben található útmutató anyag szerint kell végrehajtani. Ahol a 99,5%-os védettségi mérték csökkenthető, minimálisan a 95%-os védettségi mértékre megállapított értékeket kell alkalmazni.

1.11.3. Az ATS útvonalakat, valamint a szabvány indulási- és érkezési útvonalakat útvonal-azonosítóval látják el, melyekkel kapcsolatos alapelveket és eljárásokat jelen előírás 1. és 3. Függelékei tartalmazzák.

Megjegyzés: Az ATS útvonalak létesítésével kapcsolatos útmutató a Légiforgalmi Szolgálatok Tervezési Kézikönyvében (Doc. 9426) található.

1.11.4. A műszeres indulási és megközelítési eljárások, valamint egyéb ATS útvonalak és várakozási eljárások tervezésénél és akadálymentességénél az ICAO Doc. 8168 (Légijármű-üzemeltetés - Aircraft operations) előírásait kell alkalmazni.

1.12. Átkapcsolási pontok kijelölése

1.12.1. A VOR berendezésekkel kijelölt ATS útvonalszakaszokon átkapcsolási pontok jelölhetők ki, ha ez segíti a pontosabb navigációt. Az átkapcsolási pontok kijelölése 60 NM-es (110 km) vagy ennél hosszabb útvonalszakaszokra korlátozódik, kivéve, ha az ATS útvonalak rendszere, a navigációs berendezések sűrűsége vagy más műszaki, illetve üzemeltetési szempontok rövidebb útvonalszakaszokon történő kijelölést nem indokolnak.

1.12.2. Amennyiben lehetséges, az egyenes útvonalszakaszon az átkapcsolási pontot a két berendezés közötti "útvonal felénél vagy ATS útvonalak töréspontjainál jelölik ki.

Megjegyzés: Az átkapcsolási pontok kijelölésével kapcsolatos útmutatót az ICAO 11. Annex "A" Melléklete tartalmazza.

1.13. Fontos pontok létesítése és elnevezése

1.13.1. Az ATS útvonalak meghatározására és/vagy a légiforgalmi szolgálatok igényeinek megfelelően fontos pontokat jelölnek ki a légijárművek haladásáról történő tájékoztatások érdekében.

1.13.2. A fontos pontokat jelen előírás 2. Függelékében leírtak szerint jelölik ki, és pontazonosítóval látják el.

1.14. Szabvány gurulási útvonalak létesítése és elnevezése

1.14.1. Bonyolult gurulóút-hálózattal rendelkező repülőtereken, vagy ahol a különböző légijárműtípusok miatt ez szükséges, a futópályák, a forgalmi előterek és a karbantartási területek között guruló légijárművek részére szabvány gurulási útvonalak jelölhetők ki. Ahol lehetséges ezeket úgy tervezik meg, hogy a forgalmi konfliktusokat elkerüljék.

1.14.2. A gurulást végrehajtó légijármű részére meghatározott szabvány gurulási útvonalakat olyan azonosítóval kell ellátni, amelyek nem téveszthetők össze a futópályák és az ATS útvonalak azonosítóival.

1.15. Együttműködés a légijármű üzemben tartója és a légiforgalmi szolgálatok között

1.15.1. A légiforgalmi szolgálati egységek saját feladataik ellátása mellett a légijármű üzemben tartójának a légijárművek üzemeltetésére vonatkozó igényeit a lehetséges mértékig vegyék figyelembe és kérésre részükre vagy kijelölt képviselőjüknek adjanak meg minden olyan tájékoztatást, amely a légijármű gazdaságos üzemelésére hatással lehet.

1.15.2. A légiforgalmi szolgálati egységek lehetőség szerint azonnal értesítsék a légijármű üzemben tartóját vagy annak kijelölt képviselőjét:

- a) a kényszerhelyzetről;
- b) a rádió-összeköttetés megszakadásáról és/vagy;
- c) a jogellenes beavatkozásról.

1.15.3. A légijármű üzemben tartója és a légiforgalmi szolgálati egységek közötti tájékoztatás cseréjére vonatkozó eljárásokat helyi együttműködési megállapodásban kell rögzíteni.

1.16. Együttműködés az illetékes légügyi hatóságok és a légiforgalmi szolgálati egységek között

1.16.1. A polgári légijárművek repülését befolyásoló tevékenységekért felelős katonai hatóságnak szoros együttműködést kell tartania a légiközlekedési hatóságokkal.

1.16.2. A polgári légijárműre veszélyt jelentő tevékenységek egyeztetését az alábbi 1.17. pontban előírtaknak megfelelően kell végezni.

1.16.3. A polgári és katonai légiforgalmi szolgálati egységek között a légijárművek biztonságos és hatékony működéséhez szükséges kölcsönös tájékoztatások cseréjét külön megállapodásban kell szabályozni, melyet az illetékes hatóságok hagynak jóvá.

1.16.4. A légiforgalmi szolgálati egységeknek tájékoztatást kell kapniuk arról, amikor a katonai egység valamely polgári légijárművet figyel meg, amely olyan körzetet közelít meg, illetve körzetbe belép, amelyben elfogás válhat szükségessé, valamint a légijármű azonosításával és navigációs tájékoztatással elkerülhető legyen az elfogás.

1.16.4.1. A polgári légiforgalmi szolgálati egységeknek továbbítaniuk kell a légvédelmi szervek számára a nemzetközi repülést végző, valamint a (10 km-es) határsávban működő, ismert légijárművek tervezett és tényleges mozgására vonatkozó adatokat az azonosítás megkönnyítése és az esetleges elfogások elkerülése érdekében.

1.16.4.2. A repülések biztonságának érdekében a légtér szuverenitását megsértő légi járművek elfogását irányító katonai szerveknek haladéktalanul tájékoztatniuk kell a polgári légiforgalmi szolgálati egységeket az esetlegesen riasztott légi járművekről, lehetőség szerint elegendő időt biztosítva az érintett légtér szabadrádiónál való tételére.

1.16.4.3. Az elfogó légi járművek és az egyéb polgári légi járművek közötti elkülönítés biztosításáért az elfogást irányító katonai egység felelős.

1.16.5. A légiforgalmi szolgálatok ellátása során az MCTR-ek és MTMA-k kivételével - amennyiben ettől külön együtműködési eljárásban szabályozott módon el nem térnek -, a GAT repülések számára a polgári légiforgalmi szolgálati egységek, az OAT repülések számára a katonai légiforgalmi szolgálati egységek nyújtanak légiforgalmi szolgálatokat.

1.16.6. Amennyiben a polgári légiforgalmi szolgálati egységek illetékességi légtérben a katonai szabályok szerint működő repülések katonai légiforgalmi szolgálati egységek általi kezelésének jelen előírás 2.5.2.1. pontjában előírt feltételei nem biztosítottak, a katonai szabályok szerint működő vagy a polgári légiforgalmi szolgálati egységekkel rádióösszeköttetést tartani nem tudó légi járművek számára ideiglenesen korlátozott légtereket (TSA) kell elkülöníteni.

1.16.7. A TSA-ban folyó repülések esetében az érintett polgári légiforgalmi irányító egységnek és a TSA-ban légiforgalmi irányítást végző katonai ATC egységeknek radar-vektorálással biztosítaniuk kell, hogy az irányításuk alatt álló légi járművek - az átadásra kerülő légi járműveket kivéve - a TSA oldalhatárát a radarelkülönítési minimum felénél (2,5 NM) jobban ne közelítsék meg, hacsak külön koordinációval nem biztosítják a szomszédos légterekben működő légi járművek megfelelő elkülönítését.

A katonai ATC egységnek ugyancsak feladata a TSA magassági határain kívül eső első IFR utazómagasságot használó polgári légi járművektől a megfelelő magassági elkülönítés biztosítása.

1.17. A polgári légi járművekre gyakorlati veszélyt jelentő tevékenységek egyeztetése

1.17.1. A polgári légi járművekre veszélyt jelentő tevékenységeket egyeztetni kell a polgári és katonai légiforgalmi szolgálatok illetékes hatóságaival. Az egyeztetést követően az illetékes hatóság intézkedik a közzétételről.

Az egyeztetést külön jogszabályban előírt módon kell elvégezni.

1.17.2. Az egyeztetés célja, hogy megfelelő intézkedésekkel elkerülhető legyen a polgári légi járművek veszélyeztetése, és elkerülhető legyen a légi járművek üzemelésének túlzott mértékű zavarása, illetve korlátozása.

1.17.3. A veszélyes tevékenységek tervezésénél az alábbiakat kell figyelembe venni:

- i) a tevékenység helyszínét, területét, időpontját/tartamát úgy válasszák meg, hogy lehetőség szerint elkerülhető legyen az ATS útvonalak lezárása, áthelyezése, továbbá a leginkább használt repülési szintek korlátozása vagy a menetrendszerű légiforgalom késleltetése;
- ii) a tevékenység végrehajtására kijelölt légtér méretét a lehető legkisebbre korlátozzák;
- iii) az illetékes légiforgalmi szolgálati egység, valamint a tevékenységet végrehajtó egység között összeköttetési lehetőségeket kell biztosítani arra az esetre, ha vészhelyzet vagy más előre nem látható esemény miatt a tevékenység megszakítása válik szükségessé.

1.18. Léginavigációs adatok

1.18.1. A légiforgalmi szolgálatokkal kapcsolatos léginavigációs adatok meghatározását és közzétételét jelen melléklet 5. Függelékének 1-5. Táblázataiban található megbízhatósági és pontossági előírások szerint, a kidolgozott minőségbiztosítási eljárások figyelembevételével végzik. A léginavigációs adatok megbízhatósági szintjének pontossága legalább 95%-osnak kell lennie, és ebben a vonatkozásban három típusú helyzetadatot azonosítanak az alábbiak szerint:

- a) felmért pontok (pl.: a navigációs berendezések helye);
- b) számított pontok (a térben felmért pontok alapján matematikai számítással meghatározott állandó pontok);
- c) elfogadott pontok (azaz repüléstájékoztató körzeti határpontok).

Megjegyzés: A minőségi rendszerre vonatkozó előírások az ICAO 15. Annex 3. Fejezetében találhatók.

1.18.2. Biztosítani kell, hogy az adatfeldolgozás során a léginavigációs adatok megbízhatósága a felméréstől vagy a kezdeti számítástól a következő felhasználóiig sértetlen maradjon. A léginavigációs adatok megbízhatósági követelményeit, azok felhasználása során a bekövetkező lehetséges változások, valamint a rájuk vonatkozó felhasználói igények kockázati tényezői alapján határozzák meg. Ezeket figyelembe véve a következő osztályozást és adatmegbízhatósági szintet alkalmazzák:

a) *kritikus adatok - megbízhatósági szint 1x10⁻⁸*: a hibás vagy pontatlan kritikusnak minősülő adat felhasználásánál nagy a valószínűsége annak, hogy egy légi jármű biztonságos repülése és leszállása nagy kockázattal jár, nem kizárva a légikatasztrófa lehetőségét sem;

b) *fontos adatok - megbízhatósági szint 1x10⁻⁵*: a hibás vagy pontatlan fontosnak minősülő adat felhasználásánál csekély a valószínűsége annak, hogy egy légi jármű biztonságos repülése és leszállása nagy kockázattal jár, nem kizárva a légikatasztrófa lehetőségét sem;

c) *szokványos adatok - megbízhatósági szint 1x10⁻³*: a hibás vagy pontatlan, szokványosnak minősülő adat felhasználásánál nagyon csekély a valószínűsége annak, hogy egy légi jármű biztonságos repülése és leszállása nagy kockázattal jár, nem kizárva a légikatasztrófa lehetőségét sem.

1.18.3. Az elektronikus léginavigációs adatok védelmét azok tárolása és továbbítása során teljes egészében az adatokhoz csatolt többlet karaktereket felhasználó hibaészlelő eljárással (CRC) ellenőrzik. A fenti 1.18.2. pont szerint osztályozott kritikus és fontos léginavigációs adatok sértetlenségének védelme érdekében 32, illetve 24 bites algoritmust, míg a szokványosnak minősülő léginavigációs adatok sértetlenségének védelme érdekében 16 bites algoritmust használnak.

Megjegyzés: A léginavigációs adat minőségi követelményeket (pontosság, felbontás, megbízhatóság, adatvédelem és eredetvizsgálat) a World Geodetic System (WGS-84) kézikönyv (Doc. 9674) tartalmazza.

Jelen előírás 5. Függelékére - (A léginavigációs adatok minőségi előírásai) - vonatkozó kiegészítő tájékoztatásokat az RTCA DO-201A és az EUROCAE ED-77 kiadványok tartalmazzák.

1.18.4. A légiközlekedésben használatos szélességi és hosszúsági fokokat jelző földrajzi koordinátákat a Magyar Köztársaságban WGS-84 formátumban határozzák meg és teszik közzé.

1. *Megjegyzés: A léginavigációs adatok közzétételével kapcsolatos előírásokat az ICAO 4. Annex 2. Fejezete és az ICAO 15. Annex 3. Fejezete tartalmazza.*

2. *Megjegyzés: A kettős célt szolgáló helyek vagy pontok, pl.: a várakozási pont és megszakított megközelítés pontja esetében a nagyobb pontosságú értéket alkalmazzák.*

1.19. Együttműködés a meteorológiai és az ATS szervezetek között

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a repülésmeteorológiai szolgáltatások rendjét a 17/1997. (VI. 25.) KTM-KHVM-HM együttes rendelet tartalmazza.

1.19.1. Annak érdekében, hogy a légi járművek megkapják az üzemeltetéséhez szükséges legfrissebb időjárási tájékoztatásokat, együttműködés válik szükségessé a meteorológiai és az ATS szervezetek között.

A légiforgalmi szolgálatok személyzete:

a) a jelzőműszerek használatán túlmenően - a megállapodásoknak megfelelően - jelentse az általa megfigyelt, vagy a légi jármű által jelentett olyan meteorológiai elemeket, amelyben megállapodtak;

b) a repülőtéri meteorológiai irodának a legrövidebb időn belül jelentse a légiforgalmi szolgálati egység által megfigyelt, vagy a légi jármű által jelentett, az üzemeltetés szempontjából lényeges időjárási jelenségeket, amelyeket a repülőtéri időjárás jelentés nem tartalmaz;

a repülőtéri meteorológiai irodának a legrövidebb időn belül jelentse a vulkánkitörés bekövetkezésére utaló előjeleket, vulkánkitörést, valamint a vulkanikus hamufelhőre vonatkozó tájékoztatásokat. Ezen túlmenően a körzeti irányító központnak, valamint a repüléstájékoztató központnak továbbítania kell a tájékoztatást a Repülésmeteorológiai Figyelő Iroda számára is.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben jelenleg nincs ismert vulkáni tevékenység.

1.19.2. Szoros együttműködést kell fenntartani Budapest ATS Központ, valamint a Repülésmeteorológiai Figyelő Iroda között annak érdekében, hogy a NOTAM és SIGMET közlemények a helyzetnek megfelelően tartalmazzák a vulkáni hamuról szóló tájékoztatásokat.

1.20. Együttműködés az ATS egységek és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) között

1.20.1. Annak érdekében, hogy az AIS egységek megkapják azokat a tájékoztatásokat, amelyek lehetővé teszik számukra a legfrissebb repülés előtti tájékoztatások biztosítását és a repülés közbeni tájékoztatásokra vonatkozó igények kielégítését, a légiforgalmi szolgálatok személyzete, az illetékes AIS egységnek minimális késéssel jelentse:

a) a repülőtér állapotára vonatkozó, az AIS által közzéteendő tájékoztatásokat;

b) az illetékességi területükön telepített navigációs berendezések, létesítmények meghibásodását, ha az üzemzavar várhatóan meghaladja a 3 órát, valamint az ismételten normális működést;

c) a szolgálatok ellátásában beálló változásokat;

d) a légiforgalmi szolgálati egység által megfigyelt vagy a légi jármű által jelentett vulkáni tevékenységet; és

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

1.20.1.1. A repülőterek üzemenben tartóinak közölniük kell az illetékes AIS egység számára, ha a repülőterükre vonatkozóan közzétett adatokban vagy szolgáltatásokban előre tervezhető változások várhatók.

1.20.2. Valamely, a léginavigációval kapcsolatos módosítás bevezetése előtt a szolgáltatásoknak figyelembe kell venniük az AIS idősükségletét az anyagok összeállításához és kiadásához. Annak érdekében, hogy az AIS a vonatkozó tájékoztatásokat időben megkapja, az érintett szervezetek és szolgáltatások szoros együttműködése szükséges.

1.20.3. Különös figyelmet érdemelnek azok a módosítások, - a térképeket és/vagy a számítógépes navigációs rendszereket érintő léginavigációs tájékoztatások - amelyeket az AIS-nek a nemzetközileg elfogadott Légiforgalmi Tájékoztató Közlemények Szabályozott Kiadási Rendszere (AIRAC) szerint kell kiadnia. A nemzetközileg előzetesen egyeztetett AIRAC hatálybalépési időpontokon túlmenően a felelős légiforgalmi szolgáltatásoknak figyelembe kell venniük az ilyen tájékoztatások 14 napos postai átfutási idejét is.

Megjegyzés: Azokat a tájékoztatásokat, melyeket AIRAC szerinti időpontokban kell kiadni az ICAO 15. Annex 6. Fejezete és 4. Függeléke előírásainak megfelelően kell összeállítani.

1.20.4. A felelős légiforgalmi szolgáltatásoknak jelen melléklet 5. Függelékében a légiforgalmi adatokra meghatározott pontossági és megbízhatósági követelmények figyelembevételével kell az AIS számára a szükséges tájékoztató anyagokat és adatokat biztosítani.

1. Megjegyzés: A NOTAM, SNOWTAM és ASHTAM kiadására vonatkozó előírások az ICAO 15. Annex 5. Fejezetében találhatók.

2. Megjegyzés: A vulkáni tevékenységre vonatkozó jelentés az ICAO 3. Annex 4. Fejezetében részletesen ismertetett tájékoztatásokból áll.

3. Megjegyzés: Az AIRAC tájékoztatást az AIS legalább 42 nappal az AIRAC hatálybalépési időpontja előtt osztja szét azzal a céllal, hogy az anyag legalább a hatálybalépés előtt 28 nappal eljusson az érintettekhez.

4. Megjegyzés: A meghatározott és nemzetközileg elfogadott AIRAC hatálybalépési időpontok tervezett 28 napos beosztását és az AIRAC felhasználásra vonatkozó tájékoztatást a Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálati Kézikönyv (ICAO Doc. 8126, 3. Fejezet 3.1.1. és 4. Fejezet 4.4. pontjai), valamint a magyar AIP tartalmazza.

1.21. Minimális repülési magasságok

A minimális repülési magasságokat a Magyar Köztársaság légterében lévő valamennyi ATS útvonalon közzéteszik. A meghatározott minimális repülési magasságok biztonságos elkülönítést tartanak az érintett területen levő figyelembe veendő akadály felett.

Megjegyzés: A minimális repülési magasságok meghatározására és közzétételére vonatkozó előírásokat az ICAO 15. Annex 1. Függeléke tartalmazza. Az akadálymentességi előírások részletezése a PANS-OPS (ICAO Doc. 8168) kiadvány II. kötet IV. Részében található.

1.22. Óra-idő a légiforgalmi szolgálatoknál

1.22.1. A légiforgalmi szolgálati egységeknek az éjjellel kezdődő 24 órás nap, órában és percben történő kifejezésére, az Egyeztetett Világidőt (UTC) kell használniuk.

1.22.2. A légiforgalmi szolgálati egységeket olyan órával kell ellátni, amely az időt az érintett egység minden munkahelyéről jól látható módon órában, percben és másodpercben kifejezve jelzi.

1.22.3. A légiforgalmi szolgálati egységek óráit és egyéb időrögzítő berendezéseit szükség szerint ellenőrizni kell annak biztosítása érdekében, hogy azok mindenkor az UTC idő plusz/mínusz 30 másodperces határértékén belül működjenek. Ahol egy légiforgalmi szolgálati egység adatátviteli összeköttetést alkalmaz, óráikat és egyéb időrögzítő berendezéseit szükség szerint ellenőrizniük kell, hogy ezek pontossága 1 másodperc értéken belül legyen.

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

1.22.5. A repülőtéri irányító torony a légi jármű felszálláshoz történő elgurulása előtt adja meg a pontos időt a repülőgép-vezető részére. Ezen túlmenően a légiforgalmi szolgálati egységek kérésre is adják meg a pontos időt a légi jármű részére. A pontos időt a legközelebbi fél percre kerekítve kell megadni.

2. Fejezet

Légiforgalmi irányító szolgálat

2.1. Alkalmazás

Légiforgalmi irányító szolgálatot kell biztosítani:

- a) az A, B, C, D és E osztályú légterekben valamennyi műszeres repülési szabályok (IFR) szerint végrehajtott repülés részére;
- b) a B, C és D osztályú légterekben valamennyi látvarepülési szabályok (VFR) szerint végrehajtott repülés részére;
- c) valamennyi különleges VFR repülés részére;
- d) ellenőrzött repülőtéren a teljes repülőtéri forgalom részére.

Megjegyzés: Budapest Repüléstájékoztató Körzet (FIR) légtérosztályozását - és az egyes légterekben biztosított szolgálatokat a 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes rendelet 1. számú melléklete tartalmazza.

2.2. A légiforgalmi irányító szolgálat ellátása

2.2.1. Az 1.3.1. pontban felsorolt légiforgalmi irányító szolgálatok egyes részeinek ellátását az alábbi egységek végezhetik:

- a) körzeti irányító szolgálat, melyet a:
 - 1. körzeti irányító központnak, vagy
 - 2. repülőtéri irányító körzetben, vagy meghatározott kiterjedésű irányítói körzetben elsődlegesen bevezető irányító szolgálat ellátására kijelölt egységnek kell ellátnia, ha körzeti irányító központot nem hoztak létre;
 - b) bevezető irányító szolgálat, amelyet a:
 - 1. repülőtéri irányító toronynak, vagy körzeti irányító központnak kell ellátnia, ha szükséges vagy kívánatos, egy egység felelőssége alá vonni a bevezető irányító szolgálat és a repülőtéri irányító szolgálat, vagy a repülőtéri irányító szolgálat és a körzeti irányító szolgálat funkcióit, vagy
 - 2. bevezető irányító egységnek kell ellátnia, ahol szükséges, vagy kívánatos külön egység felállítása;
 - c) repülőtéri irányító szolgálat, amelyet a repülőtéri irányító toronynak kell ellátnia.
- 2.2.1.1. A forgalmi előtérben bizonyos szolgálatok ellátására, mint pl. az előtér ügyeleti szolgálatra, kijelölhető a repülőtéri irányító torony vagy egy másik önálló egység.

2.3. A légiforgalmi irányító szolgálat működése

2.3.1. A légiforgalmi irányító szolgálat ellátása érdekében egy légiforgalmi irányító egységnek:

- a) meg kell kapnia minden légi jármű tervezett vagy a tervtől eltérő mozgására, valamint a légi járművek tényleges mozgására vonatkozó tájékoztatásokat;
- b) a kapott tájékoztatások segítségével meg kell határozni az ismert légi járművek egymáshoz viszonyított helyzetét;
- c) az irányítása alatt álló légi járművek közötti összeütközések megelőzése, valamint a légiforgalom rendszeres áramlásának elősegítése és fenntartása érdekében légiforgalmi irányítói engedélyeket és tájékoztatásokat kell kiadnia;
- d) szükség szerint egyeztetnie kell az engedélyeket más egységekkel:
 - i) amennyiben egy légi jármű konfliktushelyzetbe kerülne egy másik légiforgalmi irányító egység irányítása alatt álló forgalommal;
 - ii) a légi jármű irányításának más légiforgalmi irányító egység számára történő átadása előtt.

2.3.2. A légi jármű mozgására vonatkozó tájékoztatásokat, valamint a kiadott légiforgalmi irányítói engedélyeket úgy kell nyilvántartani és megjeleníteni, hogy az a forgalmi helyzet azonnali áttekintését tegye lehetővé annak érdekében, hogy a légi járművek közötti megfelelő elkülönítések biztosítása mellett fenntartsák a légiforgalom hatékony áramlását.

2.3.3. Budapest FIR-ben a légiforgalmi irányító egységek által kiadott engedélyeknek elkülönítést kell biztosítaniuk:

- a) az A osztályú légtérben működő valamennyi légi jármű között;
 - b) a C és D osztályú légterekben az IFR szerint működő légi járművek között;
 - c) a C osztályú légtérben az IFR és a VFR szerint működő légi járművek között, beleértve a különleges VFR repüléseket is, amelyek számára a légiforgalmi irányítás engedélyezte, hogy a CTR-ben az előírt VMC-nél rosszabb meteorológiai körülmények között működjenek;
 - d) a különleges VFR szerint működő légi járművek között;
- kivéve, amikor az illetékes légiforgalmi irányító egység a légi jármű-vezető kérésére, VMC-ben, a repülés egy meghatározott szakaszán, saját elkülönítés fenntartásával végrehajtandó repülésre ad engedélyt a D osztályú légtérben.

2.3.4. A légiforgalmi irányító egységnek az elkülönítést legalább az alábbiak egyikével kell biztosítania:

a) **függőleges elkülönítés** alkalmazásával, amelyhez a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló KöViM rendelet "C." Függelékében szereplő Utazómagasságok Táblázatában található különböző repülési szinteket kell kijelölni;

kivéve, ha a Légitforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP) közzé nem teszik, hogy a repülési szinteket nem az útirányszögnek megfelelően alkalmazzák, vagy légitforgalmi irányítói engedélyben ettől el nem térnek;

b) **vízszintes elkülönítés** alkalmazásával, amely lehet:

i) időben vagy távolságban kifejezett térköz tartásával létrehozott hosszirányú elkülönítés az azonos, összetartó vagy szembetartó útirányon haladó légitjárművek között;

ii) a légitjárművek különböző útvonalakon vagy földrajzi területeken történő tartásával létrehozott oldalirányú elkülönítés;

iii) radarelkülönítés.

2.4. Elkülönítési minimumok

2.4.1. Egy adott légtérben az alábbi elkülönítési minimumok használhatók:

a) az e rendelet 2. számú mellékletében szereplő elkülönítések közül a körülményeknek megfelelően bármelyik;

Megjegyzés: A Budapest FIR-ben alkalmazható elkülönítési minimumok az ICAO PANS-RAC (Doc. 4444) és az ICAO Doc. 7030 alapján kerültek meghatározásra.

b) szomszédos légterek esetén a két egység által egyeztetett, jóváhagyott elkülönítési minimumok, ha:

1. a forgalom a szomszédos légterek egyikéből belép a másikba, vagy

2. ha az útvonalak közelebb vannak a szomszédos légterek közös határához, mint az adott körülmények között alkalmazható elkülönítési minimumok.

Megjegyzés: Ezen előírás célja, hogy biztosítsa, első esetben a forgalom átadás/átvétel lehetőségét, a másik esetben pedig a megfelelő elkülönítést a közös határ két oldalán működő légitjárművek között.

2.4.2. Az alkalmazható elkülönítési minimumokat ismerniük kell az érintett ATS egységek személyzetének, valamint a légitjármű-vezetők és légitjármű-üzemeltetők tájékoztatása céljából közzé kell tenni azokat a légitforgalmi tájékoztató kiadványban.

2.5. Az irányítás felelőssége

Megjegyzés: Az alábbi 2.5., 2.6. és 2.7. pontokban, hacsak másképp nincs jelezve, a légitforgalmi irányító egység kifejezés irányító szektorokra is vonatkozik.

2.5.1. Egyedi repülések irányításának felelőssége

Egy ellenőrzött repülés egy adott időben csak egy légitforgalmi irányító egység irányítása alatt állhat.

2.5.2. Az irányítás felelőssége a légtér egy adott szakaszában

A légtér egy adott szakaszában működő valamennyi légitjármű irányításáért egyazon légitforgalmi irányító egység felelős. Ennek ellenére valamely légitjárműnek vagy légitjárművek egy csoportjának irányítása más légitforgalmi irányító egységre is átruházható, azzal a feltétellel, hogy az érintett légitforgalmi irányító egységek közötti koordináció közvetlen távközlési eszközök útján biztosított.

2.5.2.1. Budapest FIR egy adott légtérben a GAT és OAT repülések különböző irányító egység által az alábbi feltételek teljesülése esetén kezelhetők:

1. *Radaradatok.* Az érintett területen a GAT és OAT repülések ellenőrzésének radaradatokon kell alapulniuk.

A GAT és OAT légitjárművek radarjeleinek ugyanazon radarforrásból kell származniuk és ezeket a radarjeleket ugyanazon a radarernyőn kell megjeleníteni.

2. *Repülési eljárások.* Az érintett légtérben a GAT és OAT repüléseknek lehetőség szerint azonos magasságmérő beállítási eljárások betartásával kell működniük. Ha ez nem lehetséges, vagy az érintett légitjárművekre előírt magasságtartási pontosság különböző, megfelelően megnövelt függőleges elkülönítési minimum alkalmazásával kell biztosítani a GAT és OAT légitjárművek közötti függőleges elkülönítést.

3. *Repülési terv adatok.* Az érintett légtérben folyó GAT és OAT repülések repülési terv, illetve mozgási adatainak mindkét egység (radarirányító) rendelkezésére kell állniuk egymás forgalmáról oly mértékben, amely az érintett légitjárművek elkülönítéséhez szükséges.

A tényleges, valamint tervezett útvonal és magasság adatokat a másik egység (irányító) számára is könnyen érthető formában kell megjeleníteni (pl. radarcímke, útvonalvektor stb.).

4. *Összeköttetések.* Az irányítói szektorok (radarirányítók) között azonnali beszédüzemű/telefonösszeköttetést kell biztosítani.

5. *Együttműködés.* Ha a GAT és OAT repülések irányítása közös elhelyezésben lévő különálló munkahelyekről történik, az együttműködés szabályait részletes munkahelyi előírásokban kell szabályozni.

Különálló elhelyezés esetén együttműködési eljárást kell készíteni, melyet a légiközlekedési és a katonai légügyi hatóságnak egyaránt jóvá kell hagynia.

Az együttműködési szabályoknak ki kell térniük az irányítási felelősség megosztására, az alkalmazható elkülönítési minimumokra, valamint a koordinációt igénylő esetekre és a koordináció módjára.

6. *Szakismeret.* Az irányító egységeknek (radarirányítóknak) kellő ismerettel kell rendelkezniük a másik egység (radarirányító) által kezelt forgalom irányításának szabályairól, illetve légijárműveinek műszaki jellemzőiről.

2.6. Az irányítás felelősségének átadása

Ezen pont alpontjai nem alkalmazhatók, amennyiben több légiforgalmi irányító szolgálat (pl.: APP + TWR) feladatát egy légiforgalmi irányító egység (pl.: TWR) látja el, mivel a feladatok ezen részeinek vonatkozásában az irányítás felelősségének átadása nem szükséges.

2.6.1. Az átadás helye és időpontja

2.6.1.1. A légijárművek irányításának felelősségét az egyik irányító szektor a soron következő irányító szektor számára - rendes körülmények között - a közös szektorhatár átrepülésekor adja át. Az átadás körülményeit munkahelyi előírások szabályozzák.

2.6.1.2. Valamely irányító egység (körzeti irányító központ, bevezető irányító egység, repülőtéri irányító torony) a légijárművek irányításának felelősségét a soron következő irányító egység számára valamely egyeztetett helyen vagy időpontban adhatja át.

Az irányító egységek közötti irányítási felelősség átadási körülményeket együttműködési megállapodásban vagy helyi előírásokban kell rögzíteni.

Megjegyzés: Az irányítási felelősség átadásának lehetséges körülményeit e rendelet 2. számú mellékletének I. Része tartalmazza.

2.6.1.3. A Budapest FIR-el szomszédos FIR-ek ATS egységeivel történő együttműködési megállapodásokat az EUROCONTROL egységes formátuma szerint kell elkészíteni.

2.6.2. Az átadás koordinálása

2.6.2.1. Valamely légijármű irányítási felelősségének átadásához az átvevő irányító egység előzetes beleegyezése szükséges, amely a 2.6.2.2., 2.6.2.2.1. és 2.6.2.3. pontok előírásainak megfelelően szerezhető be.

2.6.2.2. Az átadó irányító egységnek tájékoztatnia kell az átvevő irányító egységet az érvényes repülési terv vonatkozó részeiről és meg kell adnia minden kért, az átadásra vonatkozó irányítói tájékoztatást.

2.6.2.2.1. Ahol az irányítás átadását radar-adatok felhasználásával hajtják végre, az átadásra vonatkozó irányítói tájékoztatásnak tartalmaznia kell a légijármű közvetlenül az átadás előtt radaron megfigyelt helyzetét, valamint szükség szerint annak repülési útirányát és sebességét is.

2.6.2.3. Az átvevő irányító egységnek:

a) jeleznie kell, ha az átadó irányító egység feltételei szerint képes a légijármű irányításának elfogadására. Ilyen jelzésre nincs szükség, ha az érintett egységek közötti előzetes megállapodás szerint az ilyen jelzés elmaradása azt jelenti, hogy az átvevő a megadott feltételekkel az érintett légijárművet elfogadja, illetve közölnie kell azon szükséges módosításokat, melyek végrehajtásával a légijármű irányításának átvétele elfogadható; és

b) közölnie kell bármely egyéb, a repülés következő szakaszára vonatkozó tájékoztatást, vagy légiforgalmi irányítói engedélyt, amelyet a légijárműnek az átadás időpontjában ismernie kell.

2.6.2.4. Az átvevő irányító egységnek tájékoztatnia kell az átadó irányító egységet, ha kétirányú beszédüzemű összeköttetést létesített az érintett légijárművel, és átveszi annak irányítását, kivéve, ha a két érintett egység között együttműködési megállapodás vagy munkahelyi előírás másképp nem rendelkezik.

2.7. Légiforgalmi irányítói engedélyek

Légiforgalmi irányítói engedélynek kizárólag a légiforgalmi irányító szolgálat feladatainak ellátásával kapcsolatban kiadott engedélyek minősülnek.

2.7.1. Légiforgalmi irányítói engedélyek tartalma

Ellenőrzött repülés vagy ellenőrzött repülési szakasz megkezdéséhez a légijármű számára irányítói engedélyt kell adni. Az engedélynek a következőket kell tartalmaznia:

- a) a légijármű repülési tervben feltüntetett azonosító jele,
- b) engedélyhatár,
- c) a repülés útvonala,

d) repülési magasság(ok) a repülés teljes útvonalára vagy annak egy részére, és ha szükséges, a repülési magasságok változásai.

Ha a magassági engedély az útvonalnak csak egy szakaszára vonatkozik, fontos, hogy a légiforgalmi irányító egység meghatározza azt a pontot, ameddig az engedélynek a magasságra vonatkozó része érvényes, figyelembe véve a rádió-összeköttetés megszakadásának esetére előírt eljárásokat.

e) minden egyéb szükséges utasítás vagy tájékoztatás, amely vonatkozhat megközelítési vagy indulási eljárásokra, rádió-összeköttetésekre, valamint az engedély lejáratí idejére.

Az engedély lejáratí ideje azt az időpontot jelzi, amely után az engedély automatikusan érvényét veszti, ha a repülést nem kezdték meg.

2.7.2. A helyi igényeknek megfelelően az illetékes légügyi hatóság által jóváhagyott szabvány megközelítési, valamint indulási útvonalakat és eljárásokat lehet alkalmazni a légiforgalom biztonságos, rendszeres és gyors áramlásának fenntartása érdekében. A szabvány érkezési- és indulási útvonalakat, és eljárásokat a Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP) közzé kell tenni.

Megjegyzés: A szabvány érkezési és indulási útvonalak és eljárások kidolgozásával kapcsolatos útmutató anyag a Légiforgalmi Szolgálati Tervezési Kézikönyvben (ICAO Doc. 9426), a tervezéssel kapcsolatos követelmények anyaga a PANS-OPS II. kötetben (ICAO Doc. 8168) található.

2.7.3. Az engedélyek koordinálása

Az irányítói engedélyt egyeztetni (koordinálni) kell az útvonalon érintett légiforgalmi irányító egységek között annak érdekében, hogy az engedély a repülés teljes útvonalára vagy annak egy részére kiadható legyen.

Megjegyzés: Az irányítói engedély koordinációjával kapcsolatos részletes előírásokat e rendelet 2. számú mellékletének II. Része tartalmazza.

2.7.3.1. Amikor egy légi jármű Budapest FIR-ben olyan repülőtérről indul, amely egy szomszédos FIR határához 30 perc - vagy az érintett körzeti irányító központok között megkötött együttműködési megállapodásban meghatározott más - repülési időtartamon belül van, a szomszédos körzeti irányító központtal történő egyeztetést a felszállási engedély kiadása előtt kell végrehajtani.

2.7.3.2. Amikor egy légi jármű ellenőrzött légtérből nem ellenőrzött légtérbe kíván kilépni, majd ezt követően ugyanazon vagy egy másik ellenőrzött légtérbe tér vissza, az indulási repülőtéren kiadható az engedély az első tervezett leszállási helyig. Az ilyen engedély vagy annak módosítása csak a repülés azon szakaszaira vonatkozik, amelyet ellenőrzött légtérben hajtanak végre.

2.7.4. A légiforgalom áramlásának szabályozása

2.7.4.1. Amikor egy légiforgalmi irányító egység előtt nyilvánvalóvá válik, hogy a már elfogadottn kívül további forgalmat nem képes átvenni egy megadott időperióduson belül egy meghatározott helyen vagy légtérben, vagy erre csak megadott mértékben képes, erről értesíteni köteles mindazokat az egységeket, amelyekről ismert vagy feltételezett, hogy érintettek.

Az értesítést szükség szerint továbbítani kell a nemzetközi IFR repülések áramlásának szervezéséért felelős EUROCONTROL Központi Áramlás Szervező Egysége (Central Flow Management Unit - CFMU) részére is.

2.7.4.2. Budapest FIR-ben a légiforgalom áramlásának szervezésénél a CFMU eljárásait kell alkalmazni.

2.8. Személyek és járművek mozgásának ellenőrzése a repülőtereken

2.8.1. A repülőterek munkaterületén a személyek vagy járművek mozgását - beleértve a vontatott 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.

2.8.2. Amikor a repülőtéren rossz látási körülményekre kidolgozott eljárásokat alkalmaznak:

a) a repülőtér munkaterületén a személyek és járművek működését a lehető legkisebbre kell korlátozni, és amikor CAT II. vagy CAT III. precíziós műszeres üzemelés történik, különös figyelmet kell fordítani az ILS/MLS érzékeny területek védelmére;

b) a járművek és a guruló légi jármű közötti minimális elkülönítésnek meg kell felelnie az e rendelet 2. számú mellékletének IV. Részében leírtaknak, figyelembe véve az alábbi 2.8.3. pont előírásait;

c) amennyiben ugyanazon a futópályán folyamatosan vegyes, II. és III. kategóriás ILS és MLS precíziós műszeres üzemeltetés történik, a szigorúbb feltételek szerinti ILS, vagy MLS kritikus és érzékeny területek védelmét kell biztosítani.

Azon időjárási viszonyokat, amikor a rossz látási körülményekre kidolgozott eljárásokat kell alkalmazni, helyi utasításokban kell meghatározni és az AIP-ben kell közzétenni.

1. Megjegyzés: A repülőtér rossz látási körülmények közötti üzemeltetésre vonatkozó útmutató anyagot a Földi Mozgások Ellenőrzése és Irányítása (SMGCS) Kézikönyv (Doc. 9476) tartalmazza.

2. Megjegyzés: A repülőtér munkaterületén működő légi járművek és járművek mozgásának megfigyelésére repülőtéri gurítóradar használható. A berendezés követelményeire vonatkozó előírások az ICAO 14. Annex I. kötet 8. Fejezetében, a használatára vonatkozó útmutató anyag pedig a Légitforgalmi Szolgálatok Tervezési Kézikönyvében (ICAO Doc. 9426), valamint e rendelet 2. számú mellékletének V. Részében található.

2.8.3. A kényszerhelyzetben levő légi jármű megsegítésére siető mentő járművek számára minden egyéb földi forgalommal szemben elsőbbséget kell biztosítani.

2.8.4. A munkaterületen, ha a fenti 2.8.3. pont rendelkezései nem alkalmazhatók, a járműveknek a következő előírásokat kell betartaniuk:

a) a járműveknek és légi járművet vontató járműveknek elsőbbséget kell adniuk a leszálló, felszálló vagy guruló légi járműnek;

b) a járműveknek elsőbbséget kell adniuk a légi járművet vontató járműnek;

c) a járműveknek - a helyi utasításoknak (pl. repülőtérrend) megfelelően - elsőbbséget kell adniuk más járműveknek;

d) a fenti a), b) és c) alpontoktól függetlenül a járműveknek és légi járművet vontató járműveknek be kell tartaniuk a repülőtéri irányító torony utasításait.

3. Fejezet

Repüléstájékoztató és légitforgalmi tanácsadó szolgálat

Megjegyzés: A repüléstájékoztató és tanácsadó szolgálat ellátásának részletes szabályait e rendelet 2. számú mellékletének VI. Része tartalmazza.

3.1. Repüléstájékoztató szolgálat

3.1.1. Repüléstájékoztató szolgálatot kell nyújtani minden légi járműnek, amely:

a) számára légitforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak; vagy amely

b) az illetékes légitforgalmi szolgálati egységek által egyéb módon ismert és a tájékoztatás valószínűleg érintheti.

3.1.2. Ahol a légitforgalmi szolgálati egységek mind a repüléstájékoztató, mind pedig a légitforgalmi irányító szolgálat feladatait ellátják, és a légitforgalmi irányító szolgálat feladatainak ellátása azt úgy kívánja, a légitforgalmi irányító szolgálat biztosítása elsőbbséget élvez a repüléstájékoztató szolgálati tevékenységgel szemben.

Elismert tény, hogy bizonyos körülmények között a végső megközelítést végző és leszálló, valamint a felszálló és emelkedő légi jármű, alapvető tájékoztatások (pl. veszélyes időjárási körülmények) késedelem nélküli megadását igényelheti, melyek a légitforgalmi irányító szolgálat hatáskörén kívül esnek.

3.1.3. A repüléstájékoztató szolgálat tevékenységi köre

3.1.3.1. A repüléstájékoztató szolgálat tevékenységének a következő érvényes tájékoztatások biztosítására kell kiterjednie:

a) SIGMET és AIRMET jelentésekről szóló tájékoztatások;

b) a kitérő előtti vulkántevékenységről, a vulkánkitérősekről és vulkáni hamufelhőkről szóló tájékoztatások;

Megjegyzés: Budapest FIR-ben ismert vulkáni tevékenység nincs.

c) a radioaktív anyagoknak vagy mérgező vegyi anyagoknak a légkörbe kerüléséről szóló tájékoztatások;

d) a navigációs berendezések működésében beállott változásokról szóló tájékoztatások;

e) a repülőterek, beleértve a repülőtér mozgási területeinek és repülőtéri berendezések állapotában beállott változásokról szóló tájékoztatások, amennyiben azokon hó, jég vagy jelentős mélységű víz található;

f) a személyzet nélküli szabad ballonokról szóló tájékoztatások;

továbbá bármely más, a biztonságot valószínűsíthetően befolyásoló tájékoztatás.

3.1.3.2. A repülések számára biztosított repüléstájékoztató szolgálatnak - a 3.1.3.1. pontban felsoroltakon kívül - az alábbiakban felsorolt tájékoztatásokra is ki kell terjednie:

a) az indulási, rendeltetési vagy kitérő repülőtereken jelentett vagy előre jelzett időjárási körülmények;

b) összeütközési veszély jelzése a C, D, E, F és G osztályú légterekben üzemelő légi járművek számára;

Megjegyzés: A b) alpontban jelzett tájékoztatás megadásával kapcsolatosan lásd a 3.3. pontot is.

3.1.3.3. Egy légi jármű által adott különleges légi jelentést a légiforgalmi szolgálati egységek a lehető legrövidebb időn belül továbbítják a többi érintett légi járműnek, az egységet kiszolgáló meteorológiai hivatalnak és a szomszédos érintett légiforgalmi szolgálati egységnek.

A látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülések számára biztosított repüléstájékoztató szolgálat tájékoztatásainak - a 3.1.3.1. pontban felsoroltakon kívül - ki kell terjednie a repülés útvonalára vonatkozó forgalmi és időjárási körülményekre, ha valószínűnek látszik, hogy ezen időjárási körülmények nem teszik lehetővé a látvarepülési szabályok mellett történő további üzemelést.

3.1.3.5. Azokon a repülőtereken, ahol az ATS lég-föld közötti közleményváltások számának csökkentése szükséges, a repülőteret használó légi járművek számára szükséges tájékoztatás automatikus beszédüzemű eszközzel (ATIS adás) is biztosítható.

Megjegyzés: Az ATIS adások összeállítására és a közlemények sugárzására vonatkozó előírásokat e rendelet 2. számú mellékletének VI. Része tartalmazza.

3.2. Légiforgalmi tanácsadó szolgálat

3.2.1. A légiforgalmi tanácsadó szolgálat célja hatékonyabb tájékoztatás adása az összeütközési veszélyekről, mint amilyent a csak repüléstájékoztató szolgálat ellátása során nyújtanak. Ezt tanácsadói légtérben vagy tanácsadói útvonalakon (F osztályú légtér) működő IFR repülések számára biztosíthatják.

3.2.2. Légiforgalmi tanácsadó szolgálatot csak ott létesítenek, ahol nincs lehetőség légiforgalmi irányító szolgálat nyújtására, ugyanakkor a repüléstájékoztató szolgálat által az összeütközési veszélyekre vonatkozó korlátozott tájékoztatás nem felel meg a követelményeknek.

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

3.3.1. A repüléstájékoztató és légiforgalmi tanácsadó szolgálat biztosítása nem mentesíti a légi jármű parancsnokát semmilyen tekintetben sem saját felelőssége alól, és a repülési terv bármely javasolt változtatására a végső döntést neki kell meghoznia.

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

A repüléstájékoztató és légiforgalmi tanácsadó egységek nem adnak "engedélyeket", csak a "tanácsolni", vagy "javasolni" szavakat használják, amikor kitérési tevékenységet javasolnak a légi járműnek.

4. Fejezet

Riasztó szolgálat

4.1. Riasztó szolgálat nyújtása

4.1.1. A légi járművek kényszerhelyzete, eltűnése esetén nyújtott riasztó szolgálat nyújtása a repülőterén kényszerhelyzeti szolgálati egységek szükség szerinti riasztását, a mentés koordinálására kijelölt szerv riasztását, valamint az érintett légi jármű üzemben tartójának, az esetlegesen érintett ATS egységek és a kényszerhelyzetben lévő légi jármű közelében működő légi járművek értesítését jelenti.

4.1.2. Riasztó szolgálatot kell nyújtani:

- a) minden olyan légi járműnek, amely számára légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak;
- b) a repülési tervet benyújtott légi járművek számára, a működésről kapott információt követően, a repülési terv lezárásáig terjedő időszak alatt;
- c) az AFIS egységgel rendelkező repülőterek forgalmában részt-vevő valamennyi ismert légi jármű számára; és
- d) bármely légi jármű részére, amelyről tudott vagy feltételezett, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll.

Megjegyzés: Az ATS egységek által nyújtott riasztó szolgálat ellátásának részletes szabályait e rendelet 2. számú mellékletének VI. Része tartalmazza.

4.2. A riasztó szolgálat ellátása

4.2.1. Budapest FIR-ben a riasztó szolgálatot az alábbi légiforgalmi szolgálati egységeknek kell ellátniuk:

a) az ellenőrzött légterekben és FL460 (14 000 mSTD) fölötti légtérben üzemelő légi járművek számára az illetékes légiforgalmi irányító (ATC) egység;

b) a 9500 láb (2900 m) AMSL alatti nem ellenőrzött légterekben üzemelő légi járművek számára, a c) alpontban foglaltak kivételével a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egység;

c) a nem ellenőrzött repülőterek forgalmában részt-vevő légi járművek számára a repülőtéri repüléstájékoztató egység (AFIS), ha ilyen egységet létesítettek.

4.2.2. Ellenőrzött polgári repülőtereken a helyi kényszerhelyzeti szolgálatok riasztási rendjét "Repülőtéri Kényszerhelyzeti Terv"-ben, egyéb repülőtereken helyi előírásban - repülőtérrendben - kell szabályozni, melyet a légiközlekedési hatósághoz, illetve a katonai légügyi hatósághoz kell jóváhagyásra beterjeszteni.

4.2.3. Budapest FIR-ben a mentés koordinálására kijelölt szerv az Országos Rendőrkapitányság Központi Ügyelete, melynek riasztását a bajba jutott légi járművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról szóló 30/1998. (VI. 24.) BM-HM-NM-PM együttes rendeletben előírt esetekben kell végezni.

5. Fejezet

A légiforgalmi szolgálatok távközlési követelményei

5.1. Légiforgalmi mozgószolgálat (levegő-föld összeköttetések)

5.1.1. Általános szabályok

5.1.1.1. A légiforgalmi szolgálatok céljaira a levegő-föld összeköttetéseknel rádiótávbeszélőt vagy digitális adatsere-átviteli módszerrel kombinált rádiótávbeszélőt kell alkalmazni.

5.1.1.2. Légiforgalmi rádió-összeköttetési célokra a Frekvenciasávok Nemzeti Felosztási Táblázatának megállapításáról szóló kormányrendeletben kijelölt frekvenciasávot kell használni. A rádióberendezéseknek közvetlen, gyors, folyamatos és lehetőleg légköri zavaroktól mentes rádió-összeköttetést kell biztosítaniuk.

5.1.1.3. A repülőtéri repüléstájékoztató egységek kivételével az ATS egységeket fel kell szerelni a 121,5 MHz kényszerhelyzeti frekvencián folyamatosan működő adó-vevő berendezéssel.

5.1.1.4. A légiforgalmi irányító szolgálat ellátása céljából létesített valamennyi levegő-föld összeköttetési csatornát adatrögzítő berendezéssel kell ellátni.

5.1.2. Repüléstájékoztató és légiforgalmi tanácsadó szolgálat

5.1.2.1. A levegő-föld összeköttetési eszközöknek alkalmasaknak kell lenniük kétoldalú összeköttetésekre a repüléstájékoztató, illetve a légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó egység és a repüléstájékoztató körzeten belül bárhol repülő, megfelelően felszerelt légi járművek között.

5.1.3. Körzeti irányító szolgálat

5.1.3.1. A levegő-föld összeköttetési eszközöknek alkalmasaknak kell lenniük a kétoldalú összeköttetésekre a körzeti irányító szolgálatot ellátó egység és az irányítói körzeten (körzeteken) belül bárhol repülő, megfelelően felszerelt légi járművek között.

5.1.4. Bevezető irányító szolgálat

5.1.4.1. A levegő-föld összeköttetési eszközöknek alkalmasaknak kell lenniük a kétoldalú összeköttetésekre a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység és az irányítása alatt működő, megfelelően felszerelt légi járművek között.

5.1.4.2. Ahol a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységet különállóan hozták létre, ott a levegő-föld összeköttetéseket az erre a célra kizárólagosan biztosított összeköttetési csatornákon kell lefolytatni.

5.1.5. Repülőtéri irányító szolgálat és repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat

5.1.5.1. A levegő-föld összeköttetési eszközöknek alkalmasaknak kell lenniük a kétoldalú összeköttetésekre a repülőtéri irányító torony/AFIS egység és az érintett repülőtér 45 km-es (25 tmf) körzetén belül bármilyen távolságra üzemelő, megfelelően felszerelt légi járművek között.

5.1.5.2. Amennyiben a körülmények megkívánják, külön összeköttetési csatornát kell biztosítani a munkaterületen működő forgalom irányítására.

5.2. Légiforgalmi állandóhelyű szolgálat (föld-föld összeköttetések)

5.2.1. Általános rész

5.2.1.1. A légiforgalmi szolgálatok céljaira a föld-föld összeköttetéseknel rádiótávbeszélőt, és/vagy digitális adatsere-átviteli módszerrel kombinált rádiótávbeszélőt kell alkalmazni.

Megjegyzés: Az összeköttetés megteremtésének gyorsaságára utaló megjelölés útmutatóként szolgál a hírközlési szolgálatok számára abból a célból, hogy meg lehessen határozni a szükséges összeköttetés jellegét. Például az "azonnali" minősítés olyan összeköttetésekre vonatkozik, amely a kapcsolatfelvételt 2 másodpercen belül biztosítja az irányítók között, a "tizenöt másodperc" arra utal, hogy elfogadott a hívókulcsos üzemeltetés, míg az "öt perc" azt jelenti, hogy az az ismételt továbbítást is magában foglalja.

5.2.2. Összeköttetések a repüléstájékoztató körzeteken belül

5.2.2.1. Légiforgalmi szolgálati egységek közötti összeköttetések

5.2.2.1.1. A körzeti irányító központnak eszközökkel kell rendelkeznie a felelősségi területén belül szolgálatot ellátó alábbi egységekkel való összeköttetéshez:

- a) bevezető irányítás(ok);
- b) repülőtéri irányító tornyok;
- c) körzeti és repülőtéri repüléstájékoztató egységek,
- d) légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodái, ha azokat különállóan létesítették.

5.2.2.1.2. A bevezető irányításnak, azonkívül, hogy az 5.2.2.1.1. pontban előírtak szerint kapcsolatban áll a körzeti irányító központtal, eszközökkel kell rendelkeznie a hozzá tartozó repülőtéri irányító toronnyal (tornyokkal), valamint a hozzá tartozó légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodá(i)val való összeköttetéshez, ha azt különállóan létesítették, valamint azon repülőtéri repüléstájékoztató egységekkel, melyek szomszédos légterekben, illetve repülőtereken látnak el légiforgalmi szolgálatot.

5.2.2.1.3. A repülőtéri irányító toronynak, azonkívül, hogy az 5.2.2.1.1. és az 5.2.2.1.2. pontokban előírtak szerint kapcsolatban áll a körzeti irányító központtal és a bevezető irányítással, eszközökkel kell rendelkeznie a hozzá tartozó légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájával való összeköttetéshez, ha azt különállóan létesítették, valamint azon repülőtéri repüléstájékoztató egységekkel, melyek szomszédos légterekben, illetve repülőtereken látnak el légiforgalmi szolgálatot.

5.2.2.1.4. A repülőterek üzemben tartói az összeköttetési eszközök telepítéséért és üzemeltetéséért maguk felelősek.

5.2.2.2. A légiforgalmi szolgálati egységek és más egységek közötti összeköttetések

5.2.2.2.1. A körzeti irányító központnak eszközökkel kell rendelkeznie a felelősségi területén belül szolgálatot ellátó alábbi egységekkel való összeköttetéshez:

- a) illetékes katonai egységek;
- b) a központot kiszolgáló meteorológiai hivatal;
- c) az érdekelt járatók irodái;
- d) a Légtérgazdálkodó Csoport (AMC);
- e) a mentés koordinálására kijelölt szerv;
- f) a központot kiszolgáló NOTAM iroda.

5.2.2.2.2. A bevezető irányításnak és a repülőtéri irányító toronynak eszközökkel kell rendelkezniük a felelősségi területükön belül szolgálatot ellátó alábbi egységekkel való összeköttetéshez:

- a) illetékes katonai egységek;
- b) kutató és mentő szolgálatok (beleértve a mentőket, tűzoltókat stb.)
- c) az érintett egységet kiszolgáló meteorológiai hivatal;
- d) az AMC;
- e) a légijárművek előtéri kiszolgálásával megbízott szolgálat, amennyiben azt különállóan létesítették.

5.2.2.2.3. Az 5.2.2.2.1. a) és az 5.2.2.2.2. a) alpontban megkövetelt eszközöknek gyors és megbízható összeköttetést kell biztosítaniuk az érintett légiforgalmi szolgálati egységek és azon katonai egységek között, melyek a légiforgalmi szolgálati egységek felelősségi területén belül az elfogási műveletek irányításáért felelősek.

5.2.2.2.4. Az ellenőrzött légterekbe benyúló veszélyes légtereket igénybe vevőknek megfelelő összeköttetéssel kell rendelkezniük az érintett légiforgalmi irányító egységekkel, annak érdekében, hogy ha egy kényszerhelyzetbe került légijármű biztonsága ezt megköveteli, a veszélyes tevékenység felfüggeszthető legyen.

5.2.2.3. Az összeköttetések típusainak leírása

5.2.2.3.1. Az 5.2.2.1., az 5.2.2.2.1. a), az 5.2.2.2.2. a), b), és c) alpontokban megkövetelt eszközöknek a következőket kell biztosítaniuk:

a) közvetlen beszédüzemű összeköttetéseket, ahol a radarirányítás átadásának céljából az összeköttetést azonnal meg lehet teremteni, míg más célokból az összeköttetést rendes körülmények között tizenöt másodpercen belül lehet létrehozni; és

b) nyomtatott formájú közleményváltást, amikor írott szöveg rögzítése megkívánt. Az ilyen összeköttetések közlemény továbbítási ideje ne haladja meg az öt percet.

Budapest FIR-ben valamennyi ATS egységet, valamint a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáit és a NOTAM irodákat megfelelő eszközökkel kell felszerelni a Légiforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózaton (AFTN) keresztül történő közleményváltásra.

5.2.2.3.2. Minden olyan esetben, amelyre nem tér ki az 5.2.2.3.1. pont, az összeköttetési eszközök az alábbiakat biztosítják:

a) közvetlen beszédüzemű összeköttetést vagy digitális adatcsere-módszerrel kombinált olyan beszédüzemű összeköttetést, amikor rendes körülmények között az összeköttetést tizenöt másodpercen belül létre lehet hozni;

b) nyomtatott formájú közleményváltást, amikor írott szöveg rögzítése megkívánt. Az ilyen összeköttetéseknél a közleménytovábbítási idő ne haladja meg az öt percet.

5.2.2.3.3. A légiforgalmi szolgálatok számítógépei közötti automatikus adatcsere esetén minden esetben megfelelő berendezést kell biztosítani az automatikus adatrögzítésre.

5.2.2.3.4. Az 5.2.2.1. és az 5.2.2.2. pontokban előírt összeköttetési eszközök szükség szerint kiegészíthetők vizuális vagy audio jellegű összeköttetés más formáival is, például zártláncú televízió vagy különálló információfeldolgozó rendszerek.

5.2.2.3.5. Az 5.2.2.2.1. a), b) és c) alpontokban előírt összeköttetési eszközöknek tartalmazniuk kell a közvetlen beszédüzemű köröztény-összeköttetés lehetőségét.

5.2.2.3.6. A légiforgalmi szolgálati egységek egymás közti, valamint a légiforgalmi szolgálati egységek és az illetékes katonai egységek közötti összeköttetéseket automatikus rögzítőberendezéssel kell ellátni.

5.2.2.3.7. Az 5.2.2.2.1. és az 5.2.2.2.2. pontokban előírt valamennyi olyan beszédüzemű összeköttetést, amelyre az 5.2.2.3.6. pontban szereplő előírás nem vonatkozik, automatikus rögzítőberendezéssel kell ellátni.

5.2.3. Repüléstájékoztató körzetek közötti összeköttetések

5.2.3.1. A körzeti irányító központoknak összeköttetésben kell állniuk valamennyi szomszédos repüléstájékoztató és körzeti irányító központtal.

5.2.3.1.1. Ezek az összeköttetések minden esetben tegyék lehetővé a közlemény megfelelő formában történő rögzítését, és a közlemények továbbítási ideje feleljen meg a körzeti repülési egyezményekben előírtaknak.

5.2.3.1.2. Hacsak a körzeti repülési egyezmények alapján másként nincs előírva, a szomszédos irányítói körzeteket kiszolgáló körzeti irányító központok közötti összeköttetéseknél a fentiekén kívül biztosítani kell olyan automatikus rögzítéssel ellátott közvetlen beszédüzemű és digitális adatcsere-t lehetővé tevő összeköttetést, ahol a radarirányítás átadás céljára azonnali összeköttetések hozhatók létre, és ahol az egyéb célú összeköttetések, rendes körülmények között, 15 másodpercen belül létesíthetők.

5.2.3.3. Ahol a helyi körülmények olyanok, hogy a légijármű berepülését egy szomszédos irányítói körzetbe való felszállás előtt engedélyezni kell, a bevezető irányító egységet és/vagy a repülőtéri irányító tornyot össze kell kötni a szomszédos körzetet kiszolgáló körzeti irányító központtal.

5.2.3.4. Minden esetben, amikor a légiforgalmi szolgálatok számítógépei közötti automatikus adatcsere megkívánt, az automatikus rögzítéshez megfelelő berendezést kell biztosítani.

5.2.4. Közvetlen beszédüzemű összeköttetési eljárások

A közvetlen beszédüzemű összeköttetéshez olyan megfelelő eszközöket kell alkalmazni, melyek lehetővé teszik az összeköttetések azonnali felvételét a légijárművek biztonságával kapcsolatos nagyon sürgős hívások esetén, és ha szükséges, legyen lehetőség megszakítani az ugyanezen időben folyó kevésbé sürgős hívásokat.

5.3. Repülőtéri földi mozgást irányító szolgálat

5.3.1. Ellenőrzött repülőterek munkaterületein járművek irányítására szolgáló összeköttetések.

5.3.1.1. A repülőtéri irányító tornyot kétoldalú rádió-távbeszélő berendezésekkel kell ellátni a munkaterületen lévő járművek irányításához, ha ezen összeköttetés látjelek alkalmazásával kielégítően nem oldható meg.

5.3.1.2. Ha a körülmények szükségessé teszik, a munkaterületen működő járművek irányítására külön frekvenciát kell biztosítani. A frekvenciát automatikus adatrögzítő berendezéssel kell ellátni.

5.4. Légiforgalmi rádiónavigációs szolgálat

5.4.1. Radarberendezések telepítése

A Magyar Köztársaság területe feletti repülések ellenőrzésére és irányítására radarberendezéseket kell üzemeltetni, melyek technikai lehetőségétől függően a repülések folyamatosan ellenőrizhetők.

5.4.2. Radaradatok automatikus rögzítése

5.4.2.1. A légiforgalmi szolgálatok által használt elsődleges és másodlagos radar berendezésektől származó radaradatokat folyamatosan rögzíteni kell.

Az ilyen adatok légiközlekedési baleset és rendkívüli repülőesemény kivizsgálásához, kutatási és mentési műveletekhez, légiforgalmi irányítói és légtérelenőrző rendszerek paramétereinek vizsgálatához és oktatási célokból használhatók fel.

5.5. Rögzített adatok megőrzése

5.5.1. Valamennyi rögzített adatot legalább 60 napig meg kell őrizni. Amikor a rögzített adatok légiközlekedési baleset vagy rendkívüli repülőesemény kivizsgálására vonatkoznak, azokat mindaddig meg kell őrizni, amíg nyilvánvalóvá nem válik, hogy azokra a továbbiakban már nincs szükség.

6. Fejezet

A légiforgalmi szolgálatok tájékoztatásra vonatkozó követelményei

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a repülésmeteorológiai szolgáltatások rendjét a 17/1997. (VI. 25.) KTM-KHVM-HM együttes rendelet tartalmazza.

6.1. Meteorológiai tájékoztatás

6.1.1. Általános szabályok

6.1.1.1. A légiforgalmi szolgálati egységeket feladataik ellátásához a szükséges mértékben időszerű tájékoztatással kell ellátni az aktuális és a várható időjárásra vonatkozóan. Ezt a tájékoztatást olyan formában kell biztosítani, amely a légiforgalmi szolgálatok személyi állománya részéről a legkevesebb dekódolást igényli, és olyan gyakorisággal, amely az érintett légiforgalmi szolgálati egység igényeit kielégíti.

6.1.1.2. A meteorológiai hivatalt lehetőleg úgy kell elhelyezni, hogy az megkönnyítse a személyes érintkezést a meteorológiai személyzet és a légiforgalmi szolgálatokat ellátó egységek személyzete között. Ahol az egymás mellett történő elhelyezés nem valósítható meg, a szükséges konzultációt egyéb módon kell biztosítani.

6.1.1.3. A légiforgalmi szolgálati egységeket el kell látni a repülőtér közelében, különösen pedig a kezdeti emelkedési és megközelítési területen található és a légijárművekre veszélyt jelentő meteorológiai jelenségek helyéről, függőleges kiterjedéséről, valamint mozgási irányára és sebességére vonatkozó, rendelkezésre álló részletes tájékoztatással.

Megjegyzés: A veszélyt jelentő meteorológiai jelenségek az ICAO 3. Annex 4. Fejezet 4.12.1. pontjában találhatók.

6.1.1.4. Ha a légiforgalmi szolgálati egységek számára számítógépen feldolgozott magaslégtéri adatokat digitális formában kívánják továbbítani a légiforgalmi szolgálatok számítógépein való felhasználásra, a meteorológiai szolgálat és az ATS között előzetesen meg kell állapodni az adatok tartalmára, formátumára és a továbbítás módjára vonatkozóan.

6.1.2. Körzeti irányító központ

6.1.2.1. A körzeti irányító központot el kell látni SIGMET és AIRMET tájékoztatásokkal, speciális légijelentésekkel, tényleges meteorológiai jelentésekkel és időjárási előrejelzésekkel, külön hangsúlyozva az időjárásromlás tényleges vagy várható bekövetkezését, amilyen hamar annak észlelése után lehet. Ezeknek a jelentéseknek és előrejelzéseknek ki kell terjedniük a repüléstájékoztató vagy irányítói körzet teljes területére, valamint a körzeti egyezmények alapján meghatározott egyéb területekre.

Megjegyzés: Ezen cél biztosítására bizonyos időváltozásokat időromlásnak lehet tekinteni, bár rendes körülmények között nem ítéltethők annak. Például a hőmérsékletben beállott emelkedés bizonyos légijárművek üzemeltetését hátrányosan befolyásolhatja.

6.1.2.2. A körzeti irányító központot meghatározott időközönként el kell látni a magasságmérő beállítása céljára szolgáló és a repüléstájékoztató vagy körzeti irányító központ által meghatározott helyekre szóló tényleges légnyomási adatokkal.

6.1.3. Bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek

6.1.3.1. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységeket az illetékességük alá tartozó légtérre és repülőterekre vonatkozóan aktuális időjárási jelentésekkel és előrejelzésekkel kell ellátni. Az időjárás-előrejelzésekkel kapcsolatban külön jelentéseket és módosításokat kell adni a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek részére, mihelyt azok szükségessé válnak anélkül, hogy megvárnák a soron következő jelentés vagy előrejelzés szokványos időpontját.

Ahol több szélmérőt alkalmaznak, ott az egyes mérőberendezések kijelzőit egyértelműen meg kell jelölni, hogy melyik futópályára és a futópálya mely szakaszára vonatkozik a kijelzés.

Megjegyzés: Lásd a 6.1.2.1. pontot követő megjegyzést.

6.1.3.2. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységeket el kell látni a magasságmérő-beállítás céljára szolgáló és az általa megadott helyekre szóló aktuális légnyomási adatokkal.

6.1.3.3. A végső megközelítést, leszállást és felszállást irányító egységeket talajszél-kijelző műszer(ek)el kell ellátni. A jelzőműszer(ek) a repülőtéri irányító torony és a meteorológiai állomás, ahol ilyen van, hasonló jelzőműszereivel együtt azonos telepítési helyű szélességmérő berendezés(ek)ről működjenek.

6.1.3.4. Azokon a repülőtereken, ahol a futópálya menti látástávolságot műszer(ek)el mérik, a végső megközelítést és a felszállást irányító egységeket olyan jelzőműszer(ek)el kell ellátni, amely(ek) lehetővé teszi(k) az aktuális futópálya menti látástávolság értékeinek leolvasását.

A jelzőműszer(ek) a repülőtéri irányító torony és a meteorológiai állomás - ahol ilyen létesítettek - hasonló jelzőműszereivel együtt, azonos telepítési helyű futópálya menti látástávolságmérő berendezés(ek)ről működjön/működjenek.

6.1.3.5. A végső megközelítést, leszállást és felszállást irányító egységeket lehetőség szerint tájékoztatni kell a szélnyírási veszélyről, mely befolyásolhatja a megközelítést végző (beleértve a körözéses megközelítéseket is), illetve felszálló légi járművek biztonságát.

Megjegyzés: A szélnyírási veszélyjelzések kiadására, valamint az ATS meteorológiai információkkal történő ellátására vonatkozó követelményeket az ICAO 3. Annex 7., és 10. Fejezetei tartalmazzák.

6.1.4. Repülőtéri irányító tornyok

6.1.4.1. A repülőtéri irányító tornyokat el kell látni a repülőterükre érvényes időjárási jelentésekkel és előrejelzésekkel. Külön jelentéseket és az előrejelzések módosításait a repülőtéri irányító tornyok tudomására kell hozni, ha azok szükségessé válnak, a megállapított kritériumoknak megfelelően, anélkül, hogy megvárnák a soron következő jelentés vagy előrejelzés szokványos időpontját.

Megjegyzés: Lásd a 6.1.2.1. pontot követő megjegyzést.

6.1.4.2. A repülőtéri irányító tornyot el kell látni a magasságmérő-beállítás céljára szolgáló, a repülőterre szóló aktuális légnyomási adatokkal.

6.1.4.3. A repülőtéri irányító tornyokat el kell látni talajszéljelző műszer(ek)el. A jelzőműszer(ek) a meteorológiai állomás, ahol ilyen létesítettek, hasonló jelzőműszereivel együtt, azonos telepítési helyű szélmérő-berendezés(ek)ről működjön/működjenek.

Ahol több szélmérőt alkalmaznak, ott az egyes mérőberendezések kijelzőit egyértelműen meg kell jelölni, hogy melyik futópályára és a futópálya mely szakaszára vonatkozik a kijelzés.

6.1.4.4. Azokon a repülőtereken, ahol a futópálya menti látástávolságot műszer(ek)el mérik, a repülőtéri irányító tornyokat olyan jelzőműszerekkel kell ellátni, amely(ek) az aktuális futópálya menti látástávolság értékeinek leolvasását lehetővé teszi(k). A jelzőműszer(ek) a meteorológiai állomás - ahol ilyen létesítettek - hasonló jelzőműszereivel együtt azonos telepítési helyű futópálya menti látástávolság-mérő berendezésről működjenek/működjenek.

6.1.4.5. A repülőtéri irányító tornyokat lehetőség szerint tájékoztatni kell a szélnyírási veszélyről, mely befolyásolhatja a megközelítést (beleértve a körözéses megközelítéseket is) és leszállást végző, illetve a felszálláshoz történő nekifutást és felszállást végző légi járművek biztonságát.

6.1.4.6. A repülőtéri irányító tornyokat és/vagy egyéb egységeket tájékoztatni kell azokról a meteorológiai jelenségekről, melyek a földön lévő, beleértve a parkoló légi járműveket is, valamint a repülőtéri eszközök és szolgálatok működését hátrányosan befolyásolhatják.

Megjegyzés: A meteorológiai jelenségek felsorolását az ICAO 3. Annex 7. Fejezet 7.5.2. pontja tartalmazza.

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

6.2.1. A repülőtéri irányító tornyokat és a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységeket állandóan tájékoztatni kell a repülőtér mozgási területének üzemelési szempontból lényeges állapotáról, beleértve az időszakos veszélyeket, valamint a repülőtéri eszközök működésére vonatkozó tájékoztatásokat is, az adott repülőtér/repülőterekre kiterjedő érvénnyel.

6.3. Navigációs berendezések működésére vonatkozó tájékoztatások

6.3.1. A légiforgalmi szolgálati egységeket folyamatosan tájékoztatni kell az illetékességi területükön található nem vizuális navigációs eszközök és azon vizuális eszközök üzemi állapotáról, melyek alapvetően szükségesek a felszállási, indulási, megközelítési és leszállási eljárásokhoz, valamint azon vizuális és nem vizuális eszközök üzemi állapotáról, melyek a földi mozgáshoz alapvetően szükségesek.

6.3.2. A 6.3.1. pontban leírt vizuális és nem vizuális berendezés(ek) üzemi állapotáról, illetve azok változásairól szóló tájékoztatást az ATS egység(ek)nek olyan időszerepességgel kell megkapniuk, mely megfelel az érintett berendezések felhasználásának.

Megjegyzés: Vizuális és nem vizuális berendezések vonatkozásában a légiforgalmi szolgálati egységeknek biztosítandó tájékoztatásokra vonatkozó útmutató anyagot a Légiforgalmi Szolgálatok Tervezési Kézikönyve (Doc. 9426) tartalmaz. Vizuális berendezések felügyeletére vonatkozó előírások az ICAO 14. Annexben található és idevonatkozó útmutató anyag a "Repülőtér Tervezési Kézikönyv" (Doc. 9157) 5. részében is található. A nem vizuális berendezések felügyeletére vonatkozó előírásokat az ICAO 10. Annex I. kötete tartalmazza.

6.4. Személyzet nélküli szabad ballonokra vonatkozó tájékoztatások

6.4.1. A személyzet nélküli szabad ballonok üzemeltetőinek a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló KöViM rendelet "D." függelékében előírt követelményeknek megfelelően tájékoztatniuk kell az illetékes légiforgalmi szolgálatokat a személyzet nélküli szabad ballonok repülésének részletes adatairól.

6.5. Vulkáni tevékenységre vonatkozó tájékoztatások

Az ATS egységeket a helyi előírásoknak megfelelően tájékoztatni kell azokról a vulkánkitörés bekövetkezésére utaló előjelekről, vulkáni kitörésekről, valamint vulkáni hamufelhőkről, melyek az illetékességi körzetükben folyó repülések útvonalait befolyásolhatják.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben nincs ismert vulkáni tevékenység.

6.6. Radioaktív anyagokat és mérgező kémiai anyagokat tartalmazó felhőkről szóló tájékoztatások

Az ATS egységeket tájékoztatni kell a körzetük légterébe kerülő/kibocsátott radioaktív anyagokról vagy mérgező kémiai anyagokról.

1. Függelék

Az RNP típusok azonosításának, valamint a szabvány indulási és érkezési útvonalaktól eltérő ATS útvonalak elnevezésének alapelvei (az 1. Fejezet 1.11. ponthoz)

Megjegyzés: A szabvány indulási és érkezési útvonalak elnevezésével kapcsolatosan lásd a 3. Függelék.

1. ATS útvonalak és RNP típusok jelölése

1.1. A meghatározott ATS útvonalszakaszokra, útvonalakra vagy körzetre alkalmazható útvonaljelölés és az RNP típusrendszer célja, hogy az automatizálás követelményeit figyelembe véve, a légijármű-vezető és a légiforgalmi szolgálatok számára:

- a) egyértelmű hivatkozással szolgáljon bármely ATS útvonalra anélkül, hogy annak meghatározásához földrajzi koordinátákat vagy más módszert kellene igénybe venni;
- b) egy ATS útvonal vonatkozásában jelezze a légtér függőleges szerkezetét;
- c) jelezze az útvonaltartás előírt szintjét egy ATS útvonalon vagy egy meghatározott területen történő üzemeléskor; és
- d) jelezze, hogy az útvonalat elsősorban vagy kizárólagosan bizonyos légijármű típusok veszik igénybe.

1. Megjegyzés: Jelen függelékben található utalások a területi navigációs (RNAV) útvonalakra is vonatkoznak.

2. Megjegyzés: Az RNP típusok közzétételére vonatkozó előírások az ICAO 4. Annex 7. Fejezetében és az ICAO 15. Annex 1. Függelékében található.

3. Megjegyzés: Az RNP típust jelen függelék vonatkozásában, valamint repüléstervezési célokra nem tekintik az ATS útvonal-megnevezés részének.

1.2. A fenti célok elérése érdekében a jelölési rendszer:

- a) tegye lehetővé bármely ATS útvonal egyszerű és egyedi azonosítását;
- b) kerülje a jelölések ismétlődését;
- c) legyen használható úgy a földi, mint a fedélzeti automatikus berendezések számára;
- d) a gyakorlati alkalmazás során lehetőleg a legtömörebb legyen; és
- e) alapvető változtatások nélkül biztosítsa a bővítés lehetőségét, a jövőbeli követelményeknek megfelelően.

1.3. Az ellenőrzött tanácsadói útvonalakat és nem ellenőrzött ATS útvonalakat, a szabvány műszer szerinti indulási és érkezési útvonalak kivételével, a 2. pontban leírtak alapján azonosítják.

2. A jelölés összeállítása

2.1. Az ATS útvonaljelölés egy alapjelzésből áll, amelyet szükség szerint a következőkkel egészítenek ki:

- a) egy betű a 2.3. pont előírása szerint; és
- b) egy további betű a 2.4. pont előírása szerint.

2.1.1. A jelölés összeállításához szükséges karakterek száma nem haladja meg a hatot.

2.1.2. A jelölés összeállításához szükséges karakterek számát, amennyire lehetséges, ötre korlátozzák.

2.2. Az alapjelölés az ICAO ABC egy betűjéből áll, amelyet egy szám követ 1 és 999 között.

2.2.1. Az alkalmazott betűt az alábbiak szerint választják ki:

a) A, B, G, R olyan útvonalak esetén, amelyek a körzeti ATS útvonalak részét képezik és nem területi navigációs útvonalak;

b) L, M, N, P olyan területi navigációs útvonalak esetén, amelyek a körzeti ATS útvonalak részét képezik;

c) H, J, V, W olyan útvonalak esetén, amelyek nem körzeti ATS útvonalak és nem területi navigációs útvonalak;

d) Q, T, Y, Z olyan területi navigációs útvonalak esetén, amelyek nem képezik a körzeti ATS útvonalak részét.

2.3. Ahol ez alkalmazható, az alapjelölést előtagként egy betűvel egészítik ki az alábbiakban leírtaknak megfelelően:

a) K az elsősorban forgószárnyas légijárművek számára létesített, alacsony repülési magasságú útvonal jelölésére;

b) U annak jelölésére, hogy az útvonalat vagy annak egy szakaszát a magaslégtérben létesítették;

2.4. Az ATS útvonal alapjelölése után a következőknek megfelelően egy kiegészítő betű alkalmazható, az adott útvonalon biztosított szolgálat típusának vagy az útvonalon szükséges forduló mértékének meghatározására:

a) a FL200 vagy ettől magasabb repülési szintű RNP1 útvonalak esetén "Y" betű jelzi, hogy az adott útvonalon valamennyi 30 és 90 fok közé eső fordulót az egyenes szakaszok mint érintők között 22,5 NM sugárral meghatározott RNP tűrési határértéken belül kell végrehajtani (például: A123Y{1});

b) a FL190 vagy ettől alacsonyabb repülési szintű RNP1 útvonalak esetén "Z" betű jelzi, hogy az adott útvonalon valamennyi 30 és 90 fok közé eső fordulót az egyenes szakaszok mint érintők között 15 NM sugárral meghatározott RNP tűrési határértéken belül kell végrehajtani (például: G246Z{1});

c) az "F" betű azt jelzi, hogy az útvonalon vagy annak egy szakaszán csak tanácsadó szolgálatot biztosítanak;

d) a "G" betű azt jelzi, hogy az útvonalon vagy annak egy szakaszán csak repüléstájékoztató szolgálatot biztosítanak.

1. Megjegyzés: A légijármű fedélzetén elhelyezett számítógépes display korlátai miatt a "F", "G", "Y" vagy "Z" betűk a légijármű-vezető számára nem mindig jeleníthetők meg.

2. Megjegyzés: Azt, hogy egy útvonal vagy annak egy szakasza ellenőrzött, tanácsadói vagy repüléstájékoztató útvonal, az ICAO 4. és 15. Annex előírásainak megfelelően közzétett repülési térképek és légiforgalmi tájékoztató kiadványok tartalmazzák.

3. Az alapjelölések meghatározása

3.1. Az ATS útvonal alapjelöléseit a következő alapelvek szerint határozzák meg.

3.1.1. Ugyanazon alapjelölést alkalmazzák egy nagy távolságú útvonal teljes hosszában, függetlenül az átrepült közelségi irányító körzetektől, államoktól vagy körzetektől.

Megjegyzés: Ez különösen fontos ott, ahol automatikus ATS adatfeldolgozást, és számítógépes fedélzeti navigációs berendezéseket használnak.

3.1.2. Ahol két vagy több távolsági útvonal közös szakasszal rendelkezik, a kérdéses szakaszt mindkét útvonal jelölésével ellátják, kivéve ha ez nem okoz nehézséget a légiforgalmi szolgálat biztosításánál, amely esetben közös megegyezés alapján csak egy jelölést alkalmaznak.

3.1.3. Egy útvonalhoz már felhasznált alapjelölést másik útvonalnál nem alkalmaznak.

3.1.4. Magyarország az útvonalak jelölésére vonatkozó igényeit egyeztetés céljából az ICAO EUR/NAT körzeti (Párizs) irodának nyújtja be.

Megjegyzés: A Magyar Köztársaság területe felett áthaladó ATS útvonalak kijelölésével, módosításával kapcsolatos eljárásokat a 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes rendelet tartalmazza.

4. A jelölések alkalmazása az összeköttetések során

4.1. A nyomtatott formátumú összeköttetések során a jelölést minden esetben legalább kettő, de nem több mint hat karakterrel kell megadni.

4.2. A szóbeli összeköttetések során a jelölés alapbetűjét az ICAO ABC kiejtés szerint kell közölni.

4.3. Amikor a 2.3. pontban meghatározott K vagy U betűt előtagként használják, a szóbeli összeköttetések esetében azokat a következők szerint kell közölni:

K - KOPTER

U - UPPER

Az "upper" szót az angol nyelvhasználatnak megfelelően "apper"-nak kell kiejteni.

4.4. Amikor a 2.4. pontban meghatározott "F", "G", "Y" vagy "Z" betűt alkalmazzák, a hajózőszemélyzet tagjaitól nem követelhető meg, hogy azokat a szóbeli összeköttetések során használják.

2. Függelék

Fontos pontok létesítésének és elnevezésének alapelvei (az 1. Fejezet 1.13. ponthoz)

1. Fontos pontok létesítése

1.1. A fontos pontokat, amikor csak lehetséges, földi rádiónavigációs berendezésekre, lehetőleg URH vagy annál magasabb frekvenciasávban üzemelő berendezésekre vonatkoztatva jelölik ki.

1.2. Ahol ilyen földi rádiónavigációs berendezések nem állnak rendelkezésre, a fontos pontokat olyan helyeken jelölik ki, amelyek önálló fedélzeti navigációs berendezéssel meghatározhatók vagy ahol földi referenciapontok útján történő navigációt alkalmaznak, földfelszínlatással meghatározhatók, illetve azonosíthatók. Az érintett szomszédos légiforgalmi irányító szolgálati egységek, vagy irányítói munkahelyek közötti megállapodás alapján meghatározott pontok "irányítás átadási pont"-ként jelölhetők ki.

2. Rádiónavigációs berendezéssel kijelölt fontos pontok elnevezése

2.1. A rádiónavigációs berendezéssel kijelölt fontos pontok nyílt nyelvű elnevezése

2.1.1. Amikor lehetséges, a fontos pontokat azonosítható és lehetőleg jellegzetes földrajzi helyre vonatkoztatva nevezik el.

2.1.2. A fontos pontok nevének kiválasztásakor a következő feltételeket veszik figyelembe:

a) a név kiejtése ne okozzon nehézséget a légijármű-vezetők vagy a légiforgalmi szolgálatok személyzete számára az ATS összeköttetésekben használt nyelven beszélve. Ahol a földrajzi hely nemzeti nyelvű nevének kiejtése nehézséget okoz, ennek a névnek a rövidített, vagy összevont változatát alkalmazzák, amely a lehető legjobban megközelíti az eredeti földrajzi nevet;

Például: SZÉKESFEHÉRVÁR = SEKVAR

b) a név könnyen felismerhető legyen a beszédüzemű összeköttetések alkalmával, és ne legyen összetéveszthető az azonos területen levő más fontos pontok neveivel. Ezenkívül a név ne okozzon zavart a légiforgalmi szolgálatok és a légijármű-vezetők közötti egyéb közleményváltások alkalmával sem;

c) ha lehetséges, a név legalább hat betűből álljon, és két szótagú legyen. A szótagok száma lehetőség szerint ne haladja meg a hármat;

d) mind a fontos pontra, mind az azt jelölő rádiónavigációs berendezésre ugyanazt a nevet kell kiválasztani.

2.2. A rádiónavigációs berendezés helyével kijelölt fontos pontok kódolt jelölésének összeállítása

2.2.1. A fontos pont kódolt megnevezése és az azt jelölő rádiónavigációs berendezés rádióazonosító jele azonos. Ha lehetséges, azt úgy határozzák meg, hogy a pont nyílt nyelvű nevére történő társítást megkönnyítse.

2.2.2. Az érintett rádiónavigációs berendezés helyének 600 NM (1100 km) körzetén belül a kódolt jelölést - az alábbi eset kivételével - nem szabad ismételni.

Megjegyzés: Amikor eltérő frekvenciasávban üzemelő két rádiónavigációs berendezés egyazon helyen került telepítésre, a rádióazonosító jelük általában azonos.

2.3. Magyarország a kódolt azonosító jelölésre vonatkozó igényeit egyeztetés céljából az ICAO EUR/NAT körzeti irodájának nyújtja be.

3. Nem rádiónavigációs berendezéssel kijelölt fontos pontok elnevezése

3.1. Általános előírások

3.1.1. Ahol egy fontos pontra olyan helyen van szükség, ahol nincs rádiónavigációs berendezés, a fontos pontot egy jól kiejthető egyedi "névkód"-dal jelölik ki. Ezután ez a névkód lesz a fontos pont neve valamint annak kódolt jelölése is.

3.1.2. Ezt a névkódjelölést úgy választják meg, hogy az ATS összeköttetések nyelvén lebonyolított közleményváltások során a légi jármű-vezetők és az ATS személyzete részéről elkerülhetők legyenek a kiejtési nehézségek.

3.1.3. A névkódot úgy választják meg, hogy könnyen felismerhető legyen a beszédüzemű összeköttetések alkalmával, és ne legyen összetéveszthető az azonos körzetben levő más fontos pontok névkódjaival.

3.1.4. A névkód nem lehet, illetve nem hasonlíthat az ICAO betűzési ABC által használt kifejezésekre, pl. ALPHA, OTTEL, UNIFO stb.

3.1.5. A névkódnak legalább két szótagból kell állnia.

3.2. IFR repülések számára kijelölt fontos pontok

3.2.1. Az IFR repülések számára kijelölt fontos pontok névkódjának 5 betűből kell állniuk, pl.:

1.1.1. ADOLA, BALAP

3.2.2. Egy fontos pontra kiosztott névkód jelölést más fontos pontra nem osztanak ki.

3.2.3. Magyarország az IFR repülések számára kiosztott névkódjelölésre vonatkozó igényeit egyeztetés céljából az ICAO EUR/NAT körzeti irodájának nyújtja be.

3.3. VFR repülések számára kijelölt fontos pontok Budapest FIR-ben

3.3.1. A VFR repülések számára kijelölt névkódok min. 4, maximum 7 betűből állhatnak.

A névkód, illetve a (5 betűnél hosszabb) névkód ötbetűsre rövidített változata nem lehet azonos valamely Európában használatos repülőtér helység-jelöléssel, vagy másik 5 betűs névkóddal.

Megjegyzés: Az 5 betűnél hosszabb névkódok 5 betűsre rövidített változata repülési tervek kitöltése és számítógépes feldolgozása során használatos.

3.3.1. A névkódnak lehetőség szerint utalnia kell a közelében lévő település vagy földrajzi jellegzetesség nevére.

4. Jelölések alkalmazása az összeköttetések során

4.1. A beszédüzemű összeköttetések alkalmával általában a 2. vagy 3. pontban leírtak alapján kiválasztott nevet kell használni a fontos pont megjelölésére. Ha egy rádió navigációs berendezéssel jelölt fontos pont 2.1. alpont szerint meghatározott nyílt nyelvű nevét nem használják, azt a kódolt jelöléssel kell helyettesíteni, amelyet a beszédüzemű összeköttetések során az ICAO ABC kiejtés szerint kell közölni.

4.2. A nyomtatott vagy kódolt összeköttetések során csak a kódolt jelölést vagy a kiválasztott kódnevet szabad használni a fontos pontra.

5. A fontos pontok jelentési célokra való felhasználása

5.1. Annak érdekében, hogy a légiforgalmi szolgálatok a légi jármű repülésének előrehaladásáról tájékoztatásokat szerezhessenek be, szükséges bizonyos kiválasztott fontos pontok jelentőpontként történő kijelölése.

5.2. Az ilyen pontok kijelölésekor a következő tényezőket veszik figyelembe:

a) a nyújtott légiforgalmi szolgálat típusa;

b) az általában előforduló forgalom nagysága;

c) az a pontosság, amellyel a légi járművek be tudják tartani az érvényes repülési tervet;

d) a légi jármű sebessége;

e) az alkalmazott elkülönítési minimumok;

f) a légtérszerkezet összetettsége;

g) az alkalmazott irányítási módszer(ek);

h) egy repülés fontos szakaszainak kezdete vagy vége (emelkedés, süllyedés, irányváltoztatás stb.);

i) irányításátadási eljárások;

j) biztonsági, valamint kutatási és mentési szempontok;

k) fedélzeti, valamint a levegő-föld összeköttetési munkaterhelés.

5.3. A jelentőpontok "kötelező" vagy "kérésre" típusúak lehetnek.

5.4. A "kötelező" jelentőpontok kijelölésekor a következő alapelveket alkalmazzák:

a) a kötelező jelentőpontok számát a légijármű előrehaladásáról szóló rutin helyzetjelentési szükséglettel összhangban a lehető legkisebbre kell korlátozni, szem előtt tartva a fedélzeti és légiforgalmi irányítói munkaterhelés, valamint a levegő-föld összeköttetések számának lehető legalacsonyabb szinten tartásának szükségességét;

b) egy adott helyen rendelkezésre álló rádiónavigációs berendezés alapvetően nem teszi szükségessé annak kötelező jelentőpontként történő kijelölését;

c) repüléstájékoztató körzet vagy irányító körzet határain nem szükségszerű kötelező jelentőpontokat létesíteni.

5.5. Amennyiben a forgalmi körülmények szükségessé teszik, "kérésre" típusú jelentőpontok jelölhetők ki a légiforgalmi szolgálatok kiegészítő helyzetjelentések iránti igényei alapján.

5.6. A kötelező, valamint kérésre típusú jelentőpontokat rendszeresen felülvizsgálják, annak érdekében, hogy a rutin helyzetjelentések számát a hatékony légiforgalmi szolgálat biztosítás igényeivel összeegyeztethetően a lehető legkisebbre lehessen csökkenteni.

5.7. A kötelező jelentőpontok feletti helyzetjelentés adását nem feltétlen szükséges valamennyi repülés számára minden körülmények között kötelezővé tenni. Ezen alapelv alkalmazása során különös figyelmet fordítanak az alábbiakra:

a) a nagy sebességgel és nagy repülési magasságon üzemelő légijárműveket nem kell feltétlenül a rendszeres helyzetjelentések adására utasítani olyan kötelező jelentőpontok felett, amelyeket a kis sebességű és alacsony repülési magasságon üzemelő légijárművek számára jelöltek ki;

b) a közelkörzeten átrepülő légijárműveket nem szükséges olyan gyakran utasítani a helyzetjelentések adására, mint az érkező és induló légijárműveket.

5.8. Olyan körzetekben, ahol a jelentőpontok létesítésére a fenti alapelvek gyakorlati szempontokból nem alkalmazhatók, olyan jelentési rendszert alakítanak ki, amelynek alapját az egész fokokban kifejezett földrajzi hosszúsági vagy szélességi körök képezik.

3. Függelék

A szabvány indulási és érkezési útvonalak elnevezésének alapelvei, valamint az azokkal kapcsolatos eljárások (az 1. Fejezet 1.11.3. ponthoz)

Megjegyzés: A szabvány indulási és érkezési útvonalak létesítésére, valamint az azokkal kapcsolatos eljárásokra vonatkozó útmutató a Légiforgalmi Szolgálatok Tervezési Kézikönyvben (ICAO Doc. 9426) található.

1. A szabvány indulási és érkezési útvonalak jelölése, valamint az azokkal kapcsolatos eljárások

Megjegyzés: A következő szövegben az "útvonal" szó útvonal és kapcsolatos eljárások értelemben használatos.

1.1. A jelölés rendszere:

a) lehetővé teszi minden egyes útvonal egyszerű és egyértelmű azonosítását;

b) világosan megkülönbözteti egymástól:

- az indulási és érkezési útvonalakat;

- az indulási vagy érkezési valamint más ATS útvonalat;

- azokat az útvonalakat, melyeken a navigációhoz földi rádióberendezések vagy önálló fedélzeti berendezések használatára van szükség, valamint azokat az útvonalakat, melyeken a navigáció földlátással történik;

c) megfelel a légiforgalmi szolgálatok és a légijárművek adatfeldolgozási és adat-megjelenítési követelményeinek;

d) a gyakorlati alkalmazás során a lehető legtömörebb legyen;

e) kerüli a jelölések ismétlődését;

f) biztosítja, a jövőbeli követelményeknek megfelelően, a rendszer alapvető változtatása nélküli bővítés lehetőségét.

1.2. Minden egyes útvonalat nyílt nyelvű jelöléssel és megfelelő kódjelöléssel azonosítanak.

1.3. A szabvány indulási és érkezési útvonalra vonatkozó jelöléseknek a beszédüzemű összeköttetés során könnyen felismerhetőnek kell lenniük és a légijármű-vezetők, valamint a légiforgalmi szolgálatok személyzete számára azok kiejtése ne okozzon nehézséget.

2. A jelölések összeállítása

2.1. Nyílt nyelvű jelölés

2.1.1. A szabvány indulási vagy érkezési útvonal nyílt nyelvű jelölésének a következőkből kell állnia:

a) alapazonosító; amit

b) a futópálya-azonosító követ; amit

c) az érvényességi és útvonal-azonosító követ; amit

d) az indulás "departure" vagy érkezés "arrival" kifejezés követ; amit

e) a látás utáni "visual" kifejezés követ, amennyiben az útvonalat a látvarepülési szabályok szerint (VFR) üzemelő légi járművek részére létesítették.

2.1.2. Az alapazonosító annak a fontos pontnak neve vagy névkódja legyen, amelynél a szabvány indulási útvonal véget ér, vagy ahonnan a szabvány érkezési útvonal kezdődik.

2.1.3. A futópálya-azonosító 1-9 közötti egy számjegy.

2.1.4. Az érvényességi és útvonal-azonosító az ABC egy betűje. Az "I" és "O" betűk nem használhatók.

2.2. Kódolt jelölés

A műszeres vagy látás utáni szabvány indulási vagy érkezési útvonal kódolt jelölésének a következőkből kell állnia:

a) a 2.1.1. a) alpontban leírt fontos pont kódolt jelölése vagy névkódja; amit

b) a 2.1.1. b) alpontban leírt futópálya-azonosító követ; amit

c) a 2.1.1. c) alpontban leírt érvényességi és útvonal-azonosító követ.

Megjegyzés: Ha az azonosító öt betűből álló névkód, például BALVA, a légi jármű fedélzetén levő megjelenítőberendezés korlátozott lehetőségei miatt szükséges lehet az alapazonosító rövidítése. Az ilyen azonosító rövidítésének módja a légi jármű üzemben tartójára van bízva.

3. A jelölések kiosztása

3.1. Minden egyes útvonalra külön jelölést kell kiosztani.

3.2. Egyazon fontos pontra vonatkozóan (és ezért ugyanaz az alapazonosító került kiosztásra), két vagy több útvonal megkülönböztetése érdekében a 2.1.4. alpontban leírt külön érvényességi és útvonaljelzést kell kiosztani minden egyes útvonalra.

4. A futópálya-azonosítók kiosztása

4.1. Futópálya-azonosítónak a futópálya azonosító jelének első számjegyét kell feltüntetni, ha az nem "0".

4.2. Ha a futópálya azonosító első számjegye "0", az indulási vagy érkezési útvonal-jelölésben a második számjegy használandó.

5. Érvényességi és útvonal-azonosítók

5.1. Minden egyes útvonalra érvényességi és útvonal-azonosítót kell kiosztani.

5.1.1. Amennyiben valamely útvonalpontra/ról ugyanarról a futópályáról/ra egymástól eltérő útvonalakat határoznak meg, az egyes útvonalakra külön érvényességi és útvonal-azonosító betűjelet kell kiosztani.

5.1.2. Ha a futópálya-azonosító ugyanazzal a számjeggyel kezdődik (pl. párhuzamos futópályák) és az indulási/érkezési útvonalak között különbséget kívánnak tenni, különböző útvonal-azonosító betűjelet kell használni.

5.1.3. Az útvonal módosítása esetén az új útvonal számára új azonosító betűjelet kell kiosztani.

6. Példák a nyílt nyelvű és kódolt jelölésekre

6.1. 1. példa: Szabvány műszeres indulási útvonal

a) Nyílt nyelvű jelölés: SAGVAR ONE ALPHA DEPARTURE

b) Kódolt jelölés: SVRIA

6.1.1. *Értelmezés:* A jelölés olyan szabvány műszeres indulási útvonalat azonosít, amely a SAGVAR elnevezésű fontos pontnál végződik. A SAGVAR egy olyan rádió navigációs berendezés, amelynek azonosítója SVR. A futópálya-azonosító ONE, azaz EGYES (a kódolt jelölésben "1"), amely azt jelzi, hogy az indulási útvonal az "1." számú futópályától vezet SVR pontra. Az ALPHA megjelölés az SVR pontra esetlegesen vezető több útvonal közül az "A"-val jelölt egyik útvonalat, illetve a jelenleg érvényes indulási útvonalat jelzi.

6.2. 2. példa Szabvány műszeres érkezési útvonal

a) Nyílt nyelvű jelölés: BALVA THREE ALPHA

b) Kódolt jelölés: BALVA3A

6.2.1. *Értelmezés:* A jelölés olyan szabvány műszeres érkezési útvonalat azonosít, amely a BALVA elnevezésű fontos pontnál kezdődik. BALVA egy rádió navigációs berendezéssel nem kijelölt fontos pont, és ezért a 2. Függelék alapján egy ötbetűs név-kód került erre kiosztásra. A futópálya azonosító THREE, azaz HÁROM, amely azt jelzi, hogy az érkezési útvonal a "3." pályára vezet BALVA pontra. Az ALPHA (A) útvonal-azonosító a BALVA fontos pontról létesített számos útvonalváltozat közül az egyiket, illetve a jelenleg érvényes útvonalat jelzi.

6.3. 3. *példa Szabvány látás utáni indulási útvonal*

a) Nyílt nyelvű jelölés: ADOLA TWO BRAVO DEPARTURE VISUAL

b) Kódolt jelölés: ADOLA2B

6.3.1. *Értelmezés:* A jelölés az VFR repülések számára kidolgozott olyan szabvány látás utáni indulási útvonalat azonosít, amely az ADOLA (alap azonosító) elnevezésű rádió navigációs berendezéssel nem kijelölt fontos pontnál végződik. Az érvényességi azonosító TWO, azaz KETTŐ, amely azt jelzi, hogy az indulási útvonal a "2." futópályáról vezet az ADOLA nevű fontos pontra. A BRAVO (B) útvonal-azonosító az ADOLA fontos pontra létesített számos útvonalváltozat közül az egyiket jelzi.

7. Az MLS/RNAV megközelítési eljárások jelöléseinek összeállítása

7.1.1. Az MLS/RNAV megközelítési eljárások nyílt nyelvű jelölésének a következőkből kell állnia:

a) "MLS" betűk; amit

b) az alapazonosító követ; amit

c) az érvényességi azonosító követ; amit

d) az útvonal-azonosító követ; amit

e) az "approach", azaz a megközelítés kifejezés követ; amit

f) a futópálya-azonosítója követ, amelyre az eljárást tervezték.

7.1.2. Az alapazonosító annak a fontos pontnak neve vagy névkódja legyen, amelynél a megközelítési eljárás kezdődik.

7.1.3. Az érvényességi azonosító 1-9 közötti szám. Az első kiosztható érvényességi azonosító az "1"-es szám. Amennyiben az útvonalat módosítják, az új érvényességi azonosítóra a sorrendben következő nagyobb számot kell kiosztani. A "9" szám után az "1"-es számot kell kiosztani.

7.1.4. Az útvonalazonosító az ABC egy betűje legyen. Az "I" és "O" betűk nem használhatók. Ugyanazon fontos pontokra vonatkozóan (ahol ugyanaz az alapazonosító került kiosztásra) két vagy több útvonal megkülönböztetése érdekében külön útvonal-jelzést kell kiosztani minden egyes útvonalra.

7.1.5. A futópálya azonosítóját az ICAO 14. Annex I. kötet 5.2.2. pontja alapján kell meghatározni.

7.2. Kódolt jelölés

7.2.1. Az MLS/RNAV megközelítési eljárás kódolt jelölésének a következőkből kell állnia:

a) "MLS" betűk; amit

b) a 7.1.1. b) alpontban leírt fontos pont kódjelölése, vagy névkódja követ, amit

c) a 7.1.1. c) alpontban leírt érvényességi azonosító követ, amit

d) a 7.1.1. d) alpontban leírt útvonal-azonosító követ; amit

e) a 7.1.1. f) alpontban leírt futópálya-azonosító követ.

7.3. A jelölések kiosztása

7.3.1. Az MLS/RNAV megközelítési eljárások jelölésének kiosztását a 3. pontban leírtaknak megfelelően kell elvégezni. Az azonos repülési útirányokat követő, azonban egymástól eltérő repülési pályájú eljárásokra külön útvonal azonosítót kell kiosztani.

7.3.2. Egy adott repülőtérén valamennyi megközelítésre az MLS/RNAV megközelítési eljárások útvonal-azonosító betűjét egyenként kell kiosztani mindaddig, amíg az összes betűt fel nem használják. Az útvonal-azonosító betűje csak ezt követően ismételhető. Egyazon MLS földi berendezéssel kijelölt két útvonal esetében ugyanazon útvonal-azonosító nem használható.

7.4. Példa a nyílt nyelvű és a kódolt jelölésekre

7.4.1. Példa:

a) Nyílt nyelvű jelölés: MLS HAPPY ONE ALPHA APPROACH RUNWAY ONE EIGHT LEFT

b) Kódolt jelölés: MLSHAPPY1A18L

7.4.2. *Értelmezés:* A jelölés olyan MLS/RNAV megközelítési eljárást azonosít, amely a HAPPY elnevezésű fontos pontnál kezdődik. HAPPY egy rádió navigációs berendezéssel nem kijelölt fontos pont, és ezért a 2. Függelék alapján egy ötbetűs név-kód került erre kiosztásra. Az érvényességi azonosító ONE, azaz EGYES, amely azt jelzi, hogy az útvonal eredeti változata van érvényben, vagy változás történt az előző NINE, azaz KILENCES változathoz képest és most az új ONE, azaz EGYES jelzésű változata van érvényben. Az ALPHA (A) útvonal-azonosító a HAPPY fontos pontról létesített számos útvonalváltozat közül az egyiket jelzi.

8. A jelölések alkalmazása az összeköttetések során

8.1. A beszédüzemű összeköttetések alkalmával csak a nyílt nyelvű jelölést szabad használni.

Megjegyzés: Az útvonalak azonosítása céljából a 2.1.1. d) és 2.1.1. e) alpontokban ismertetett indulási (departure), érkezési (arrival), valamint látás utáni (visual) kifejezések a nyílt nyelvű jelölések alapvető részét képezik.

8.2. A nyomtatott vagy kódolt összeköttetésekben csak a kódolt jelölést szabad használni.

9. Az útvonalak és eljárások megjelenítése a légiforgalmi irányítói munkahelyeken

9.1. Minden egyes érvényes szabvány indulási és/vagy érkezési útvonal/megközelítési eljárás részletes leírását, beleértve azok nyílt nyelvű, valamint kódolt jelölését is meg kell jeleníteni azokon a munkahelyeken, ahol az ATC engedély részeként, útvonalakat, vagy eljárásokat továbbítanak a légi jármű számára, vagy az útvonalak és eljárások bármely más módon hatással vannak a légiforgalmi irányító szolgálat ellátására.

9.2. Amikor lehetséges, a munkahelyeken az útvonalak/eljárások grafikus (térképes) ábrázolását is tegyék lehetővé.

4. Függelék

ATS légterek ICAO osztályozása, nyújtott szolgálatok és repülési követelmények (az 1. Fejezet 1.6.1. pontához)

Légtér- osztály	Repülések típusa	Biztosított elkülönítés	Biztosított szolgálat	Sebességkorlátozási előírások*	Rádió-összekötő- vonatkozó előírások
A	csak IFR	minden légi jármű között	légiforgalmi irányító szolgálat	nincs	folyamatos kétirányú rádióösszeköttetés
B	IFR	minden légi jármű között	légiforgalmi irányító szolgálat	nincs	folyamatos kétirányú rádióösszeköttetés
	VFR	minden légi jármű között	légiforgalmi irányító szolgálat	nincs	folyamatos kétirányú rádióösszeköttetés
C	IFR	IFR-t az IFR-től IFR-t a VFR-től	légiforgalmi irányító szolgálat	nincs	folyamatos kétirányú rádióösszeköttetés
	VFR	VFR-t az IFR-től	1) légiforgalmi irányító szolgálat, az IFR-től való elkülönítés céljából; 2) VFR/FR forgalmi tájékoztató és kérésre tanácsadás a forgalom elkerülésére	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt	folyamatos kétirányú rádióösszeköttetés
D	IFR	IFR-t az IFR-től	légiforgalmi irányító szolgálat, a VFR repülésekről forgalmi tájékoztatás (és kérésre tanácsadás a forgalom elkerülésére)	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt	folyamatos kétirányú rádióösszeköttetés
	VFR	nincs	forgalmi tájékoztatás az IFR és VFR repülésekről (és kérésre tanácsadás a forgalom elkerülésére)	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL-alatt	folyamatos kétirányú rádióösszeköttetés
E	IFR	IFR-t az IFR-től	légiforgalmi irányító szolgálat és a lehetőség szerint forgalmi tájékoztatás a VFR repülésekről	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt	folyamatos kétirányú rádióösszeköttetés
	VFR	nincs	forgalmi tájékoztatás a	250 kts IAS 3050 m	nincs

			repülésekről a lehetőség szerint	(10 000 láb) AMSL alatt	
F	IFR	IFR-t az IFR-től lehetőség szerint	légiforgalmi tanácsadó szolgálat; repüléstájékoztató szolgálat	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt	folyamatos két
	VFR	nincs	repüléstájékoztató szolgálat	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt	nincs
G	IFR	nincs	repüléstájékoztató szolgálat	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt	folyamatos két
	VFR	nincs	repüléstájékoztató szolgálat	250 kts IAS 3050 m (10 000 láb) AMSL alatt	nincs

Magyarázat:

* Amennyiben az átváltási magasság 3050 méter (1000 láb) AMSL alatt van, a 10 000 láb magasság helyett FL 100 alkalmazandó.

Megjegyzés: A Budapest FIR-ben alkalmazott ATS légtérsztyálozást, a nyújtott szolgáltatokat és repülési követelményeket a magyar céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes rendelet 1. számú melléklete tartalmazza.

5. Függelék

A léginnavigációs adatok minőségi előírásai (az 1. Fejezet 1.20.4. ponthoz)

1. Táblázat

1.1.1.1. Földrajzi szélesség és hosszúság

<i>Földrajzi szélesség és hosszúság</i>	Pontosság Adattípus	Osztályozás Megbízhatóság
Repüléstájékoztató körzet határpontjai	2 km (1 NM) elfogadott	szokványos 1 x 10-3
Tiltott, korlátozott és veszélyes légterek határpontjai (CTA/CTZ határokon kívül)	2 km (1 NM) elfogadott	szokványos 1 x 10-3
Tiltott, korlátozott és veszélyes légterek határpontjai (CTA/CTZ határokon belül)	100 méter számított	fontos 1 x 10-5
CTA/CTZ határpontjai	100 méter számított	fontos 1 x 10-5
Útvonal navigációs berendezések és pontok, várakozási helyek, STAR/SID pontok	100 méter felmért/számított	fontos 1 x 10-5
Akadályok az útvonalon	100 méter felmért	szokványos 1 x 10-3
Végső megközelítési pontok és helyek, műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó egyéb alapvető fontosságú pontok és helyek	3 méter felmért/számított	fontos 1 x 10-5

2. Táblázat

1.1.1.2. Tengerszinthez viszonyított/tengerszint/repülőtér feletti magasságok

<i>Tengerszinthez viszonyított/tengerszint/repülőtér feletti magasságok</i>	Pontosság Adattípus	Osztályozás Megbízhatóság
Futópálya küszöb feletti átrepülés magassága precíziós megközelítéseknél	0.5 méter vagy 1 láb számított	kritikus 1 x 10-8
Tengerszint/repülőtér feletti akadálymentes magasságok	PANS-OPS	fontos

(OCA/OCH)	szerint (Doc. 8168)	1 x 10-5
Útvonalon lévő akadályok tengerszinthez viszonyított (terep) magasságai	3 méter vagy 10 láb felmért	szokványos 1 x 10-3
DME távolságmérő berendezés tengerszinthez viszonyított (terep) magassága	30 méter vagy 100 láb felmért	fontos 1 x 10-5
Műszer szerinti megközelítési eljárásokban szereplő tengerszint feletti (barometrikus) magasságok	PANS-OPS szerint (Doc. 8168)	fontos 1 x 10-5
Tengerszint feletti legalacsonyabb repülési magasságok	50 méter vagy 100 láb számított	szokványos 1 x 10-3

3. Táblázat

Mágneses elhajlás és mágneses változás

<i>Mágneses elhajlás és mágneses változás</i>	Pontosság Adattípus	Osztályozás Megbízhatóság
Mágneses elhajlás URH rádiónavigációs berendezés telepítési helyén	1 fok felmért	fontos 1 x 10-5
Mágneses változás NDB rádiónavigációs berendezés telepítési helyén	1 fok felmért	szokványos 1 x 10-3

4. Táblázat

Írányszög

<i>Írányszög</i>	Pontosság Adattípus	Osztályozás Megbízhatóság
Légiútvonal-szakasz útirányszög	1/10 fok számított	szokványos 1 x 10-3
Útvonali és közelkörzeti tájékozódási pontok	1/10 fok számított	szokványos 1 x 10-3
Közelkörzeti érkezési és indulási útvonalszakaszok	1/10 fok számított	szokványos 1 x 10-3
Műszer szerinti megközelítési eljárások töréspontjai	1/100 fok számított	fontos 1 x 10-3

5. Táblázat

Hosszúság - Távolság - Méretek

<i>Hosszúság - Távolság - Méretek</i>	Pontosság Adattípus	Osztályozás Megbízhatóság
Légiútvonalszakasz hossza	1/10 km vagy 1/10 NM számított	szokványos 1 x 10-3
Útvonali és közelkörzeti tájékozódási pontok	1/10 km vagy 1/10 NM számított	szokványos 1 x 10-3
Közelkörzeti érkezési és indulási útvonalszakaszok hossza	1/100 km vagy	fontos

	1/100 NM számított	1 x 10 ⁻⁵
Közelkörzeti és műszeres megközelítési eljárások töréspontjainak távolsága	1/100 km vagy 1/100 NM számított	fontos 1 x 10 ⁻⁵

2. számú melléklet a 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelethez

A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK ELJÁRÁSAI

I. Rész

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. Más előírásokkal való kapcsolat

Jelen mellékletben foglalt eljárások kiegészítik a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletet és magukba foglalják a Körzeti Kiegészítő Eljárások (ICAO Doc. 7030) alkalmazandó előírásait.

1. Megjegyzés: Bár ezen eljárások főleg a légiforgalmi szolgáltatokat ellátó személyekre vonatkoznak, a légijármű-parancsnokok figyelmét külön felhívjuk az őket közvetlenül érintő alábbi pontokra:

- I. Rész - 7.1., 8., 10., 11., 12.1., 15.1. és 16.;
- II. Rész - 6., 8.4.1., 8.4.2., 8.5.4., 8.5.4.1., 12.2.3., 13., 16. és 17.;
- III. Rész - 2.2., 4., 8., 9., 10.2., 10.3., 11.5. és 12.;
- IV. Rész - 5.3., 10.3., 13.5. és 18.2.2.;
- V. Rész - 6.6.2., 7.3.9.2. és 7.3.9.3.;
- VI. Rész - 1., 2. és 3.;
- IX. Rész - összes pontja, és az 1., 3. és 5. Függelékek.

2. Megjegyzés: Az 1. számú mellékletben foglaltak szerint a légiforgalmi irányító szolgálat feladatai nem terjednek ki a földdel való összeütközés megelőzésére. Ennek következtében a jelen melléklet eljárásai nem mentesítik a légijármű-vezetőt azon felelőssége alól, hogy meggyőződjön arról, hogy a légiforgalmi irányító egységek által kiadott valamennyi engedély biztonságos ebben a vonatkozásban, kivéve, amikor egy IFR légijárművet radarvektorálással irányítanak. Lásd az V. Rész 6.5.2. pontját.

2. A melléklet tartalma

2.1. A II. Rész tartalmazza a körzeti irányító szolgálatot ellátó légiforgalmi irányító egységek által alkalmazandó eljárásokat.

2.2. A II. és III. Rész tartalmazza a bevezető irányító szolgálatot ellátó légiforgalmi irányító egységek által alkalmazandó eljárásokat.

2.3. A IV. Rész tartalmazza a repülőtéri irányító szolgálatot ellátó egységek által alkalmazandó eljárásokat.

2.3.1. A légiforgalmi földi fények üzemeltetésére vonatkozó eljárások a IV. rész 6. pontjában találhatók, mivel azok főleg repülőterekkel kapcsolatosak. Meg kell azonban jegyezni, hogy a 6.1.1. pont minden légiforgalmi földi fényre vonatkozik, függetlenül attól, hogy azok repülőtérre vagy repülőtér közelében találhatók, valamint, hogy a teljes 6. pont minden repülőtérre vonatkozik, függetlenül attól, hogy ott repülőtéri irányító szolgálatot ellátnak-e, vagy sem.

A repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat feladatait az 1. Függelék tartalmazza.

2.4. A V. Rész tartalmazza a feladataikat radarral ellátó légiforgalmi szolgálati egységek által alkalmazandó eljárásokat.

2.5. A VI. Rész tartalmazza a repüléstájékoztató szolgálatot, a légiforgalmi tanácsadó szolgálatot és a riasztó szolgálatot ellátó légiforgalmi szolgálati egységek által alkalmazandó eljárásokat.

2.6. A VII. Rész tartalmazza a légiforgalmi szolgálati egységek között, és az ilyen egységeken belüli irányítói munkahelyek között végrehajtandó koordinálásra vonatkozó eljárásokat.

2.7. A VIII. Rész tartalmazza a légiforgalmi szolgálatok hatékony működéséhez szükséges légiforgalmi szolgálati közleményeket.

2.8. A IX. Rész tartalmazza a légiforgalmi szolgálatok ellátásakor alkalmazandó jellegzetes kifejezéseket a légiforgalmi szolgálatok tevékenységének megfelelő csoportosításban.

A FELELŐSSÉG FELOSZTÁSA A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK ELLÁTÁSA SORÁN

3. Az irányítási felelősség megoszlása a légiforgalmi irányító egységek között

3.1. Repülőtéri irányító szolgálatot ellátó egység és bevezető irányító szolgálatot ellátó egység között.

3.1.1. Azon repülések kivételével, amelyek részére csak repülőtéri irányító szolgálatot nyújtanak, az ellenőrzött érkező és induló repülések irányítását a repülőtéri irányító szolgálatot ellátó egység és a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység között az alábbiak szerint kell felosztani:

3.1.1.1. Érkező légi járművek

A leszálláshoz közeledő légi jármű irányításának felelősségét a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek akkor kell átadnia a repülőtéri irányító szolgálatot ellátó egység részére, amikor a légi jármű:

a) a repülőtér közelében van, és

i) ráállt a szabvány bevezető berendezés végső megközelítési útvonalára (amikor a légi jármű-vezető önállóan hajtja végre a végső megközelítést), vagy

ii) úgy ítéli meg, hogy a megközelítést és a leszállást földlátással végre tudja hajtani, vagy

iii) megszakítás nélküli látási meteorológiai körülmények között van, vagy

b) leszállt,

attól függően, hogy melyik a korábbi.

Ha van is bevezető irányító egység, egyes légi járművek irányítását közvetlenül is át lehet adni a körzeti irányító központtól a repülőtéri irányító toronynak vagy fordítva, ha az érintett egységek előzetesen megállapodtak abban, hogy a bevezető irányító szolgálatnak az illető légi járműre vonatkozó feladatát a körzeti irányító központ vagy a repülőtéri irányító torony látja el.

3.1.1.2. Induló légi járművek

Az induló légi járművek irányításának felelősségét a repülőtéri irányító szolgálatot ellátó egységnek a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység részére a következők szerint kell átadnia:

a) amikor a repülőtér közelében látási meteorológiai körülmények vannak:

i) mielőtt a légi jármű elhagyja a repülőtér körzetét, vagy

ii) mielőtt a légi jármű műszeres meteorológiai körülmények közé kerül, attól függően, melyik a korábbi,

b) amikor a repülőtérén műszeres meteorológiai körülmények vannak:

i) közvetlenül a felszállás után, vagy

ii) közvetlenül mielőtt a légi jármű felszálláshoz kigurul a használatos futópályára.

Az induló légi járművek irányítását adási felelősségét a fentiek figyelembevételével együttműködési megállapodásban vagy helyi előírásokban kell szabályozni.

Megjegyzés: Lásd a 3.1.1.1. pont második bekezdését.

3.2. Bevezető irányító szolgálatot ellátó egység és körzeti irányító szolgálatot ellátó egység között.

3.2.1. Amikor a körzeti irányító szolgálatot és a bevezető irányító szolgálatot nem ugyanaz a légiforgalmi irányító egység látja el, az ellenőrzött repülésekért a körzeti irányító szolgálatot ellátó egység felelős, kivéve a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység irányítási felelőssége alá tartozó:

a) leszálló légi járműveket, amelyeket a körzeti irányító központ neki irányításra átadott;

b) induló légi járműveket, ameddig azokat át nem adta a körzeti irányító központnak és

c) átrepülő légijárműveket, amelyeket a körzeti irányító központ neki irányításra átadott.

3.2.1.1. Olyan körülmények között, amikor bevezetési sorrendet állapítottak meg, rendszerint a körzeti irányító szolgálatot ellátó egység felelős a légijárműveknek a várakozási pontig való engedélyezéséért és a várható bevezetési idő és várakozási utasítások ezen engedélyekbe való belefoglalásáért.

3.2.1.2. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek akkor kell átvennie az érkező és/vagy átrepülő légijármű irányítását - feltéve, hogy ezt a légijárművet neki átadják -, amikor a légijármű a megegyezés szerinti átadási pontra érkezik, és ezután neki kell az irányítást végeznie, mialatt a légijármű a repülőteret megközelíti, illetve az illetékeségi körzetében működik.

3.3. Két körzeti irányító szolgálatot ellátó egység között

3.3.1. A légijármű 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, amikor a légijárművet irányító körzeti irányító szolgálatot ellátó egység a szomszédos illetékeségi terület határának átrepülését számítja, vagy más olyan földrajzi helyen, illetve időpontban, amelyben a két körzeti irányító szolgálatot ellátó egység előzőleg megegyezett.

4. A katonai forgalommal kapcsolatos felelősség

4.1. A műveleti repülések (OAT) számára, vagy a polgári ATS egységekkel rádió-összeköttetést tartani nem tudó katonai légijárművek számára kijelölt, másnapra szóló időszakosan korlátozott légtér (TSA) és egyéb külön légtér biztosítását igénylő tevékenységek légtérigényét Napi Légtérfelhasználási Terv-ben kell összesíteni, melyet továbbítani kell az érintett polgári és katonai ATS egységek számára, valamint hozzáférhetővé kell tenni minden légtérfelhasználó számára.

4.1.1. OAT repüléseknek általában az alábbi repülések minősíthetők:

- a repülést nem lehet a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben előírtak szerint végrehajtani (pl. meghatározott magasság alatti repülések számára előírt sebességmegkötések, a látvarepülésekhez szükséges látástávolság, felhőktől való távolság), vagy

- a repülést földközélen olyan sebességgel hajtják végre, amely nem teszi lehetővé az egyéb légijárművek megfelelő időben történő észlelését és a kitérési manőver időben történő végrehajtását, vagy

- az adott légijármű útvonala vagy repülési profilja nagymértékben változó, és az útvonaltól történő eltérés veszélyezteti a feladat végrehajtását. Idetartoznak a polgári légijárművek sebességtartományát meghaladó sebességű, hirtelen manővereket végrehajtó, vagy nagy emelkedési vagy süllyedési mértékkel végrehajtott repülések, vagy

- több légijármű hajt végre olyan tevékenységet, amely veszélyt jelenthet az abban részt nem vevő légijárművek számára (pl. légi tevékenységgel járó hadgyakorlatok, légi harcgyakorlás, nagy tömegű kötelékrepülések).

4.2. Légi tevékenységgel járó hadgyakorlatok (és a repülésre veszélyes egyéb tevékenységek) esetén a katonai és polgári légügyi hatóságok eseti légtérrel különítenek el a feladat végrehajtására. A polgári ATC egységek csak annak biztosításáért felelősek, hogy az irányításuk alatt álló forgalmat az elkülönített légtéren kívül tartsák. Az elkülönített légtéren belüli forgalom elkülönítéséért, valamint azért, hogy a katonai forgalom a légtéren belül maradjon, az illetékes katonai ATS egységek felelősek.

Az elkülönített légtérből kilépő, illetve a polgári ATC által ellenőrzött légtérbe előzetes koordinálás nélkül belépő légijárművek okozta eseményekért a felelősség az illetékes katonai ATC egységet terheli.

Megjegyzés: Az elkülönített légtérben működő légijárművek és az egyéb ellenőrzött légtérekben működő légijárművek közötti elkülönítés módjának és mértékének leírását az 1. számú melléklet 1.16.6. pontja tartalmazza.

4.3. Ha nincs lehetőség valamely polgári ATS egység által kezelt légijárművel a TSA elkerültetésére, a TSA-ba történő belépéshez és az abban történő működéshez az illetékes katonai ATC egység engedélyét kell kérni. A katonai engedély szerint működő légijármű TSA-n belüli szabályszerű elkülönítéséért az illetékes katonai ATC egység felelős.

5. A személyzet nélküli szabad ballonokkal kapcsolatos felelősség

5.1. A Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság (LRI) Légtérigazgatók Csoport (AMC) számára benyújtott közepes vagy nehéz, személyzet nélküli szabad ballonok tervezett repüléséről érkezett tájékoztatás vételekor az AMC kötelessége a tájékoztatás szétosztása az összes érintett számára. A tájékoztatásnak a következőket kell tartalmaznia:

a) a ballon azonosító jele vagy a repülési feladat kódjelölése,
b) a ballon kategóriája és jellemzői,
c) SSR kód,
d) a felbocsátás helye,
e) a felbocsátás megkezdésének tervezett időpontja vagy a felbocsátások tervezett időperiódusa,
f) az emelkedés várható iránya,
g) az utazómagasságok (nyomásmagasság - QNH), és
h) a 60 000 láb (18 000 méter) nyomásmagasság keresztezéséig számított emelkedési idő, vagy a 60 000 láb (18 000 méter), vagy alatta kijelölt utazómagasság eléréséig számított emelkedési idő, a várható földrajzi pont megjelölésével együtt.

5.2. Közepes vagy nehéz, személyzet nélküli szabad ballonok tényleges felbocsátásáról szóló tájékoztatás vételekor a légiforgalmi szolgálati egységek kötelessége a tájékoztatás szétosztása az összes érintett számára. A tájékoztatásnak a következőket kell tartalmaznia:

a) a ballon azonosító jele vagy a repülési feladat kód jelölése,
b) a ballon kategóriája és jellemzői,
c) SSR kód,
d) a felbocsátás helye,
e) a felbocsátások időpontja,
f) a 60 000 láb (18 000 méter) nyomásmagasság keresztezéséig számított emelkedési idő, vagy a 60 000 láb (18 000 m), vagy alatta kijelölt utazómagasság eléréséig számított emelkedési idő, a várható földrajzi pont megjelölésével együtt,
g) a repülés befejezésének várható dátuma és időpontja, valamint
h) a tervezett leszállási hely, ha az lehetséges.

5.3. Ha alapos okkal feltételezhető, hogy egy közepes vagy nehéz, személyzet nélküli szabad ballon nemzetközi határokat fog keresztezni, az AMC NOTAM kiadásának kezdeményezésével tájékoztassa a felbocsátás előtti és a felbocsátással kapcsolatos tevékenységről az érintett államok ATS egysége(i)t. Ha a Magyar Köztársaság és az érintett államok úgy állapodtak meg, akkor a tervezett felbocsátásról szóló tájékoztatást szóban is meg lehet adni közvetlen ATS beszédüzemű távközlési berendezések segítségével az érintett körzeti irányító központok részére.

5.4. A légiforgalmi szolgálati egységeknek a lehetséges mértékben radarral kell a közepes és nehéz, személyzet nélküli szabad ballonokat figyelniük. Ha szükséges, vagy a légijármű-vezető kérésére radarelkülönítést kell biztosítani a légijárművek és az olyan ballonok között, amelyeket radarral azonosítottak, vagy amelyek pontos helyzete ismert.

A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK ÁLTALÁNOS MŰKÖDÉSI GYAKORLATA

6. Repülési tervek (RPL, FPL, AFIL)

6.1. A légiforgalmi szolgálatokat igénybe vevő légijárműveknek tervezett repüléseik adatait tartalmazó repülési terv benyújtásával kell tájékoztatniuk a légiforgalmi szolgálati egységeket.

Megjegyzés: A repülési tervek benyújtására, elfogadására, szétosztására vonatkozó előírásokat a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet tartalmazza.

7. Áttérés IFR repülésről VFR repülésre

7.1. IFR repülésről VFR repülésre való áttérés csak akkor fogadható el, ha az ATS egység a légijármű parancsnoka által kezdeményezett olyan közleményt kapott, amely kifejezetten magában foglalja "CANCELLING MY IFR FLIGHT" a "TÖRLÖM IFR REPÜLÉSEMET" kifejezést, az érvényes repülési tervében foganatosítandó módosításokkal együtt, ha ilyenek is vannak. Semmiféle felhívást nem szabad tenni IFR repülésről VFR repülésre történő áttérésre sem közvetlenül, sem közvetve.

7.2. Az ATS egységnek semmi más választ nem kell adnia, mint az
"IFR FLIGHT CANCELLED AT ... (time)" "IFR REPÜLÉS TÖRÖLVE (időpont)-KOR" szövegű nyugtázást.

7.3. Amikor egy ATS egység olyan tájékoztatás birtokában van, hogy a repülés útvonalán valószínűleg műszeres meteorológiai körülmények állnak fenn, az IFR repülésről VFR repülésre áttérni szándékozó légijármű-vezetőt erről lehetőség szerint értesíteni köteles.

Megjegyzés: Lásd VIII. Rész 4.3.2.1. pontot.

7.4. Annak az ATS egységnek, amely egy légijárműtől IFR-ről VFR-re való áttérésre vonatkozó közleményt vesz, a vétel után - amilyen hamar csak lehetséges - intézkednie kell, hogy ezt a tájékoztatást a repülés további útvonalán érintett ATS egységek megkapják.

8. Engedélyek és tájékoztatások

8.1. Tárgykör

8.1.1. A légiforgalmi irányítói engedélyeknek a légiforgalmi irányító egységek által történő kiadása csak az ismert forgalommal összhangban történő működésre jelent felhatalmazást a légijármű részére.

8.1.2. Az engedélyek kizárólag csak a légiforgalom meggyorsításán és elkülönítésén alapulnak, és nem jogosítanak fel senkit arra, hogy a repülés biztonsága érdekében vagy bármilyen más okból az előírt érvényes szabályokat megsértse.

Megjegyzés: A Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KőViM rendelet 2.6.1.3. pontja szerint a légiforgalmi irányító által kiadott engedélyek csupán a forgalmi és repülőtéri körülményekre vonatkoznak, és nem mentesítik a légijármű-vezetőt az érvényes szabályok és rendelkezések esetleges megsértésével kapcsolatos semmilyen felelőssége alól.

8.1.3. Az engedélyek azokon az ismert forgalmi körülményeken alapulnak, amelyek a légijárművek biztonságos működését érintik. Ezek a forgalmi körülmények nemcsak a levegőben és a munkaterületen lévő azon légijárművekre vonatkoznak, amelyek irányítás alatt állnak, hanem a használatos munkaterületen lévő valamennyi jármű forgalmára és nem állandó jellegű akadályokra is.

8.1.4. Ha a légiforgalmi irányítói engedély nem felel meg a légijármű parancsnokának, akkor módosított engedélyt kérhet - és ha lehetséges - kaphat.

8.2. Engedélyek kiadása

8.2.1. A légiforgalmi irányító egységeknek olyan engedélyeket kell kiadniuk, amelyek az összeütközések megelőzése, a légiforgalom szabályszerű áramlásának fenntartása és meggyorsítása érdekében szükségesek.

8.2.2. A közelkörzeten átrepülő légijárműveket amikor lehetséges, a közelkörzetbe való belépési és onnan való kilépési pontok közötti legrövidebb úton kell engedélyezni. Hasonlóképpen az érkező és/vagy induló légijárműveket a közelkörzetben, amikor lehetséges, a belépési ponttól a leszállási repülőtérig, vagy az indulási repülőtértől a kilépésig, a legrövidebb úton kell engedélyezni.

9. A légiforgalom áramlásának szervezése

9.1. Amikor egy légiforgalmi irányító szolgálati egység előtt nyilvánvalóvá válik, hogy a már elfogadott forgalmon kívül további forgalmat nem képes átvenni egy adott időperióduson belül egy meghatározott helyen, vagy meghatározott légtérben, vagy erre csak megadott mértékben képes, akkor erről értesíteni köteles valamennyi érintett egységet, beleértve az áramlás szervező egységet is.

Megjegyzés: A légiforgalom áramlásának szervezésével kapcsolatos szabályokat és eljárásokat részleteiben az Eurocontrol Központi Áramlás Szervező Egység Kézikönyve (CFMU Handbook) tartalmazza.

10. Magasságmérő-beállítási eljárások

10.1. A légijárművek függőleges helyzetének kifejezési módja

10.1.1. A légijárművek függőleges helyzetét tengerszint feletti magasságokban kell kifejezni az átváltási magasságon vagy ez alatt, kivéve a 10.1.1.1. és 10.1.1.2. pontokban foglalt eseteket, és repülési szintekben, az átváltási szinten vagy felette.

Az átváltási rétegen keresztül történő repüléseknél a függőleges helyzetet emelkedés esetén repülési szintekben, süllyedés közben pedig tengerszint feletti magasságokban kell kifejezni.

Budapest FIR-ben átváltási magasságként 9000 láb (2750 m) AMSL-t kell használni.

Budapest FIR-ben az átváltási magasságon vagy ez alatt végrehajtott útvonalrepülések során a légijárművek függőleges helyzetét a ferihegyi QNH értékhez viszonyítva kell kifejezni.

A műszeres megközelítést végrehajtó érkező légijárművek számára a rendeltetési repülőtér tényleges QNH értékét az ATS egységeknek továbbítaniuk kell a légijárművezetők számára.

10.1.1.1. Amikor egy légijármű, amelynek egyes sorszámmal engedélyezték a leszállást, QFE magasságmérő beállítás mellett fejezi be a megközelítést, akkor a légijármű függőleges helyzetét a repülőtér tengerszinthez viszonyított magasságára (aerodrome elevation) vonatkoztatva kell kifejezni repülésének azon szakasza alatt, ahol a QFE magasságmérő eljárás alkalmazható, azzal a kivétellel, hogy a magasságot a futópályaküszöb tengerszinthez viszonyított magasságában kell közölni:

a) olyan műszerezett futópályáknál, ahol a küszöb 2 méterrel (7 láb) vagy többel a repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága alatt van, és

b) precíziós futópályáknál.

10.2. Az átváltási szint meghatározása

10.2.1. Az átváltási szintnek az átváltási magasság felett használatos legalacsonyabb repülési szintnek kell lennie.

10.2.2. Az átváltási szintet az illetékes ATC egység határozza meg úgy, hogy biztosítva legyen legalább 1000 láb (300 m) vastagságú átváltási réteg függőleges elkülönítésként az átváltási magasság felett.

10.2.3. A tényleges átváltási szint meghatározásához az alábbi táblázat használatos:

Átváltási magasság		QNH hPa	Átváltási szint Budapest FIR-ben
9000 láb	2750 m	1013,3 és felette	FL 100
		1013,2 - 977,2	FL 110
		977,1 és alatta	FL 120

10.3. Tájékoztató nyújtása

10.3.1. Az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek mindig rendelkezésére kell álljon a minimális biztonságos magasságra vonatkozó tájékoztató, hogy azt a levegőben lévő légijármű kérésére továbbíthassa, arra az útvonalra vagy útvonalszakaszra, amelyre azt kéri.

10.3.2. Az ATS központoknak a légijárműveknek való továbbítás céljára mindig álljon rendelkezésre a felelősségük alá tartozó repüléstájékoztató körzetre és az irányító körzetekre vonatkozó, megfelelő számú QNH jelentés vagy nyomás-előrejelzés.

10.3.3. A megközelítési engedélyeknek tartalmazniuk kell az átváltási szintet is.

10.3.4. A QNH magasságmérő beállítási értéket meg kell adni a bevezetési, vagy a forgalmi körbe való belépési engedélyekben, valamint az induló légijárművek gurulási engedélyében, kivéve, ha tudott, hogy a légijármű már vette ezt a tájékoztatást.

10.3.5. A légijárművek számára a helyi előírásoknak megfelelően kérésre vagy 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 láb) vagy többel a repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága alatt van, valamint

b) a precíziós futópályákat, mely esetekben a QFE értéket a vonatkozó futópálya küszöbére kell megadni.

10.3.6. A légijárművek részére adott magasságmérő-beállítási értékeket a legközelebbi alacsonyabb, teljes hektopascal értékre kerekítve kell megadni.

11. A nehéz turbulencia kategória, RNAV képesség hiánya és az MLS képesség jelzése

11.1. A nehéz turbulencia kategóriába tartozó légijárművek vezetői érkezés, illetve indulás előtt a bevezető irányító egységgel, illetve a repülőtéri irányító toronnyal való első összeköttetés felvételekor közvetlenül a légijármű hívójele után mondják be a "HEAVY" (NEHÉZ) szót.

11.2. Ha valamely állami légijármű nem rendelkezik RNAV berendezéssel, a légijármű-vezetőjének a légijármű hívójelét követően a "NEGATIVE-RNAV" kifejezést kell használnia, amikor első ízben létesít összeköttetést valamely irányítói frekvencián.

11.3. Ha a helyi előírások így rendelkeznek, a légijárművek vezetői a megfelelő MLS képesség jelölését érkezés, illetve indulás előtt a bevezető irányító egységgel, illetve a repülőtéri irányító toronnyal való első összeköttetés felvételekor közölik.

Megjegyzés: Mindaddig, amíg a repülési adatfeldolgozó rendszerek nem képesek az MLS képességet ábrázoló jelölések feldolgozására, addig követelmény lehet, hogy a légijárművek egyes repülésükre vonatkozó MLS képességüket rádió-összeköttetés útján továbbítsák az ATC-nek:

12. Helyzetjelentések

12.1. A helyzetjelentések adása

12.1.1. A 12.1.3. pontban meghatározott eseteket kivéve, a fontos pontokkal meghatározott útvonalakon helyzetjelentéseket kell adni az egyes kijelölt kötelező jelentőpontok felett vagy átrepülésük után amilyen hamar csak lehet. Más pontok feletti további jelentések adását is kérheti az illetékes légiforgalmi szolgálati egység, amikor az ilyen jelentések a légiforgalmi szolgálat ellátása érdekében szükségesek.

12.1.2. A fontos pontokkal ki nem jelölt útvonalon helyzetjelentést kell adni a repülés megkezdése után 15 perces időközönként, kivéve a 12.1.3. pontban meghatározott eseteket. Gyakoribb időközökben további helyzetjelentéseket is kérhet az illetékes légiforgalmi szolgálati egység, amikor az ilyen jelentések a légiforgalmi szolgálatok céljai számára szükségesek.

12.1.3. Amikor a légijárművek haladására vonatkozó adatok más forrásból rendelkezésre állnak, például a földi radarállomásoktól (lásd V. Rész 6.4.4), valamint egyéb olyan körülmények között, amikor az egyes kiválasztott légijárművektől származó rendszeres jelentések elhagyása elfogadható, a légijárműveket fel lehet menteni az alól, hogy minden egyes kijelölt jelentőpontnál vagy időpontban helyzetjelentéseket adjanak.

12.1.4. A 12.1.1. és a 12.1.2. pontok alatti helyzetjelentéseket azon légiforgalmi szolgálati egységnek kell megadni, amely azt a légteret szolgálja ki, ahol a légijármű működik. Ezenfelül amikor az illetékes ATS hatóság a légiforgalmi tájékoztató kiadványban előírja, vagy az illetékes légiforgalmi szolgálati egység ezt kéri, az utolsó helyzetjelentést az egyik repüléstájékoztató körzetből vagy irányító körzetből a szomszédos repüléstájékoztató körzetbe vagy irányító körzetbe való belépés előtt meg kell adni annak a légiforgalmi szolgálati egységnek, amely azt a légteret szolgálja ki, amelybe a légijármű belépni készül.

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

12.2. A helyzetjelentések tartalma

Megjegyzés: - A helyzetjelentések tartalmára vonatkozó előírásokat a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet tartalmazza.

12.2.1. A légijárművek által továbbított helyzetjelentésekből a repülési magasságra vonatkozó információ kihagyható, ha az SSR "C" mód információból nyert repülési szint vagy tengerszint feletti magasság - amelyik a megfelelő - címkes formában, folyamatosan az irányítók rendelkezésére áll és amikor a "C" módból származó SSR információk biztonságos és hatékony felhasználására megfelelő eljárásokat dolgoztak ki.

12.3. ADS jelentések

12.3.1. Budapest FIR-ben a légiforgalmi szolgálatok és a légijárművek között ADS jelentések használata jelenleg nem lehetséges.

13. Különleges légijelentések továbbítása

13.1. A légiforgalmi szolgálati egységeknek a légijárművektől származó, repülésre veszélyes meteorológiai jelenségekről szóló tájékoztatások vételét követően azokat haladéktalanul továbbítaniuk kell az egységet kiszolgáló meteorológiai hivataluknak. A továbbított adatoknak a veszélyes jelenségen túlmenően tartalmazniuk kell a légijármű hívójelét, helyzetét és a jelentés időpontját.

14. Légiforgalmi esemény jelentése

14.1. A légi jármű által, az érintett ATS egység részére továbbított légiforgalmi eseményjelentést az ATS egységnek Légiforgalmi Esemény Jelentés űrlapon kell rögzíteni, amelyet továbbítani kell az illetékes légiközeledési hatóság számára.

Megjegyzés: A légiforgalmi eseményjelentés űrlapot a kitöltési előírásokkal együtt a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet tartalmazza.

14.2. A légiforgalmi szolgálatok személyzetének az általuk észlelt szabálytalanság esetén jelen előírás 3. Függelékében található űrlapot kell kitöltenie és azt a légiközeledési hatóság számára kell továbbítani.

14.3. A légiközeledési hatóság a légi járművek közelségéből adódó veszélyeztetés mértékét, a kivizsgálás során az alábbiak szerint osztályozza:

- Összeütközési veszély.
- Kétséges biztonság.
- Nincs összeütközési veszély.
- Nem egyértelmű veszélyhelyzet.

14.4. Az eseményt/balesetet kivizsgáló hatóságnak, a légi járművek közelségére vonatkozó esemény vizsgálatát ki kell terjesztenie a légiforgalmi szolgálatokra is.

15. Légi járművek rádió-távbeszélő hívójelének megváltoztatása

15.1. A légiforgalmi irányító egységek a biztonság érdekében utasíthatnak bármely légi járművet, hogy változtassa meg rádió-távbeszélő hívójelét, amennyiben két vagy több légi jármű rádió-távbeszélő hívójele olyan, hogy fennállhat az összetévesztés lehetősége.

15.1.1. Az ilyen hívójel-változtatás csak ideiglenes jellegű lehet, és csak abban/azokban a légtér(ek)ben alkalmazható, ahol az összetévesztés lehetősége fennáll.

15.1.2. Az összetévesztés elkerülése érdekében a légiforgalmi irányító egység, amennyiben szükséges, azt a légi járművet, melynek hívójelét megváltoztatta, a helyzetének és/vagy magasságának megadásával is azonosíthatja.

15.1.3. Ha egy légiforgalmi irányító egység megváltoztatja valamelyik légi jármű hívójelét, biztosítania kell, hogy a légi jármű ismételtlen a repülési tervében szereplő hívójelét használja, amikor a légi járművet egy másik légiforgalmi irányító egységnek átadják, hacsak a két érintett egység között a hívójel-változtatást előzetesen nem koordinálták.

15.1.4. Az illetékes légiforgalmi irányító egységnek tájékoztatnia kell az érintett légi járművet, ha annak ismételtlen a repülési tervben szereplő hívójelét kell használnia.

16. Összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszerrel (ACAS) felszerelt légi járművekkel kapcsolatos eljárások

16.1. Az ACAS-szal felszerelt légi járművek számára a légiforgalmi szolgálatok által nyújtandó eljárásoknak azonosaknak kell lenniük az ACAS-szal fel nem szerelt légi járművekével. Főleg az összeütközések elkerülésének, a megfelelő elkülönítés létrehozásának, valamint a konfliktust jelentő forgalomról szóló tájékoztatásnak és esetleg kitéritési tevékenységgel kapcsolatos eljárásoknak meg kell felelniük a szokványos ATS eljárásoknak, és ki kell zárni a légi jármű ACAS berendezéstől függő lehetőségeinek figyelembevételét.

16.2. Abban az esetben, ha egy légiforgalmi irányítás alatt lévő légi jármű megoldási tanácsadásnak megfelelően manőverez, és erről az irányítást tájékoztatták, az irányító a légi jármű-vezetővel történő kommunikáció során ne adjon olyan utasításokat a légi járműnek, mely a megoldási tanácsadással ellentétes.

Ha egy légi jármű a megoldási tanácsadás alapján eltér a kiadott ATC engedélyétől az irányító elkülönítési felelőssége megszűnik ezen légi jármű és a tanácsadási manőver következtében érintett többi légi jármű között. Mindazonáltal, amikor a körülmények ezt lehetővé teszik, az irányítók törekedjenek arra, hogy forgalmi tájékoztatást adjanak a manőver által érintett légi járműveknek.

Az irányítóknak az összes érintett légi jármű közötti elkülönítés biztosítására vonatkozó felelőssége akkor áll fenn ismét, amikor:

a) a légiforgalmi irányító nyugtázza a légi jármű-vezető jelentését, hogy a légi jármű visszatért a kiadott engedélyhez, vagy

b) a légiforgalmi irányító nyugtázza a légi jármű-vezető jelentését, hogy a légi jármű visszatérőben van a kiadott engedélyhez, és módosított engedélyt ad ki, amelyet a légi jármű személyzete nyugtáz.

1. Megjegyzés: A légi jármű ACAS-szal való felszereltsége általában nem ismert a légitforgalmi irányítók előtt.
2. Megjegyzés: A légitforgalmi irányítók és a légi jármű-vezetők által használandó rádió-távbeszélő kifejezéseket a IX. Rész 3.1.2. pontja tartalmazza.

16.3. Az ACAS berendezések hatékonyságának ellenőrzése és a berendezés továbbfejlesztésének elősegítése érdekében ACAS manőverek végrehajtása esetén a légi jármű-vezetőknek és a légitforgalmi irányítóknak "ACAS Implementation Monitoring Form"-ot kell kitölteniük, amit a légi jármű üzemben tartói és az ATS hatóságok egymás számára megküldenek.

Megjegyzés: Az ATS egységek által használandó űrlapot jelen előírás 6. Függeléké, a légi jármű-vezetők által használatos űrlapot a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet "P." Függeléké tartalmazza.

17. UHF-rádióval felszerelt légi járművek üzemelése 8,33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülék használatához kötött légterben

17.1. Amennyiben a földi UHF rendszer kiépítettsége lehetővé teszi az UHF-rádióberendezéssel felszerelt állami légi járművek megfelelő beillesztését az egyéb légi járművek forgalmába, a 8,33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülék használatához kötött légterekben engedélyezni kell az UHF-rádiókészülékkel felszerelt állami légi járművek működését.

Megjegyzés: Az UHF-rádióberendezések hatótávolságára vonatkozó információkat Légitforgalmi Tájékoztató Kiadványokban teszik közzé.

II. Rész

KÖRZETI IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLAT

LÉGIJÁRMŰVEK ELKÜLÖNÍTÉSE KÖRZETI IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLAT ELLÁTÁSAKOR

1. Általános előírások az ellenőrzött forgalom elkülönítésére

- 1.1. Függőleges vagy vízszintes elkülönítést kell biztosítani:
- a) az A és B osztályú légterekben valamennyi repülés között;
 - b) a C, D és E osztályú légterekben az IFR repülések között;
 - c) a C osztályú légterben az IFR és VFR repülések között;
 - d) IFR és különleges VFR repülések között valamint;
 - e) a különleges VFR repülések között, kivéve D és E osztályú légterek esetében a nappali órákban, amikor a légi járműveknek engedélyezték az emelkedést vagy süllyedést azzal a feltétellel, hogy saját elkülönítést tartanak és látási meteorológiai körülmények között maradnak.

1. Megjegyzés: A fent említett kivételt képező repülések számára kiadható engedélyekkel kapcsolatban lásd a 13. pontot.

2. Megjegyzés: B és E osztályú légterek Budapest FIR-ben jelenleg nem kerültek kijelölésre.

3. Megjegyzés: A várakozásra vonatkozó rendelkezések a III. Rész 11. pontjában találhatók.

1.2. Olyan manőver végrehajtására nem adható engedély, amely két légi jármű között a távolságot az adott körülmények között alkalmazható elkülönítési minimumnál kisebbre csökkentené.

1.3. Az előírt minimumoknál nagyobb elkülönítést kell alkalmazni mindenkor, amikor légi jármű keltette turbulencia, vagy valamely rendkívüli körülmény - mint például jogellenes beavatkozás - különleges óvatosságot

teszt szükségessé. Ezt az összes tényező gondos figyelembevételével kell végezni, hogy elkerülhető legyen a légiforgalom áramlásának a túlzott elkülönítések alkalmazásával történő megzavarása.

1. Megjegyzés: Valamely légitársasággal kapcsolatos jogellenes beavatkozás különleges körülmény esetét képezi, mely esetleg szükségessé teheti az előírt minimumoknál nagyobb elkülönítés alkalmazását a jogellenes beavatkozás alatt álló és más légitársaságok között.

2. Megjegyzés: A légitársaságok turbulenciakategóriába sorolását és a hosszirányú elkülönítési minimumokat a IV. Rész 16. pontja és az V. Rész 7. pontja tartalmazza.

1.4. Ahol két légitársaság elkülönítésére alkalmazott elkülönítési fajta vagy minimum nem tartható fenn, ott másfajta elkülönítést, vagy minimumot kell létrehozni azon időpont előtt, mielőtt az előzőleg alkalmazott elkülönítés az előírt minimumok alá csökkenne.

FÜGGŐLEGES ELKÜLÖNÍTÉS

2. Függőleges elkülönítés alkalmazása

2.1. A függőleges elkülönítést úgy érik el, hogy az előírt magasságmérő-beállítási eljárásokat alkalmazó légitársaságoktól megkövetelik, hogy különböző repülési szinteken vagy tengerszint feletti magasságokon repüljenek, az I. Rész 10.1. pont előírásainak megfelelően.

3. Függőleges elkülönítési minimum

3.1. A függőleges elkülönítési minimum:

A függőleges elkülönítési minimum névleges 1000 láb (300 m) FL 290 (8850 m STD) alatt és névleges 2000 láb (600 m) FL 290-en, illetve felette.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a függőleges elkülönítés alkalmazására szolgáló repülési magasságok lépcsőzését a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KőViM rendelet tartalmazza.

4. Legalacsonyabb utazómagasság

4.1. Körzeti irányító szolgálat ellátásakor IFR légitársaságok részére az ellenőrzött légtér alsó határa alatt utazómagasság nem jelölhető ki.

4.2. Budapest FIR 9500 láb AMSL és FL 460 között ellenőrzött légtérnek minősül.

Megjegyzés: Lásd az I. Rész 1. pont 2. Megjegyzését.

5. Utazómagasságok kijelölése

5.1. Hacsak a forgalmi körülmények és koordinációs eljárások utazóemelkedés engedélyezését nem teszik lehetővé, a körzeti irányító központ rendszerint csak egy utazómagasságot engedélyezzen a légitársaságok saját irányítói körzetén túli repülésre, mégpedig azt az utazómagasságot, amelyen a légitársaság be fog lépni a következő irányítói körzetbe. A légitársaság javasolja, hogy az útvonalon kérjen meg minden további kívánt utazómagasság-változtatást.

5.1.1. Az utazóemelkedési technika alkalmazására feljogosított légitársaságoknak engedélyezni kell, hogy az utazóemelkedést két magasság között (pl. FL 200 és FL 310 között) vagy egy meghatározott magasság felett (pl. FL 240 fölött) hajtsa végre.

5.2. Ha szükséges, hogy egy olyan légitársaság az utazómagasságát változtassák meg, amely olyan ATS útvonalon közlekedik, mely részben ellenőrzött légtérben, részben ellenőrzött légtérrel kívül lett kijelölve, és az utazómagasságok kiosztásának rendszere nem azonos, ezeket a változtatásokat - amennyiben lehetséges - ellenőrzött légtérrel belül, egy rádiónavigációs berendezés felett hajtsák végre, ha van ilyen megfelelően telepített berendezés.

5.3. Amikor egy légitársaság engedélyezték, hogy olyan utazómagasságon lépjen be egy központ irányítói körzetébe, amely alacsonyabb, mint az útvonal egy további szakaszára megállapított minimális magasság, az illető

körzeti irányító központ kezdeményezze módosított engedély kiadását a légi jármű számára, még akkor is, ha a légi jármű-vezető nem kérte a szükséges utazómagasság megváltoztatását.

5.4. Amennyiben szükséges, engedélyezhető a légi járműnek az utazómagasság megváltoztatása meghatározott időben, helyen, vagy meghatározott függőleges sebességgel.

5.5. Az azonos rendeltetési helyre tartó légi járművek utazómagasságait, amennyire csak lehet, oly módon kell kijelölni, hogy azok megfeleljenek a rendeltetési helyen a bevezetési sorrendnek.

5.6. Valamely utazómagasságon haladó légi jármű rendszerint elsőbbséget élvez egy másik, ugyanazon utazómagasságot kérő légi járművel szemben. Amikor két vagy több légi jármű van ugyanazon az utazómagasságon, rendszerint az elől haladó légi járműnek van elsőbbsége.

5.7. Egy légi járműnek csak akkor jelölhető ki egy másik légi jármű által előzőleg foglalt magasság, miután ez utóbbi jelentette annak elhagyását. Ha viszont az irányító egységnek tudomása van arról, hogy az adott légtérben erős turbulencia van, vagy az érintett légi jármű utazóemelkedést hajt végre, az ilyen kijelöléssel mindaddig várni kell, amíg a magasságot szabaddá tevő légi jármű nem jelentette a megkívánt minimummal elkülönített másik magasságot.

5.8. Az ellenőrzött repülésekre kijelölendő utazómagasságokat a légi járművek részére a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KőViM rendelet "C." Függelékében lévő táblázatból kell választani. Ezeket az utazómagasságokat a magyar AIP is tartalmazza.

6. Függőleges elkülönítés emelkedés vagy süllyedés közben

6.1. Az azonos rádiófrekvencián összeköttetést tartó légi jármű-vezetőknek - hozzájárulásukkal - engedélyezhető, hogy előírt függőleges elkülönítést tartsanak légi járműveik között emelkedés vagy süllyedés közben.

VÍZSZINTES ELKÜLÖNÍTÉS

Megjegyzés: A radarelkülönítésre vonatkozó előírásokat az V. Rész 7.3. pontja tartalmazza.

7. Oldalirányú elkülönítés

7.1. Oldalirányú elkülönítés alkalmazása

7.1.1. Oldalirányú elkülönítést oly módon kell alkalmazni, hogy a tervezett útvonalak azon részei közötti távolság, amelyeken a légi járműveket oldalirányban kell elkülöníteni, sohasem legyen kevesebb, mint az oldalirányú elkülönítési minimumokban előírt távolság.

Megjegyzés: A 7.2. pontban leírt elkülönítési minimumok magukba foglalják azok megfelelő védőterületeit is.

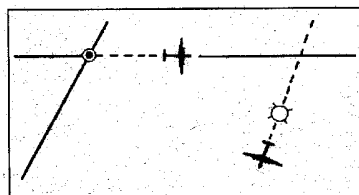
7.1.2. Azonos magasságon működő légi járművek oldalirányú elkülönítésekor a légi járművektől meg kell követelni, hogy látással, navigációs eszközök felhasználásával, illetve területi navigációs berendezések segítségével meghatározott különböző útvonalakon vagy különböző földrajzi helyek felett repüljenek.

7.1.3. A navigációs berendezés hibájáról vagy a navigációs képesség követelmény csökkenéséről vett tájékoztatást követően az ATC-nek, szükség szerint más elkülönítési minimumot kell alkalmaznia.

7.2. Oldalirányú elkülönítés kritériumai és minimumai

7.2.1. Oldalirányú elkülönítés a következő módszerek valamelyikével valósítható meg:

7.2.1.1. *Azonos vagy különböző földrajzi helyek használata.* A helyzetjelentések kétséget kizáróan egyértelművé teszik, hogy a légi járművek látással, vagy navigációs berendezésekhez való viszonyítással meghatározott különböző földrajzi helyek felett vannak (lásd a II-1. ábrát).



II-1. ábra (lásd 7.2.1.1.)

7.2.1.2. *Azonos navigációs berendezés vagy navigációs módszer használata.* A légitársaságoktól megkövetelik, hogy olyan meghatározott útirányokon repüljenek, amelyek között az alkalmazott navigációs berendezésnek vagy módszernek megfelelő minimális elkülönítés áll fenn a következők szerint:

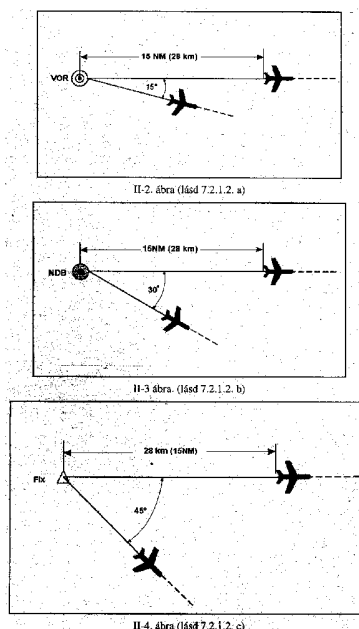
a) VOR: legalább 15 fokkal és a berendezéstől 15 NM (28 km) vagy annál nagyobb távolságban (lásd a II-2. ábrát);

b) NDB: legalább 30 fokkal és a berendezéstől 15 NM (28 km) vagy annál nagyobb távolságban (lásd a II-3. ábrát);

c) számított helyzetnavigáció dead reckoning - DR): legalább 45 fokkal széttartó útirányok és az akár látással, akár navigációs berendezéshez való viszonyítással meghatározott útirány keresztezési ponttól legalább 15 NM (28 km) vagy annál nagyobb távolságban (lásd a II-4. ábrát).

d) RNAV üzemelés: legalább 15 fokkal széttartó útirányok. Az oldalirányú elkülönítés akkor áll fenn, amikor az egyik légitársaság útirányának védőterülete nem fedi át a másik légitársaság útirányának védőterületét. Az elkülönítés függ az érintett útirányok egymással bezárt szögétől és az érintett útvonalakra meghatározott védőterületek nagyságától. Ezen kritériumok együttes teljesüléséből származó, a két útvonal keresztezési pontjától számított távolság lesz az, ahol a két légitársaság között az oldalirányú elkülönítés fennáll.

Megjegyzés: A fenti a)-d) pontokban meghatározott elkülönítéseket csak az egymástól széttartó irányon repülést végző légitársaságok között lehet alkalmazni.



7.2.1.3. *Különböző navigációs berendezések vagy módszerek használata.* A különböző navigációs berendezéseket használó légitársaságok között, valamint egy hagyományos navigációs berendezést használó és egy RNAV berendezést használó légitársaság között oldalirányú elkülönítést kell létrehozni úgy, hogy az alkalmazott navigációs berendezés(ekre) vagy az RNP-re kiszámított légtér védőterületei ne fedjék át egymást.

7.2.1.4. *RNAV üzemelés (ahol RNP-t előírnak) párhuzamos útirányokon, vagy ATS útvonalakon.* Kijelölt légtérben vagy kijelölt útvonalakon, ahol RNP-t írtak elő, az RNP-vel felszerelt légitársaságok között oldalirányú elkülönítés érhető el azáltal, hogy megkövetelik, hogy a légitársaságok olyan párhuzamos útirányok vagy ATS útvonalak középvonalán repüljenek, melyek egymás közötti távolsága biztosítja, hogy az útirányok vagy ATS útvonalak védőterületei ne fedjék egymást.

Megjegyzés: Párhuzamos útirányok között vagy párhuzamos ATS útvonalak középvonalai között - melyekre RNP típust írtak elő - az oldaltávolság, a meghatározott vonatkozó RNP típus függvénye. Az RNP típuson alapuló útirányok vagy ATS útvonalak közötti oldaltávolság meghatározására vonatkozó útmutatót az ICAO Annex 11 A. és B. mellékletei tartalmazzák.

7.2.1.5. *Átmenet egy olyan légtérbe, ahol nagyobb oldalirányú elkülönítési minimumot alkalmaznak. A légijárművektől megkövetelik, hogy olyan meghatározott útirányokon repüljenek:*

- a) melyek valamely megfelelő minimummal egymástól el vannak különítve; majd ezt követően*
- b) legalább 15 fokkal széttartó irányt követnek mindaddig, amíg az alkalmazható elkülönítési minimumot létre nem hozzák; és*
- c) az illetékes ATS hatóság által jóváhagyott módon biztosítható, hogy a légijárművek rendelkeznek a pontos útvonaltartáshoz szükséges navigációs képességgel.*

8. Hosszirányú elkülönítés

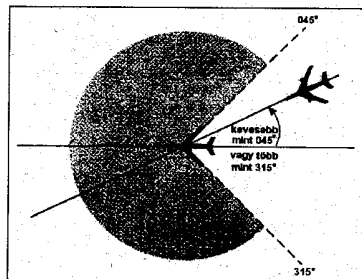
8.1. A hosszirányú elkülönítés alkalmazása

8.1.1. A hosszirányú elkülönítést úgy kell alkalmazni, hogy az elkülönítés alatt álló légijárművek számított helyzetei közötti távolság ne legyen kevesebb az előírt minimumoknál. Ugyanazon vagy széttartó útvonalakon közlekedő légijárművek között a hosszirányú elkülönítés fenntartható Mach-számban kifejezett sebességkülönbségen alapuló eljárás alkalmazásával.

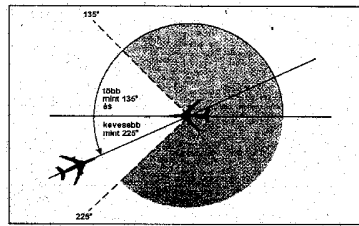
8.1.2. A hosszirányú elkülönítést úgy kell létrehozni, hogy a légijárművektől meg kell követelni, hogy megadott időben induljanak el vagy, hogy úgy késleltessék repülésüket, hogy egy megadott időben érkezzenek valamely földrajzi hely fölé, illetve, hogy egy megadott időpontig várakozzanak valamely földrajzi hely felett.

8.1.3. A hosszirányú elkülönítési minimumokban szereplő kifejezések, mint *azonos útirány, reciprok útirányok és keresztező útirányok* a következőket jelentik:

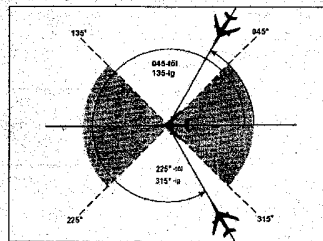
- a) Azonos útirány (lásd a II-5. ábrát):*
azokat az azonos útirányokat és keresztező útirányokat, illetve azok szakaszait jelenti, amelyek egymással 45 foknál kisebb vagy 315 foknál nagyobb szöget zárnak be, és melyeknek védőterületei fedik egymást.
- b) Reciprok útirányok (lásd a II-6. ábrát):*
azokat a szembetartó útirányokat vagy keresztező útirányokat, illetve azok szakaszait jelenti, amelyek egymással 135 foknál nagyobb, de 225 foknál kisebb szöget zárnak be, és melyeknek védőterületei fedik egymást.
- c) Keresztező útirányok (lásd a II-7. ábrát):*
azokat a keresztező útirányokat, illetve azok szakaszait jelenti, amelyek eltérnek a fenti *a)* és *b)* pontban leírtakról.



II-5. ábra (lásd 8.1.3. a)



II-6. ábra (lásd 8.1.3. b)



II-7. ábra (lásd 8.1.3. c)

8.2. Időn alapuló hosszirányú elkülönítési minimumok

8.2.1. Azonos utazómagasságon lévő légitjárművek

8.2.1.1. Azonos útirányon repülő légitjárművek

a) 15 perc (lásd a II-8. ábrát)

b) 10 perc, ha a navigációs berendezések lehetővé teszik a gyakori helyzet- és sebességmeghatározást (lásd a II-9. ábrát), vagy

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a telepített navigációs berendezések gyakori helyzet- és sebességmeghatározást tesznek lehetővé.

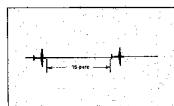
c) 5 perc a következő esetekben, feltéve, hogy valamennyi esetben az elől haladó légitjármű tényleges önsebessége legalább 20 kt (37 km/órával) nagyobb, mint az öt követő légitjárműé (lásd a II-10. ábrát):

i) azon légitjárművek között, amelyek ugyanarról a repülőtérrel indultak el,

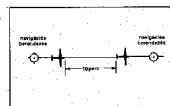
ii) útvonalon haladó azon légitjárművek között, amelyek ugyanazon egzakt jelentőpont átrepülését jelentették,

iii) induló és útvonalon haladó légitjárművek között, miután az útvonalon haladó légitjármű egy olyan helymeghatározó berendezés átrepülését jelentette, amelynek az indulási repülőtérhez viszonyított helyzete biztosítja, hogy az 5 perces elkülönítés megvalósítható annál a pontnál, ahol az induló légitjármű csatlakozik az előbbi légitjármű útvonalához, vagy

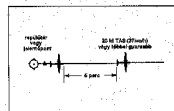
d) 3 perc a c) pont alatti esetekben azzal a feltétellel, hogy az elől haladó légitjármű 40 csomóval (74 km/órával) vagy ettől nagyobb tényleges önsebességet (TAS) tart, mint az öt követő légitjármű (lásd a II-11. ábrát).



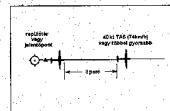
II-8. ábra (lásd 8.2.1.1. a)



II-9. ábra (lásd 8.2.1.1. b)



II-10. ábra (lásd 8.2.1.1. c)



II-11. ábra (lásd 8.2.1.1. d)

8.2.1.2. Időn és radaron megfigyelt távolságon alapuló hosszirányú elkülönítési minimumok:

3 perc minimális hosszirányú elkülönítés alkalmazható azonos vagy keresztező útirányon haladó, akár azonos magasságon, akár emelkedőben vagy süllyedőben lévő légitjárművek között, feltéve, hogy:

1 - repülésük előrehaladását az érintett légiforgalmi irányító egység radarral folyamatosan ellenőrzi, és

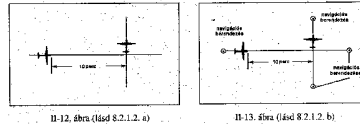
2 - a légitjárművek közötti, radarral megfigyelt távolság 20 NM-nél soha nem kisebb.

Ennek az elkülönítésnek az alkalmazása függ mindazon korlátozó tényezőktől, melyek a radar használatára vonatkozóan jelen előírás V. Rész 1.10. pontjában találhatók.

Megjegyzés: Jelen elkülönítési módszer két ATC egység között irányításátadás esetén használható, ha az együttműködési megállapodás ezt lehetővé teszi.

8.2.1.3. Keresztező útirányokon repülő légitársaságok

- a) 15 perc (lásd a II-12. ábrát), vagy
- b) 10 perc, ha a navigációs berendezések lehetővé teszik a gyakori helyzet- és sebességmeghatározást (lásd a II-13. ábrát).

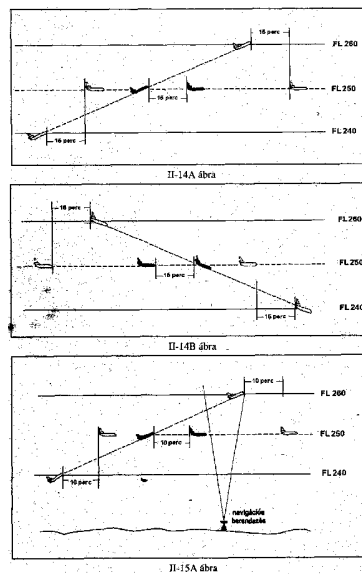


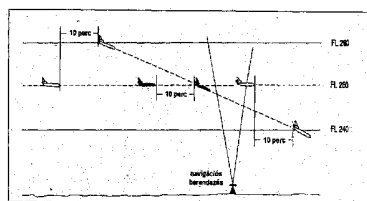
8.2.2. Emelkedő vagy süllyedő légitársaságok

8.2.2.1. *Azonos útirányon haladó forgalom.* Amikor egy légitársaság keresztezi az ugyanazon útirányon haladó másik légitársaság magasságát, a következő minimális hosszirányú elkülönítést kell biztosítani:

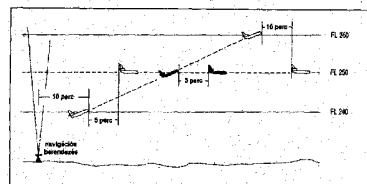
- a) 15 perc mindaddig, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak (lásd a II-14A és II-14B ábrát), vagy
- b) 10 perc mindaddig, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak, feltéve, hogy ezen elkülönítést csak ott alkalmazzák, ahol a navigációs berendezések lehetővé teszik a gyakori helyzet- és sebességmeghatározást (lásd a II-15A és II-15B ábrát), vagy
- c) 5 perc mindaddig, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak, feltéve, hogy a magasságváltás 10 percen belül megkezdődik azon időpont után, amikor a második légitársaság jelentette ugyanazon egzakt jelentőpont átrepülését (lásd a II-16A és II-16B ábrát).

Megjegyzés: Ahol ez az eljárás jelentős magasságváltoztatással jár együtt, az eljárás alkalmazásának megkönnyítése érdekében a süllyedő légitársaságot le lehet engedni az alacsonyabb légitársaság feletti valamely megfelelő magasságra, illetve az emelkedő légitársaságnak engedélyezhető a magasabban lévő légitársaság alatti valamely megfelelő magasság, hogy lehetséges legyen az elkülönítés további ellenőrzése mindaddig, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak.

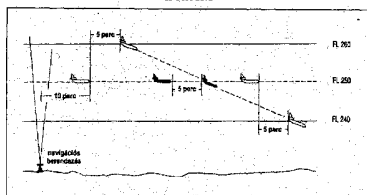




II-15B ábra



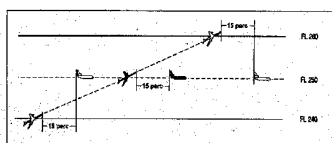
II-16A ábra



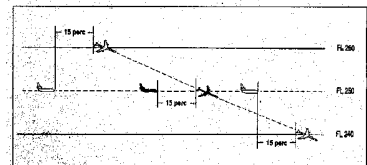
II-16B ábra

8.2.2.2. Keresztező útirányokon haladó forgalom

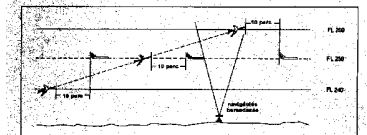
- 15 perc mindaddig, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak (lásd a II-17A és II-17B ábrát), vagy
- 10 perc mindaddig, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak, feltéve, hogy a navigációs berendezések lehetővé teszik a gyakori helyzet- és sebességmeghatározást (lásd a II-18A és II-18B ábrát).



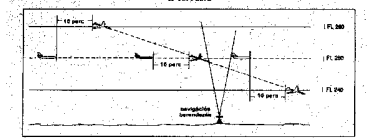
II-17A ábra



II-17B ábra

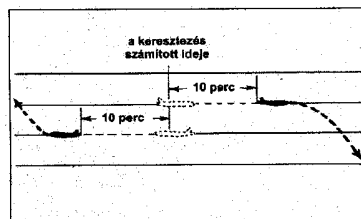


II-18A ábra



II-18B ábra

8.2.3. Reciprok útirányokon haladó forgalom. Ahol oldalirányú elkülönítést nem biztosítottak, ott függőleges elkülönítést kell alkalmazni a találkozás számított időpontja előtti és utáni 10 perces időtartamra (lásd a II-19. ábrát). Ha megállapították, hogy a légi járművek már elhagyták egymást, akkor ezt a minimumot nem kell alkalmazni.



II-19. ábra

8.3. Távolságon alapuló hosszirányú elkülönítési minimumok DME berendezés felhasználásával.

8.3.1. Az elkülönítést DME-hez viszonyítva jelentett légi járműhelyzetek közötti, az előírt távolság(ok)nál nem kisebb távolság(ok) fenntartásával kell létrehozni. A fenti elkülönítés alkalmazásakor közvetlen légiforgalmi irányító-légi jármű-vezető összeköttetést kell fenntartani.

Megjegyzés: Figyelembe kell venni, hogy a légi jármű-vezetők által jelentett távolság a DME berendezéstől számított átlós és sohasem horizontális távolságot jelent. Így tehát a DME állomás felett átrepülő légi jármű "távolsága" a repülés magasságával közel megegyező érték!

8.3.1.1. Azonos utazómagasságon lévő légi járművek

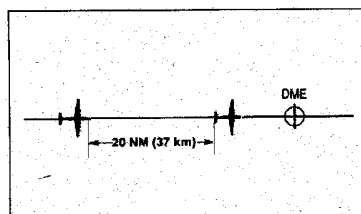
8.3.1.1.1. Légi járművek azonos útirányon:

a) 20 NM (37 km), feltéve, hogy:

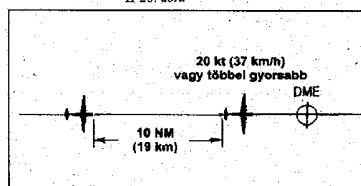
- i) mindegyik légi jármű "útirányon" lévő DME állomásokat használ, és
- ii) az elkülönítést a légi járművektől gyakori időközönként beszerzett egyidejű DME értékekkel ellenőrzik annak biztosítására, hogy a minimumot meg ne sértsék (lásd a II-20. ábrát).

b) 10 NM (19 km), feltéve, hogy:

- i) az elől haladó légi jármű tényleges önsebessége legalább 20 kt-val (37 km/óra) nagyobb, mint az öt követő légi járműé,
- ii) mindegyik légi jármű "útirányon" lévő DME állomásokat használ, és
- iii) az elkülönítést a légi járművektől olyan időközönként beszerzett egyidejű DME értékekkel ellenőrzik, ahogy az szükséges annak biztosításához, hogy a minimumot létrehozzák és meg ne sértsék (lásd a II-21. ábrát).

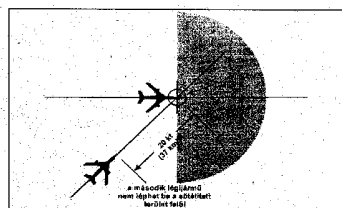


II-20. ábra

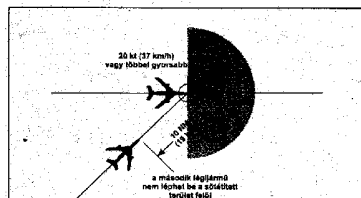


II-21. ábra

8.3.1.1.2. Légi járművek keresztező útirányon. Ugyancsak a 8.3.1.1.1. pontban leírt elkülönítéseket kell alkalmazni, feltéve, hogy mindegyik légi jármű az útirányok keresztezési pontjában elhelyezett állomástól mért távolságot jelenti, és ezen útirányok egymással kevesebb mint 90 fokos szöget zárnak be (lásd a II-22A és II-22B ábrát).



II-22A ábra

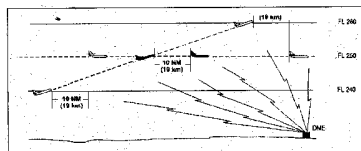


II-22B ábra

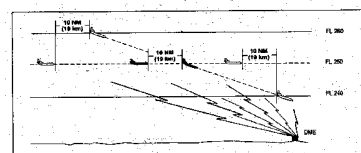
8.3.1.2. *Azonos útirányon emelkedő vagy süllyedő légitársítások között:* 10 NM (19 km) mindaddig, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak, feltéve, hogy:

- mindegyik légitársítás "útirányon" lévő DME állomásokat használ,
- az egyik légitársítás tartja a magasságát, míg függőleges elkülönítés nem áll fenn, és
- az elkülönítést a légitársításoktól beszerzett egyidejű DME értékekkel hozzák létre (lásd a II-23A és II-23B ábrát).

Megjegyzés: Ahol ez az eljárás jelentős magasságváltoztatással jár együtt, az eljárás alkalmazásának megkönnyítése érdekében a süllyedő légitársítást le lehet engedni az alacsonyabb légitársítás feletti valamely megfelelő magasságra, vagy az emelkedő légitársításnak engedélyezhető a magasabban lévő légitársítás alatti valamely megfelelő magasság, hogy lehetséges legyen az elkülönítés további ellenőrzése mindaddig, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak.



II-23A ábra (lásd 8.3.1.2. c)



II-23B ábra (lásd 8.3.1.2. c)

8.3.1.3. *Légitársítások reciprok útirányokon.* Útirányon lévő DME-t használó légitársításoknak engedélyezhető, hogy más, szintén útirányon lévő DME-t használó légitársítások által elfoglalt magasságokra, vagy magasságokon keresztül emelkedjenek vagy süllyedjenek, feltéve, hogy minden kétséget kizáróan megállapították, hogy az érintett légitársítások elhagyták egymást és egymástól legalább 10 NM-re (19 km) vagy az illetékes ATS hatóság által megállapított más távolságértékre vannak.

8.4. Időn alapuló hosszirányú elkülönítési minimum Mach-szám-technika alkalmazásával

Megjegyzés: A radarirányítás közben alkalmazható, Mach-szám-technikán alapuló elkülönítési szabályok az V. Rész 7.5. pontjában találhatók.

8.4.1. A sugárhajtóművel felszerelt légitársításnak tartania kell az ATC által engedélyezett Mach-számot, és attól csak az ATC-től előzetesen beszerzett engedély alapján térhet el. Valamely lényeges okból szükségessé váló (pl. turbulencia) és azonnal végrehajtott Mach-szám-változtatásról az ATC-t amilyen hamar csak lehetséges, értesíteni kell.

8.4.2. A légijármű-vezetőjének az emelkedési vagy süllyedési engedélykéréssel együtt közölnie kell, ha légijárművének teljesítménye nem teszi lehetővé az utoljára kijelölt Mach-szám tartását az útvonalon történő emelkedés vagy süllyedés során.

8.4.3. Amikor ugyanazon útvonalon Mach-szám-technikát használnak, az alábbi minimális hosszirányú elkülönítést kell alkalmazni akár azonos magasságot tartó, akár emelkedőben vagy süllyedőben lévő sugárhajtóművel felszerelt légijárművek között:

i) 10 perc, vagy

ii) 9 és 5 perc között, feltéve, hogy az elől haladó légijármű Mach-száma az alábbi értékkel nagyobb, mint az öt követő légijárműé:

- 9 perc, ha az elől haladó légijármű 0,02 Mach-hal gyorsabb,
 - 8 perc, ha az elől haladó légijármű 0,03 Mach-hal gyorsabb,
 - 7 perc, ha az elől haladó légijármű 0,04 Mach-hal gyorsabb,
 - 6 perc, ha az elől haladó légijármű 0,05 Mach-hal gyorsabb,
 - 5 perc, ha az elől haladó légijármű 0,06 Mach-hal gyorsabb,
- feltéve, hogy:

a) az érintett légijárművek ugyanazon jelentőpont átrepülését jelentették és azonos útirányon, vagy folyamatosan széttartó útirányokon repülnek mindaddig, amíg egyéb elkülönítést nem biztosítottak, vagy

b) ha az érintett légijárművek nem ugyanazon jelentőpont átrepülését jelentették, de radarral vagy más módon biztosítható, hogy az útvonaluk azon közös pontjánál, amelytől a későbbiekben mindketten azonos útirányon, vagy melytől folyamatosan széttartó útirányokon repülnek megfelelő időkülönbség lesz a légijárművek között,

8.4.4. Ha Mach-szám-technika felhasználásával a légijárművek között 10 perces hosszirányú elkülönítési minimumot alkalmaznak, az elől haladó légijárműnek azonos vagy nagyobb Mach-számban kifejezett sebességet kell tartania, mint az öt követő légijárműnek.

8.5. Távolságon alapuló hosszirányú elkülönítési minimum RNAV berendezés felhasználásával

8.5.1. RNAV berendezésen alapuló elkülönítést úgy kell alkalmazni, hogy az RNAV helyzetjelentéseket adó légijárművek között a távolság ne legyen kevesebb az előírt minimumnál. Az RNAV-on alapuló elkülönítés alkalmazása során közvetlen rádió-összeköttetést kell tartani az irányító és a légijármű-vezető között.

8.5.1.1. A kért RNAV távolsági tájékoztatások légijármű-vezetők által történő gyorsabb biztosításának elősegítése érdekében a helyzetjelentéseket, amikor csak lehetséges egy közös, mindkét légijármű előtt lévő útponthoz viszonyítva kell kérni.

8.5.2. Az RNAV berendezésen alapuló távolságelkülönítést az RNAV berendezéssel felszerelt légijárművek között lehet alkalmazni, az RNAV útvonalakon vagy a VOR berendezéssel kijelölt ATS útvonalakon.

8.5.3. RNAV berendezésen alapuló 80 NM (150 km) minimális elkülönítést lehet alkalmazni a 10 perces időn alapuló hosszirányú elkülönítés helyett. Az azonos útirányon repülő légijárművek közötti RNAV elkülönítések alkalmazásakor Mach-szám-technikát kell használni úgy, hogy az elől haladó légijármű Mach-számban kifejezett sebessége azonos vagy nagyobb legyen, mint az öt követő légijárműé.

8.5.4. A sugárhajtóművel felszerelt légijárműnek tartania kell az ATC által engedélyezett Mach-számot, és attól csak az ATC-től előzetesen beszerzett engedély alapján térhet el. Valamely lényeges okból szükségessé váló (pl. turbulencia) és azonnal végrehajtott Mach-szám-változtatásról az ATC-t, amilyen hamar csak lehetséges, értesíteni kell.

8.5.4.1. A légijármű-vezetőjének az emelkedési vagy süllyedési engedélykéréssel együtt közölnie kell, ha a légijárműve teljesítménye nem teszi lehetővé az utoljára kijelölt Mach-szám tartását az útvonalon.

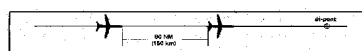
8.5.5. A légijármű-vezetőjétől eredő olyan közlemény vételekor, hogy az RNAV berendezése meghibásodott vagy nem működik, az ATC-nek az RNAV-on alapuló távolságelkülönítési minimumot tilos alkalmazni.

8.5.6. *Azonos utazómagasságon haladó légijárművek*

8.5.6.1. *Azonos útirányon haladó légijárművek* (lásd a II-24. ábrát): 80 NM (150 km) RNAV távolságon alapuló elkülönítési minimum alkalmazható, feltéve, hogy:

a) az egyes légijárművek távolsági jelentése ugyanazon "útirányon" lévő út-ponthoz/tól viszonyítva történik,

b) az elkülönítést, a légijárművektől gyakori időközönként és egyidejűleg beszerzett RNAV távolsági jelentésekkel ellenőrzik az előírt minimum fenntartása céljából.

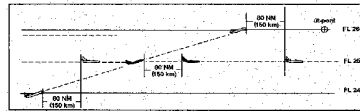


II-24. ábra (lásd 8.5.6.1.)

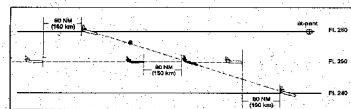
8.5.7. *Azonos útirányon haladó emelkedő vagy süllyedő légijárművek*

8.5.7.1. 80 NM (150 km) RNAV távolságon alapuló elkülönítési minimum alkalmazható mindaddig, amíg függőleges elkülönítést nem hoznak létre, feltéve, hogy:

- a) az egyes légi járművek távolsági jelentése ugyanazon "útirányon" lévő út-ponthoz/tól viszonyítva történik,
- b) az egyik légi jármű tartja a magasságát mindaddig, amíg függőleges elkülönítést nem hoznak létre és
- c) az elkülönítést, a légi járművektől egyidejűleg beszerzett RNAV távolsági jelentésekkel ellenőrzik (lásd a II-25A és a II-25B ábrát).



II-25A ábra (lásd 8.5.7.1.-c)

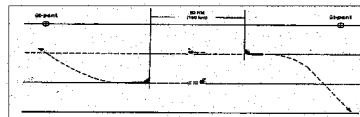


II-25B ábra (lásd 8.5.7.1.-c)

Megjegyzés: Ahol ez az eljárás jelentős magasságváltoztatással jár együtt, az eljárás alkalmazásának megkönnyítése érdekében a légi járműnek engedélyezhető az alacsonyabb légi jármű feletti valamely megfelelő magasságra való süllyedés, illetve az emelkedő légi járműnek engedélyezhető a magasabban lévő légi jármű alatti valamely megfelelő magasságra való emelkedés, hogy lehetséges legyen az elkülönítés további ellenőrzése mindaddig, amíg függőleges elkülönítést létre nem hoznak.

8.5.8. Reciprok útirányon haladó légi járművek

8.5.8.1. RNAV-ot alkalmazó légi járműnek engedélyezhető, hogy más, szintén RNAV-ot alkalmazó légi jármű által elfoglalt magasságra, vagy magasságon keresztül emelkedjen vagy süllyedjen, feltéve, hogy minden kétséget kizáróan megállapították, hogy az RNAV-ot alkalmazó légi járművek ugyanazon "útirányon" lévő út-ponthoz/tól viszonyított távolsági tájékoztatások adása alapján legalább 80 NM-mel (150 km) elhagyták egymást (lásd a II-26. ábrát).



II-26. ábra (lásd 8.5.8.1.)

ELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUMOK CSÖKKENTÉSE

9. Az elkülönítési minimumok csökkentése

9.1. A 7. és 8. pontokban részletezett elkülönítési minimumok Budapest FIR-ben az V. Rész 7. pontjában részletezetteknek megfelelően csökkenthetők, amikor gyors és megbízható összeköttetési eszközökön túlmenően, az illetékes légiforgalmi irányító szolgálati egység számára radaron alapuló légi jármű helyzettájékoztatás áll rendelkezésre.

LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓI ENGEDÉLYEK

10. Légiforgalmi irányítói engedélyek kiadása

10.1. Induló légi járművek

10.1.1. A körzeti irányító központ adjon ATC engedélyt a bevezető irányításnak, vagy a repülőtéri irányító toronynak az engedélykérés vétele után a lehető legrövidebb időn belül, vagy ha lehetséges, még a kérés előtt.

Ha az ACC és APP egységek között megkötött együttműködési megállapodásban azt előírják, az APP az ACC-vel történő előzetes koordináció nélkül is kiadhat ATC engedélyt az induló légi járművek részére.

10.2. Úton lévő légi járművek

10.2.1. A légiforgalmi irányítói engedélyeket olyan időpontban kell kiadni, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre annak a légi jármű felé történő továbbítására és arra, hogy a légi jármű az abban foglaltakat végrehajtsa.

10.2.2. Ha a légi jármű olyan repülési terv szerint működik, amely azt tünteti fel, hogy a repülés a kezdeti szakaszban nem ellenőrzött és az indulási irányító körzetet követően a repülés további szakasza körzeti irányító központ engedélyének függvénye, az ilyen légi járművet fel kell kérni, hogy az ATC engedély beszerzése céljából létesítsen összeköttetést azzal a körzeti irányító központtal, melynek körzetében az ellenőrzött repülést megkezdi.

Megjegyzés: A fenti 10.2.2. pontban leírtak például a D vagy E osztályú légtérből C osztályú légtérbe belépő VFR repülésekre vonatkoztathatók.

10.2.3. Ha a légi jármű olyan repülési terv szerint működik, amely azt tünteti fel, hogy a repülés első szakasza tartozik majd a légiforgalmi irányítás alá, és az azt követő szakasz lesz nem ellenőrzött repülés, az ilyen légi járműnek rendszerint addig a pontig kell engedélyezni a repülést, ahol az ellenőrzött repülés véget ér.

10.2.4. A körzeti irányító központ felkérheti a vele szomszédos körzeti irányító központot, hogy valamely meghatározott időszakban a légi járműveknek csak egy meghatározott pontig adjon engedélyt.

10.2.5. Amennyiben a légi járműnek az indulási helyen kezdeti engedélyt adtak, az illetékes körzeti irányító központ felelőssége módosított engedélyt kiadni, valahányszor az szükségessé válik és forgalmi tájékoztatást adni, ha a helyzet úgy kívánja.

10.2.6. A repülések hangsebesség közeli és hangsebesség feletti szakaszaiban, figyelembe véve a légi járművek működési korlátait, az engedélyek módosításait csökkentse minimálisra.

10.2.7. Ha a forgalmi helyzet és a koordinációs eljárások azt megengedik, a légi jármű-vezető kérésére engedélyezni kell az utazóemelkedést. Az ilyen engedélyt meghatározott magasság feletti vagy meghatározott magasságok közötti utazóemelkedésre kell kiadni.

10.2.8. Amikor a légi jármű-vezető kéri, a légi járműnek a lehetőségekhez képest engedélyezzék, hogy az előre bejelentett közeli körzeti késleltetés meghatározott részét vagy teljes egészét repülésének utolsó szakaszán alacsonyabb utazósebességgel való repüléssel teljesítse.

10.2.9. Amikor egy légi jármű az indulási repülőtéren közbenső leszállásokkal végzett repülés különböző szakaszaiba nyújt be repülési terveket, akkor a kezdeti engedélyhatár az első rendeltetési repülőtérről legyen, és a repülés ezt követő szakaszaiba új engedélyeket kell kiadni.

10.2.9.1. A közbenső leszállásokkal végzett repülés második szakaszára és minden egyes azt követő szakaszra vonatkozó repülési terv csak akkor válik aktívvá ATS és SAR célokra, amikor az illetékes ATS egység értesítést kapott arról, hogy a légi jármű az adott indulási repülőtérről elindult.

11. A légiforgalmi irányítói engedélyek tartalma

11.1. Az engedélyek meghatározott és tömör adatokat tartalmazzanak, és azokat lehetőleg szabvány kifejezések felhasználásával kell megfogalmazni.

11.2. Az engedélyeknek a VIII. rész 4.2.5.2.1. pontjában előírt adatokat kell tartalmazniuk.

12. A légiforgalmi irányítói (útvonal) engedélyek leírása

12.1. Engedélyhatár

12.1.1. Engedélyhatárt kell meghatározni megfelelő jelentőpont vagy repülőtérről, vagy ellenőrzött légtérhatár nevének megadásával.

12.1.2. Amikor előzetes koordináció történt azon egységekkel, amelyek irányítása alá kerül majd a légi jármű, vagy ha biztosnak látszik, hogy a koordináció elfogadható időben elvégezhető az irányítás átvétele előtt, akkor az engedélyhatár a rendeltetési repülőtérről legyen. Ha ez keresztülvihetetlen, akkor egy megfelelő közbenső pontot kell engedélyhatárként kijelölni és a koordinációt olyan gyorsan kell lebonyolítani, hogy a rendeltetési repülőtérről szóló engedély kiadható legyen, amilyen hamar csak lehetséges.

12.1.3. Ha egy légi jármű egy szomszédos irányítói körzetben lévő közbenső pontig kapott engedélyt, akkor az illetékes szomszédos körzeti irányító központ felelős a rendeltetési repülőtérről szóló módosított engedély lehető leghamarabb történő kiadásáért.

12.1.4. Amikor a rendeltetési repülőtér irányítói körzeten kívül fekszik, az az illetékes irányító egység adja ki az engedélyt az irányítói körzet határáig történő repülésre, amelynek körzetén a légi jármű utoljára átrepül.

12.2. A repülés útvonala

12.2.1. A repülés útvonalát, ha szükségesnek ítélik, minden egyes engedélyben részletezni kell. Az "engedélyezve a repülési tervben feltüntetett útvonalon" (cleared via flight planned route) kifejezés bármely útvonal vagy útvonalszám megjelölésére felhasználható, feltéve, hogy az útvonal vagy útvonalszám azonos a repülési tervben benyújtottal, és az elegendő útvonal leírás részletet tartalmaz ahhoz, hogy az egyértelműen a légi járművet útvonalára vezesse. Az "engedélyezve a (megjelölés) indulási útvonalon" vagy "a (megjelölés) érkezési útvonalon" kifejezések akkor alkalmazhatók, ha az érintett repülőtérre szabvány indulási vagy érkezési útvonalakat jelöltek ki, és ezeket a Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban közzétették.

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

12.2.3. Bármely kétség felmerülése esetén a légi jármű-vezetőjének részletes útvonal-megadást kell kérnie az érintett légiforgalmi szolgálati egységtől.

12.2.4. RNP5 képességű RNAV berendezéssel fel nem szerelt állami légi járműveket vagy az olyan légi járműveket, melyek RNAV berendezése meghibásodott, nem RNAV berendezés használatán alapuló SID-ken és STAR-okon kell vezetni.

Útvonalrepülés során az ilyen 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, DME) kell repülni.

Megjegyzés: Az ilyen módon repültetett légi járművek esetében az érintett légiforgalmi irányító egység részéről folyamatos radarmegfigyelésre lehet szükség.

Ha a fenti eljárások nem alkalmazhatók, a légiforgalmi irányító egységnek radarvektorálással kell a légi járművet vezetnie, míg az saját navigációval történő működésre nem képes.

12.3. Magasságok

12.3.1. Az engedélyekben a magasságokra vonatkozó utasításoknak a VIII. Rész 4.2.5.2.2. pontjában előírt adatokból kell állniuk.

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

Amint az az 1.1. pontban is szerepel, 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. Ilyen esetben az így engedélyezett légi járműnek kell biztosítania azt, hogy az engedély időtartama alatt ne kerüljön olyan közelségbe más légi járművekhez, hogy ez által összeütközési veszély jöjjön létre.

Megjegyzés: Magától értetődő, hogy a VFR repülésnek mindig látási meteorológiai körülmények között kell maradnia. Ennek megfelelően, egy VFR repülésnek olyan engedély kiadása, hogy repüljön VMC-ben saját elkülönítés tartásával, semmi más nem céloz, csupán annak hangsúlyozását, hogy az engedély érvényessége alatt a légiforgalmi irányítás elkülönítést nem biztosít.

13.1. D és E osztályú légterekben történő üzemelés esetén, ha a légi jármű kéri, a másik légi jármű-vezető beleegyezésével a körzeti irányító központ engedélyt adhat nappal, látási meteorológiai körülmények között működő ellenőrzött repülésnek arra, hogy VMC-ben maradván saját elkülönítést tartson a másik légi járműtől. Amikor valamely ellenőrzött repülésnek ilyen engedélyt adnak, a következőket kell alkalmazni:

- a) az engedély a repülés egy meghatározott szakaszára vonatkoztatva csak FL 100 (3050 m STD) 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;
- c) ha az IFR repülést végző légi jármű parancsnoka azt látja, hogy az időjárási körülmények romlanak, és úgy gondolja, hogy a VMC-ben való repülés lehetetlenné válik, köteles tájékoztatni az ATC-t, mielőtt IMC-be kerülne, és a megadott alternatív utasításoknak megfelelően kell eljárnia.

Megjegyzés: Lásd a 14.2. pontot is.

14. Mérvadó forgalomról szóló tájékoztatás

14.1. Mérvadó forgalom az az ellenőrzött forgalom, amelyről az ATC-nek biztosítani kellene az elkülönítést, azonban egy adott esetben az valamilyen okból nincs elkülönítve az adott ellenőrzött légi járműtől a II. Rész 2-8. pontjaiban, a III. Rész 3. pontjában és az V. Rész 6.6. pontjában előírt elkülönítési minimumok valamelyikével.

Megjegyzés: A II. rész 1. pontjának értelmében, de az abban meghatározott bizonyos kivételekkel, az ATC elkülönítést köteles biztosítani az IFR repülések között az A-E osztályú légterekben, valamint az IFR és VFR repülések között a B és C osztályú légterekben. Az ATC-nek nem kell elkülönítést biztosítani a VFR repülések között, a B osztályú légtereket kivéve. Ennek megfelelően IFR és VFR repülések egyaránt lehetnek mérvadó forgalmak az IFR forgalom számára, és IFR repülések lehetnek mérvadó forgalmak a VFR forgalom számára. A VFR repülések azonban - a B osztályú légtereket kivéve - nem jelentenek mérvadó forgalmat a többi VFR repülés számára.

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

Ez a tájékoztatás szükségszerűen vonatkozik VMC-ben a saját elkülönítés tartásával engedélyezett ellenőrzött repülésekre is.

14.3. A mérvadó forgalomról szóló tájékoztatásnak tartalmaznia kell:

- a) az érintett légi jármű repülési irányát;
- b) az érintett légi jármű típusát;
- c) az érintett légi jármű utazómagasságát és azon helyhez legközelebb eső jelentőpontra való számított érkezési idejét, ahol a magasság keresztezés meg fog történni.

Megjegyzés: A 14. pontban foglaltak nem gátolják meg az ATC-t abban, hogy az irányítása alatt lévő légi járműveknek bármely más rendelkezésre álló tájékoztatást megadjon a repülésbiztonság fokozásának céljából.

15. A repülési terv kért módosításának engedélyezése

15.1. A repülési terv kért módosításának engedélyezésekor (útvonal vagy utazómagasság) az engedélynek tartalmaznia kell a pontos módosítást.

15.2. Ha magasság változtatásról van szó és a repülési tervben egynél több magasság szerepel, akkor az engedélynek az összes ilyen magasságot tartalmaznia kell.

15.3. Amikor a forgalmi körülmények nem teszik lehetővé a repülési terv kért módosításának engedélyezését, a "nem engedélyezhetem" ("unable to clear") kifejezést kell alkalmazni. Amikor a körülmények indokolják, alternatív repülési tervet kell felajánlani.

15.4. A 15.3. pontban említett alternatív repülési terv felajánlása esetén, annak a módosított teljes engedélyt, vagy az engedélynek az alternatív megoldást tartalmazó részét kell magába foglalnia.

KÉNYSZERHELYZET ÉS RÁDIÓ-ÖSSZEKÖTTETÉS MEGSZAKADÁSA

16. Kényszerhelyzeti eljárások

16.1. Általános rész

16.1.1. Az egyes kényszerhelyzetekkel együtt járó különböző körülmények nem teszik lehetővé pontosan körülírt végrehajtandó eljárások kidolgozását. Az itt körvonalazott eljárások általános útmutatásként szolgálnak a légiforgalmi szolgálati egységek személyzetének. A légiforgalmi irányító egységeknek a legszorosabban együtt kell működniük, és az irányítóknak legjobb megítélésük szerint kell eljárniuk a kényszerhelyzetek kezelésében.

Megjegyzés: Annak jelzésére, hogy kényszerhelyzetben van, az SSR transzponderrel felszerelt légi jármű a következőképpen működtetheti válaszdóóját:

- a) "A" mód 7700-as kód, vagy

b) "A" mód 7500-as kód annak határozott jelzésére, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll.

16.2. Elsőbbség

16.2.1. A többi légi járművel szemben elsőbbséget kell biztosítani annak a légi járműnek, melyről tudott vagy feltételezik, hogy kényszerhelyzetben van, beleértve a jogellenes beavatkozás esetét is.

16.2.2. A "Nyitott Égbolt" szerződés keretében végzett ellenőrző repülések számára elsőbbséget kell biztosítani. Az ilyen légi jármű azonban nem élvez elsőbbséget a kényszerhelyzetben lévő, illetve a jogellenes beavatkozás alatt álló légi járművekkel szemben.

16.3. Jogellenes beavatkozás

16.3.1. A légiforgalmi szolgálatok személyzete legyen felkészülve arra, hogy valamely légi járművet érintő jogellenes beavatkozás bármilyen jelét felismerje.

16.3.2. Ha feltételezik, hogy valamely légi jármű jogellenes beavatkozás alatt áll, és az SSR "A" mód 7500 vagy 7700-as kód automatikus, jól megkülönböztethető jelzése nem biztosított, a radarirányító próbálja meg gyanúját alátámasztani a földi SSR dekóderének "A" mód 7500-as kódra, majd utána a 7700-as kódra kapcsolásával.

Az SSR transzponderrel felszerelt légi járműtől azt várják, hogy válaszadóját "A" mód 7500-as kóddal üzemelteti annak határozott jelzésére, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll. A légi jármű üzemeltetheti válaszadóját "A" mód 7700-as kódra annak jelzésére, hogy súlyos és közvetlen veszély fenyegeti, és azonnali segítségre van szüksége.

16.3.3. Ha valamely légi járműről tudott vagy feltételezett, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll, az ATS egységek haladéktalanul tegyenek eleget a légi jármű kéréseinek és várható szükségleteinek, beleértve a repülés útvonalán található, valamint bármely tervezett leszállási repülőtér léginavigációs berendezéseivel, eljárásaival és szolgálataival kapcsolatos tájékoztatásokra vonatkozó kéréseket is, valamint tegyenek meg minden intézkedést a repülés egyes szakaszai lebonyolításának meggyorsítására, beleértve a légi jármű biztonságos leszállását is.

16.3.3.1. Ezenkívül az ATS egységek:

a) minden körülmények között folytassák a repülés biztonságos lebonyolítását elősegítő tájékoztatások adását anélkül, hogy a légi járműtől választ várnának;

b) a rendelkezésre álló eszközök segítségével figyeljék és jegyezzék a repülés előrehaladását, valamint a szomszédos ATS egységekkel úgy koordinálják az irányítás átadását, hogy ahhoz a légi jármű részéről adásra vagy más tevékenységre ne legyen szükség, kivéve, ha a légi járművel az összeköttetés zavartalan maradt;

c) a repülésről folyamatosan tájékoztassák a többi érintett ATS egységet, beleértve azokat a szomszédos FIR-ekben lévő azon ATS egységeket is, melyeket a repülés érinthet;

Megjegyzés: A fenti előírás alkalmazásakor figyelembe kell venni minden tényezőt, amely befolyásolhatja a repülés előrehaladását, beleértve az üzemanyagkészletet, valamint az útvonal és a célrepülőtér hirtelen megváltoztatásának lehetőségét is. A cél az, hogy a körülményektől függően a lehető legkorábban biztosítsák az egyes ATS egységek számára a megfelelő tájékoztatásokat arra vonatkozóan, hogy a légi jármű az egység felelősségi területét várhatóan, vagy valószínűleg érinti.

d) értesítsék:

i) a légi jármű üzemben tartóját vagy kijelölt képviselőjét;

ii) az érvényes riasztási eljárásoknak megfelelően az illetékes mentést koordináló szervet;

iii) a kijelölt biztonsági hatóságot.

Megjegyzés: Feltételezik, hogy a kijelölt biztonsági hatóság és/vagy a légi jármű üzemben tartója ezt követően értesíti az egyéb érdekelt feleket az előre kidolgozott helyi eljárásoknak megfelelően.

e) a jogellenes beavatkozás körülményeivel kapcsolatos, megfelelő közleményeket közvetítsék a légi jármű és a kijelölt hatóságok között.

16.4. Kényszersüllyedés

16.4.1. Olyan értesítés vételekor, hogy egy légi jármű kényszersüllyedést hajt végre a többi forgalmon keresztül, haladéktalanul meg kell tenni minden lehetséges intézkedést az összes érintett légi jármű biztonsága érdekében. Ha szükségesnek ítéli, a légiforgalmi irányító egység azonnal adjon ki mindenkinek szóló vészközleményt a megfelelő rádióberendezések felhasználásával.

16.5. A légi jármű parancsnokok eljárásai

16.5.1. Az irányító egység azzal számol, hogy az ilyen vészközleményt vevő légi járművek elhagyják a megjelölt légerteret és a megfelelő rádiófrekvencián figyelnek, és várják a légiforgalmi irányító egység további engedélyeit.

16.6. A légiforgalmi irányító egység soron következő eljárásai

16.6.1. Közvetlenül a vészközlemény kisugárzása után az érintett körzeti irányító központ, a bevezető irányítás vagy repülőtéri irányító torony adjon ki további engedélyeket az összes érintett légi járműnek a kényszersüllyedés alatt és után követendő eljárásokra vonatkozóan.

17. Levegő-föld összeköttetés megszakadása

17.1. Amennyiben valamely irányítói körzetben, vagy repülőtéri irányítói körzetben működő légi járművel a kétoldali rádió-összeköttetést nem tudják fenntartani, a légiforgalmi irányító egységek az alábbiak szerint járnak el.

17.2. Amint ismeretessé válik, hogy a kétoldali rádió-összeköttetés megszakadt, meg kell győződni arról, hogy a légi jármű képes-e venni a légiforgalmi irányító egység adását, felkérve a légi járművet, hogy olyan meghatározott manővert hajtson végre, amely radarral megfigyelhető, és ha lehetséges, adjon meghatározott jelzést nyugtázásként.

17.3. Ha a légi jármű nem jelzi, hogy képes az adást venni és nyugtázni, akkor azon feltételezés alapján kell tartani az elkülönítést a rádió-összeköttetés nélküli és a többi légi jármű között, hogy a légi jármű a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben leírtak szerint jár el.

17.4. A megfelelő elkülönítés biztosítására tett intézkedéseket nem kell a 17.3. pontban említett feltételezésre alapozni, ha:

- a) megállapítást nyert, hogy a légi jármű a 17.3. pontban leírtaktól eltérő eljárást követ; vagy
- b) elektronikus vagy más berendezések útján a légiforgalmi irányító egységek megállapították, hogy a 17.3. pontban előírtaktól eltérő intézkedés hozható a biztonság csökkentése nélkül; vagy
- c) biztos értesítés érkezett, hogy a légi jármű leszállt.

17.5. Amint ismeretessé vált, hogy a kétoldali rádió-összeköttetés megszakadt, a légiforgalmi irányító egység által szükségesnek ítélt tájékoztatást, vagy a kényszerhelyzet megkövetelte utasításokat vakadással azonnal ki kell sugározni az érintett légi jármű részére mindazon rendelkezésre álló frekvencián, amelyen a légi jármű feltételezhetően figyel, beleértve a rendelkezésre álló útvonal-navigációs vagy bevezetőberendezések hangfrekvenciáit is. Ugyancsak tájékoztatást kell adni a leszállásra felhasználható repülőtereken uralkodó időjárási körülményekről.

17.6. Az összeköttetést elvesztett légi jármű feltételezett helyzetének közelében működő többi légi járműnek is megfelelő tájékoztatást kell adni.

17.7. Amint ismeretessé vált, hogy az illetékesége alá tartozó légterben haladó légi járművel nyilvánvalóan megszakadt a rádió-összeköttetés, a légiforgalmi szolgálati egység köteles a rádió-összeköttetés megszakadására vonatkozó tájékoztatást azonnal továbbítani a repülés útvonalán érintett összes légiforgalmi szolgálati egységnek. A körzeti irányító központ, amennyiben területén lévő rendeltetési repülőtér felé közeledő rádió-összeköttetést elvesztett légi járműről szerez tudomást, tegye meg a szükséges intézkedéseket a kitérő repülőtérre (repülőterekre) vonatkozó tájékoztatás és a benyújtott repülési tervben feltüntetett egyéb megfelelő tájékoztatás beszerzésére, amennyiben ezen tájékoztatások nem állnak rendelkezésre.

17.8. Ha a körülmények azt mutatják, hogy a rádió-összeköttetést elvesztett ellenőrzött légi jármű a benyújtott repülési tervben feltüntetett kitérő repülőtér (repülőterek valamelyike) felé repül, a körzeti irányító központ kezdeményezze a kitérés által érintett valamennyi légiforgalmi irányító egység értesítését az összeköttetés megszakadásának körülményeiről és kérje fel ezen egységet, hogy kíséreljenek meg rádió-összeköttetést létrehozni a légi járművel, amikor az feltehetően a rádió-összeköttetési hatótávolságukon belülre kerül. Ezt az eljárást különösen akkor kell alkalmazni, amikor a légi jármű üzemben tartóval, vagy kijelölt képviselőjével történt megegyezés alapján engedélyt sugároztak ki vakadással a légi járműnek, hogy kitérő repülőtérre repüljön, vagy amikor a tervezett leszállási repülőterén uralkodó időjárási körülmények olyanok, hogy a kitérő repülőtérre való repülés látszik valószínűnek.

17.9. Amikor egy légiforgalmi irányító egység olyan tájékoztatást kap, hogy a légi jármű a rádió-összeköttetés elvesztése után újra összeköttetést létesített, vagy leszállt, az adott egység értesítse azt a légiforgalmi szolgálati egységet, amelynek légterében a légi jármű 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 légi jármű még a levegőben van.

17.10. Amennyiben a légi jármű nem jelentkezett be harminc percen belül:

- a) a légi jármű-vezetője által megadott számított érkezési idő után, vagy
- b) a körzeti irányító központ által számított érkezési idő után, vagy
- c) az utoljára nyugtázott várható bevezetési idő után attól függően, hogy melyik volt a későbbi, a légi járműre vonatkozó tájékoztatást továbbítani kell a légi jármű üzemben tartójának vagy kijelölt képviselőjének és a többi légi jármű parancsnokának, és folytatni kell a rendes irányítást, ha az érintettek úgy kívánják. A légi járművek parancsnokai felelőssége annak eldöntése, hogy felveszik-e a rendes forgalmat, vagy egyéb intézkedést tesznek.

REPÜLÉS KÖZBENI VÁRATLAN ESEMÉNYEK

18. Útvonalától eltért vagy azonosítatlan légijármű

Az "útvonalától eltért" és az "azonosítatlan" légijármű kifejezéseket a következők szerint kell értelmezni:

Útvonalától eltért légijármű. Olyan légijármű, amely jelentősen eltért tervezett útirányától, vagy amely jelentette, hogy eltévedt.

Azonosítatlan légijármű. Olyan légijármű, amelyet megfigyeltek, vagy amelyről jelentették, hogy egy adott körzetben működik, de azonosságát nem állapították meg.

Megjegyzés: Egy légijárművet ugyanazon időben valamelyik egység "útvonalától eltért légijármű"-nek, míg egy másik egység "azonosítatlan légijármű"-nek tekinthet.

18.1. Ha egy légiforgalmi szolgálati egység útvonalától eltért légijárműről szerez tudomást, azonnal meg kell tennie a 18.1.1. és a 18.1.2. pontokban előírt minden szükséges lépést a légijármű megsegítésére és repülése biztonságának elősegítésére.

18.1.1. Ha a légijármű helyzete nem ismert, a légiforgalmi szolgálati egységnek:

a) meg kell kísérelnie kétoldalú rádió-összeköttetést létesíteni a légijárművel, ha ez az összeköttetés még nem áll fenn,

b) fel kell használnia minden rendelkezésre álló eszközt a légijármű helyzetének meghatározása érdekében,

c) tájékoztatnia kell azokat az ATS egységeket, melyek körzetébe a légijármű betévedhetett vagy betévedt, figyelembe véve mindazokat a tényezőket, amelyek a légijármű navigációját befolyásolhatták az adott körülmények között,

d) a helyi eljárásoknak megfelelően tájékoztatnia kell az illetékes katonai egységeket és meg kell adnia részükre az eltévedt légijárműre vonatkozó szükséges repülési terv és egyéb adatokat,

e) fel kell kérnie a c) és d) pontokban említett egységeket, hogy adjanak meg minden segítséget a légijárművel való összeköttetés felvételére és helyzetének meghatározására.

Megjegyzés: a d) és e) pontokban említett kötelezettségek a c) pont előírásainak megfelelően tájékoztatott ATS egységekre is vonatkoznak.

18.1.2. Amikor a légijármű helyzetét megállapították, a légiforgalmi szolgálati egység:

a) közölje a légijárművel annak helyzetét és a végrehajtani szükséges korrekciókat, valamint

b) szükség szerint adja meg az egyéb ATS egységeknek és az illetékes katonai egységeknek az útvonalától eltért légijárműre és az annak adott tanácsokra vonatkozó tájékoztatást.

18.2. Ha egy légiforgalmi szolgálati egység azonosítatlan légijárműről szerez tudomást körzetében, azonnal meg kell kísérelnie megállapítani a légijármű azonosságát, ha ez a légiforgalmi szolgálatok ellátása érdekében szükséges, vagy ha ezt az illetékes katonai hatóságok megkívánják. Ebből a célból a légiforgalmi szolgálati egység hajtsa végre a körülményeknek megfelelő, alábbi lépéseket:

a) kíséreljen meg kétoldalú rádió-összeköttetést létesíteni a légijárművel,

b) érdeklődjön a repüléstájékoztató körzeten belül működő többi légiforgalmi szolgálati egységnél a repülést illetően és kérje segítségüket a légijárművel való kétoldalú rádió-összeköttetés felvételére,

c) érdeklődjön a szomszédos repüléstájékoztató körzeteket kiszolgáló légiforgalmi szolgálati egységeknél a repülést illetően, és kérje segítségüket a légijárművel való kétoldalú rádió-összeköttetés létrehozásában,

d) kíséreljen meg információt beszerezni a körzetben tartózkodó más légijárművektől.

18.2.1. A légiforgalmi szolgálati egységnek szükség szerint tájékoztatnia kell az illetékes katonai egységet, amint megállapították a légijármű azonosságát.

19. Polgári légijárművek elfogása

19.1. Ha egy légiforgalmi szolgálati egység tudomására jut, hogy az általa kiszolgált légtérben elfogtak valamely légijárművet, a körülményeknek megfelelő alábbi lépéseket kell megtennie:

a) kíséreljen meg kétoldalú rádió-összeköttetést létesíteni az elfogott légijárművel, bármely rendelkezésre álló frekvencián, beleértve a 121,500 MHz kényszerhelyzeti frekvenciát is, kivéve, ha ez az összeköttetés már fennáll,

b) tájékoztassa az elfogott légijármű-vezetőjét az elfogás tényéről,

c) lépjen érintkezésbe az elfogó légijárművel kétoldalú rádió-összeköttetést tartó, elfogást irányító egységgel és adja meg részére a légijárműre vonatkozó, rendelkezésre álló tájékoztatásokat,

d) szükség szerint közvetítsen közleményeket az elfogó légi jármű, vagy az elfogást irányító egység és az elfogott légi jármű között,

e) szorosan együttműködve az elfogást irányító egységgel, tegye meg a szükséges lépéseket az elfogott légi jármű biztonsága érdekében és

f) tájékoztassa a szomszédos repüléstájékoztató körzeteket kiszolgáló ATS egységeket, ha úgy tűnik, hogy a légi jármű ezekből a szomszédos repüléstájékoztató körzetekből lépett be.

19.2. Mihelyt egy légiforgalmi szolgálati egység tudomására jut, hogy illetékességi körzetén kívül egy légi jármű elfogás alatt áll, a körülményeknek megfelelő következő lépéseket kell megtennie:

a) tájékoztassa az ATS egységet, amelynek légterében az elfogás történik, megadva az egység részére azokat a rendelkezésre álló információkat, amelyek a légi jármű azonosítását elősegítik és kérje fel a 19.1. pontban foglaltak végrehajtására,

b) közvetítsen közleményeket az elfogott légi jármű és a megfelelő ATS egység, az elfogást irányító egység, vagy az elfogó légi jármű között.

20. Hangsebesség feletti légi járművek süllyedése kozmikus sugárzás miatt

20.1. A légiforgalmi irányító egységek készüljenek fel annak lehetőségére, hogy a FL490 (15 000 mSTD) feletti magasságokon, hangsebesség felett üzemelő katonai légi járművek esetenként kozmikus-sugárzás-növekedést tapasztalhatnak, amely arra készíti őket, hogy alacsonyabb magasságra süllyedjenek, esetleg olyan magasságokra, vagy olyan magasságok alá, amelyeket hangsebesség alatti légi járművek használnak. Amikor ilyen helyzetről szereznek tudomást, vagy gyanítják, hogy ilyen helyzet fennáll, a légiforgalmi irányító egységek tegyenek meg minden lehetséges lépést valamennyi érintett légi jármű biztonsága érdekében, beleértve azokat a hangsebesség alatti légi járműveket is, amelyeket a süllyedés érint.

Megjegyzés: A légtér 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.

III. Rész

BEVEZETŐ IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLAT

Megjegyzés: Az alábbi előírások kiegészítik a II. Részben foglalt azon előírásokat, amelyek a bevezető irányító szolgálat ellátására is vonatkoznak.

1. Az elkülönítési minimumok csökkentése

1.1. A II. Rész 9.1. pontban említett körülményeken kívül, a II. és III. Részben részletezett elkülönítési minimumok csökkenthetők a repülőterek közelében, ha:

a) a repülőtéri irányító megfelelő elkülönítést tud tartani, amikor mindegyik légi járművet folyamatosan látja, vagy

b) mindegyik légi járművet folyamatosan látja a többi érintett légi jármű parancsnoka és a légi járművek vezetői jelentik, hogy saját elkülönítést tudnak tartani, vagy

c) abban az esetben, amikor egy légi jármű egy másik légi járművet követ és a követő légi jármű parancsnoka jelenti, hogy látja a másik légi járművet és elkülönítést tud tartani.

INDULÓ LÉGIJÁRMŰVEK

2. Általános eljárások az induló légi járművek részére

2.1. A felszállás előtt kiadandó légiforgalmi irányítói engedélyekben kell meghatározni a felszállás irányát, a felszállás utáni fordulót, a kívánt irány felvétele előtt tartandó útirányt, a kijelölt utazómagasságra történő emelkedés előtt tartandó magasságot, a magasságváltás végrehajtásának idejét, helyét és/vagy mértékét, és minden egyéb, a légijármű biztonságos működésével kapcsolatos műveletet.

Ha a légijármű részére szabvány indulási eljárást engedélyeznek, a 2.1. pontban leírtakból csak azon elemeket kell a légijármű részére megadni, amelyek a szabvány indulási eljárásban nem szerepelnek.

Megjegyzés: A légiforgalom szabályos áramlását szem előtt tartva, a légiforgalmi irányító egységeknek arra kell törekedniük, hogy lehetővé tegyék a nagy távolságú repülésekre induló légijárműveknek, hogy a lehető legkevesebb fordulóval, vagy egyéb manőverrel vegyék fel irányukat, és hogy korlátozás nélkül emelkedjenek utazómagasságukra.

2.2. A felszálló légijárművek forgalma meggyorsítható olyan felszállási irány felajánlásával, amely nem a széllal szemben van. A légijármű parancsnokának felelőssége annak eldöntése, hogy végrehajt-e ilyen felszállást, vagy a kedvezőbb irányba történő rendes felszállásra várakozik.

2.3. Ha az indulásokat a rendeltetési helyen történő nagymértékű várakozások elkerülése végett késleltetik, a késleltetett repüléseknek az engedélyt általában a tervezett indulási idejük sorrendjére alapozva kell kiadni, kivéve, ha ettől a sorrendtől való eltérés maximális számú indulást eredményezhet a legkisebb átlagos késés mellett.

2.4. Ha a CFMU-tól származó tájékoztatásból a légijármű üzemben tartók, vagy kijelölt képviselők előtt az még nem ismert, a légiforgalmi irányító egységek értesítsék azokat, ha forgalmi okokból előre láthatólag lényeges késések lesznek és minden esetben, ha várható, hogy a késések a 30 percet meghaladják.

3. Minimális elkülönítés az induló légijárművek között

Megjegyzés: A jelen pontban szereplő rendelkezések kiegészítik a II. Részben előírt hosszirányú elkülönítési minimumokat.

3.1. Ha a turbulencia elkülönítési minimumot nem kell alkalmazni, 1 perc az elkülönítés, amikor a légijárművek felszállás után azonnal egymástól legalább 45 fokkal eltérő útirányokon repülnek és így az oldalirányú elkülönítés biztosítva van (lásd a III-1. sz. ábrát).

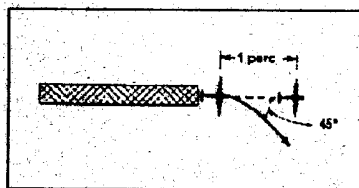
Ez a minimum csökkenthető, ha a légijárművek párhuzamos futópályákat használnak, vagy amikor a 2.2. alatti eljárást alkalmazzák olyan széttartó irányú futópályáknál, amelyek egymást nem keresztezik és felszállás után azonnal oldalirányú elkülönítés jön létre.

1. Megjegyzés: A légijárművek turbulenciakategóriákba sorolását és a hosszirányú elkülönítési minimumokat a IV. Rész 16. pontja és az V. Rész 7. pontja tartalmazza.

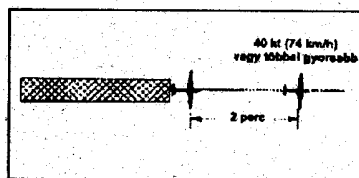
2. Megjegyzés: A légijárművek által keltett légörvények részletes jellemzőit és a légijárműre gyakorolt hatásukat az ICAO Légiforgalmi Szolgálatok Tervezési Kézikönyve (Doc. 9426) II. Rész 5. pontja tartalmazza.

3.2. 2 perc az elkülönítés a felszállók között, ha az elöl haladó légijármű legalább 40 csomóval (74 km/h) gyorsabb, mint az öt követő légijármű, és mindkettő azonos útirányt követ (lásd a III-2. ábrát).

Megjegyzés: A légijárművek emelkedés közbeni sebesség különbségének TAS-on alapuló kiszámítása esetleg nem elég pontos minden körülmények között annak meghatározására, hogy a 2 perces elkülönítés alkalmazható-e. Ilyen esetben az IAS-on alapuló számítás megfelelőbb lehet.

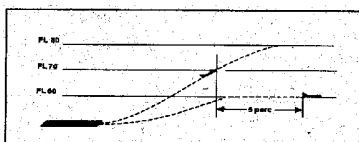


III-1. ábra (lásd 3.1.)



III-2. ábra (lásd 3.2.)

3.3. 5 perc az elkülönítés mindaddig, amíg függőleges elkülönítést nem hoztak létre, ha az induló légi jármű keresztezi az előtte indult légi jármű repülési magasságát és mindkettő azonos útirányt követ (lásd a III-3. ábrát).



III-3. ábra (lásd 3.3.)

4. Engedélyek az induló légi járműveknek, hogy VMC-ben saját elkülönítés tartásával emelkedjenek

4.1. Az induló légi jármű kérésére engedélyezhető az emelkedés azzal a kikötéssel, hogy saját elkülönítést tart fenn és VMC-ben marad meghatározott időpontig vagy helyig, feltéve, hogy a meteorológiai jelentések azt jelzik, hogy ez lehetséges.

Megjegyzés: Lásd a II. Rész 13. pontját is.

5. Párhuzamos és közel párhuzamos futópályákról induló légi járművek

5.1. Párhuzamos futópályák az alábbiak szerint használhatók egymástól független műszer szerinti indulásokra:

- a) mindkét futópályát csak felszállások végrehajtására használják (egymástól független felszállások),
- b) az egyik futópályát kizárólag felszállások, míg a másik futópályát leszállások és felszállások végrehajtására is használják (részben vegyes üzemelés), és
- c) mindkét futópályát egyaránt használják le- és felszállások végrehajtására (vegyes üzemelés).

5.2. Egymástól független párhuzamos felszállások akkor végezhetők párhuzamos futópályákról, ha:

- a) a futópályák középvonalai közötti távolság megfelel az ICAO Annex 14. I. kötetben előírtaknak,
- b) a felszállás utáni útirányok közvetlen 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 fennáll.

6. Tájékoztatások induló légi járművek részére

Megjegyzés: A repüléstájékoztató közleményekre vonatkozóan lásd a VIII. Rész 4.3. pontját.

6.1. 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 vette ezt a tájékoztatást.

A lényeges változások ebben az értelemben magukba foglalják a talajszél irányára, vagy sebességére, látástávolságra, futópálya menti látástávolságra, vagy a levegő hőmérsékletre (gázturbinás légi járművek részére) vonatkozó változásokat, valamint zivatar vagy cumulonimbus, közepes vagy erős turbulencia, szélnyírás, jégeső, közepes vagy erős jegesedés, erős szélbetörési front, ónos eső, erős hegyi hullámok, homokvihar, porvihar, hófúvás, tornádó, vagy víztölcsér előfordulását.

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

6.3. Az induló légi járműnek késedelem nélkül forgalmi tájékoztatást kell továbbítani, az irányító által ismert mérvadó helyi forgalomról.

1. Megjegyzés: Mérvadó helyi forgalom ebben a szövegösszefüggésben az induló légi jármű részére a használatos futópályán, vagy annak közelében összeütközési veszélyt jelentő légi jármű, jármű vagy személy, illetve a kezdeti emelkedési területen összeütközési veszélyt jelentő légi jármű.

2. Megjegyzés: Lásd a II. Rész 14. és az V. Rész 8.2. pontját.

ÉRKEZŐ LÉGIJÁRMŰVEK

7. Általános eljárások az érkező légi járművek részére

7.1. Amikor nyilvánvaló, hogy az érkező légi járművek várakoztatás miatt késni fognak, erről a légi jármű üzemben tartókat, vagy kijelölt képviselőjüket értesíteni és a várható késésekben beállott minden változásról folyamatosan tájékoztatni kell abból a célból, hogy az átirányítási intézkedés a lehető legkorábban megtervezhető legyen.

7.2. Az érkező légi járműtől megkövetelhető, hogy jelentse valamely jelentőpont elhagyását, vagy keresztezését, az eljárásforduló, vagy az alapforduló megkezdését, illetve, hogy adjon meg minden olyan tájékoztatást, amelyet az irányító a légi járművek indulásának meggyorsítása érdekében megkíván.

7.3. IFR repülés nem kaphat engedélyt a kezdeti megközelítésre az arra előírt minimális magasság alatt, sem arra, hogy ezen magasság alá süllyedjen, kivéve, ha:

- a) a légi jármű-vezetője jelentette valamely rádió navigációs berendezéssel meghatározott pont átrepülését, vagy
- b) a légi jármű-vezetője azt jelenti, hogy a repülőteret látja és a repülőteret folyamatosan látva tud közeledni, vagy
- c) a légi jármű látással történő megközelítést hajt végre, vagy
- d) a légi jármű helyzetét radar segítségével kétséget kizáróan megállapították.

8. Engedély VMC-ben saját elkülönítés tartásával történő süllyedésre

8.1. Az érkező légi jármű kérésére engedélyezhető a süllyedés azzal a kikötéssel, hogy saját elkülönítést tart fenn és VMC-ben marad, feltéve, hogy a meteorológiai jelentések azt jelzik, hogy ez lehetséges.

Megjegyzés: Lásd a II. Rész 13. pontját is.

9. Látással történő megközelítés

9.1. IFR repülésnek engedélyezhető látással történő megközelítés végrehajtása, feltéve, hogy a légi jármű-vezetője talajlátással tud közeledni és:

- a) a jelentett felhőalap nem alacsonyabb, mint az ilyen engedélyt kapott légi jármű részére kiadott kezdeti megközelítési magasság, vagy
- b) ha a légi jármű-vezetője jelenti a kezdeti megközelítési magasságon vagy a műszer szerinti megközelítés során bármikor, hogy a meteorológiai viszonyok minden jel szerint lehetővé teszik a látással történő megközelítés és leszállás végrehajtását.

9.2. Elkülönítést kell biztosítani a látással történő megközelítés végrehajtására engedélyezett légi jármű, valamint a többi érkező és induló légi jármű között.

Megjegyzés: Ha az IFR légitársaságoknak engedélyezik a látással történő megközelítést, ez nem jelenti azt, hogy a légitársaság VFR szerinti működésre tér át.

9.3. Radar vagy nem radar elkülönítést kell fenntartani az egymást követő látással történő megközelítést végrehajtó légitársaságok között, amíg a követő légitársaság-vezetője nem jelenti, hogy látja az előtte haladó légitársaságot. A légitársaságot utasítani kell, hogy az elkülönítés fenntartásával kövesse az előtte haladó légitársaságot. A rádió-összeköttetést olyan földrajzi helyen, illetve időpontban adják át, amely után a légitársaság a leszállási engedély, vagy egyéb utasítás még kellő időben kiadható legyen.

10. Műszer szerinti megközelítés

10.1. Ha egy légitársaság parancsnoka azt jelenti, vagy az ATC egység előtt nyilvánvalóvá válik, hogy az nem ismeri a műszer szerinti megközelítési eljárást, akkor közölni kell vele az eljárás részleteit, például a kezdeti megközelítési magasságot és azt a pontot (a megfelelő jelentőponttól számított percekben), amelynél az eljárási fordulót meg kell kezdeni, azt a magasságot, amelynél az eljárási fordulót el kell végezni és a végső megközelítési útirányt, kivéve hogy csak ezen legutóbbit kell közölni, ha a légitársaság közvetlen megközelítésre szóló engedélyt kívánnak adni. A megszakított megközelítési eljárást is közölni kell, ha szükségesnek ítélik.

10.2. A teljes eljárást akkor is végre kell hajtani, ha a megközelítési eljárás befejezése előtt megvan a talajlátás, hacsak a légitársaság nem kér, és nem kap engedélyt látással történő megközelítésre.

10.3. A forgalom meggyorsítására különleges megközelítési eljárást lehet előírni. Egy meghatározott megközelítési eljárás előírásának mellőzése azt jelzi, hogy a légitársaság-vezetője döntheti el, melyik jóváhagyott megközelítési eljárást követi.

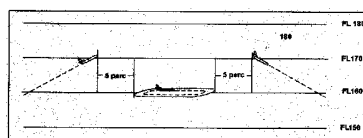
11. Várakozás

11.1. A várakozást és a várakozási légtérbe való belépést a légitársaságoknak a Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban közzétett eljárások szerint kell végrehajtaniuk. Amennyiben azok nincsenek közzétéve, vagy a légitársaság parancsnok előtt ismeretlenek, az illetékes légiforgalmi irányító egységnek részletesen ismertetnie kell a követendő eljárásokat.

11.2. A légitársaságokat kijelölt várakozási pont felett kell várakoztatni. Az adott várakozási pontnál használatos rendszer szerint kell biztosítani az előírt minimális függőleges, oldalirányú, vagy hosszirányú elkülönítést a többi légitársaságtól.

Megjegyzés: Várakozási pont az illetékes légiforgalmi irányító egység által szükség szerint más kijelölt pont is lehet.

11.3. Amikor a légitársaságokat repülés közben várakoztatják, az előírt minimális függőleges elkülönítést fenn kell tartani a várakozó és az útvonalon repülő légitársaságok között, mialatt az ilyen útvonalon repülő légitársaságok a várakozási területtől 5 percnél hosszabb repülési időn belül tartózkodnak, kivéve ha oldalirányú elkülönítés áll fenn (lásd a III-4. ábrát).



11.4. A várakozási pontok feletti magasságokat úgy kell kiadni, hogy az elősegítse az egyes légitársaságok részére a megközelítés engedélyezését elsőbbségük sorrendjében. Általában a várakozási pont fölé elsőnek érkező légitársaság legyen a legalacsonyabb magasságon és az utána érkezők az egymás után következő nagyobb magasságokon.

11.5. Ha valamely légitársaság parancsnoka azt jelenti, hogy nem képes végrehajtani a bevezető irányítás várakozási eljárásait, az általa kért alternatív eljárásokat engedélyezni kell, amennyiben az ismert forgalmi körülmények azt lehetővé teszik.

12. Bevezetési sorrend

12.1. Általános bevezetési eljárások

A következő eljárásokat kell alkalmazni, amikor bevezetések vannak folyamatban:

12.1.1. A bevezetési sorrendet oly módon kell megállapítani, hogy az maximális számú légi jármű érkezését tegye lehetővé, legkisebb átlagos késés mellett. Különleges elsőbbség adható:

a) olyan légi járműnek, amely a légi jármű biztonságos üzemeltetésére kiható tényezők miatt előreláthatólag leszállásra kényszerül (hajtóműhiba, kevés üzemanyag stb),

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

Megjegyzés: A ténylegesen kényszerhelyzetben lévő légi járművet a II. Rész 16. pontjában leírtak szerint kell kezelni.

12.1.2. A soron következő légi jármű akkor kaphat bevezetési engedélyt, amikor az előtte haladó:

a) jelentette, hogy a bevezetést képes befejezni anélkül, hogy műszeres meteorológiai körülmények közé kerülne, vagy

b) rádió-összeköttetésben van a repülőtéri irányító toronnyal, a torony látja, és biztosnak tűnik, hogy szabályszerű leszállás hajtható végre.

12.1.3. Ha a bevezetési sorrendben valamely légi jármű-vezetője jelezte azon szándékát, hogy várakozik az időjárás javulására, vagy egyéb okok miatt, azt engedélyezni kell. Ha viszont más várakozó légi járművek azt közlik, hogy folytatni kívánják leszálláshoz való megközelítésüket és, ha másféle, például radareljárások nem alkalmazhatók, akkor a várakozni kívánó légi jármű-vezetőjének engedélyt kell adni egy szomszédos navigációs berendezés felett való várakozásra, ahol megvárja az időjárás javulását, vagy útvonal változtatást kell engedélyezni. Alternatív megoldásként a légi járműnek engedélyt kell adni a várakozók fölé való emelkedésre, hogy a többi várakozó légi járműnek engedélyezhető legyen a leszállás. Amikor szükséges, koordinálni kell a körzeti irányító központtal, a központ illetékessége alá tartozó forgalommal való konfliktus elkerülése érdekében. A légi jármű üzemben tartóját, vagy kijelölt képviselőjét - ha van - értesíteni kell a foganatosított intézkedésekről, ha lehetséges, közvetlenül az engedély kiadása után.

12.1.4. A bevezetési sorrend megállapításánál azon légi járműnek, amelynek engedélyezték, hogy a közelkörzetben való előre bejelentett várakozás idejének meghatározott részét, az útvonalon csökkentett sebességgel történő repüléssel töltsse el, az így eltöltött időt, amennyire az csak lehetséges, figyelembe kell venni.

12.2. Időzített bevezetési eljárások

12.2.1. A következő eljárásokat kell alkalmazni, hogy a bevezetéseket meggyorsítsák több érkező légi jármű részére:

a) a bevezetési pályán a légi jármű-vezetője által pontosan meghatározható megfelelő pontot kell kijelölni, amely az egymást követő bevezetések időzítéséhez ellenőrző pontként szolgál,

b) a légi járműveknek meg kell adni azt az időpontot, amikor ezt a kijelölt pontot befelé elhagyhatják, amely időpontot az alkalmazható elkülönítési minimumok - beleértve a pályafoglaltság idejét is - mindenkor szem előtt tartásával, a futópályán egymást követő leszállások közötti megkívánt időköz elérése céljából kell meghatározni.

Megjegyzés: A légi járművek turbulenciakategóriákba sorolását és a hosszirányú elkülönítési minimumokat a IV. Fejezet 16. pontja és az V. Fejezet 7. pontja tartalmazza.

12.2.2. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység határozza meg azt az időpontot, amikor a légi járműnek a kijelölt pontot el kell hagynia és kielégítő idővel előre közölnie kell ezt a légi járművel, hogy annak vezetője ennek megfelelően tudja szabályozni repülését.

12.2.2.1. A bevezetési sorrendben minden egyes légi járműnek engedélyezni kell, hogy a kijelölt pontot az előre közölt időpontban, vagy annak módosítása szerint befelé elhagyja, miután az előző légi jármű a pont elhagyását befelé jelentette.

13. Érkező légi járművek párhuzamos vagy közel párhuzamos futópályákra

A Budapest FIR-ben alkalmazható radarelkülönítési minimumokat jelen előírás 7. Függeléke tartalmazza.

13.1. Párhuzamos futópályákat az alábbi egyidejű műszer szerinti üzemelésre lehet használni:

a) egymástól független párhuzamos megközelítések, vagy

b) egymástól függő párhuzamos megközelítések, vagy

c) megosztott párhuzamos üzemelések.

13.2. Egymástól független párhuzamos megközelítések

13.2.1. Egymástól független párhuzamos megközelítéseket lehet párhuzamos futópályákra végezni, ha:

a) a futópályák középvonalai közötti távolság megfelel az ICAO Annex 14 I. kötetében leírtaknak, valamint:

1. ahol a futópályák középvonala közötti távolság 1035-1310 m között van és megfelelő másodlagos radar (SSR) berendezés (minimum 0,06°-os /1 Sigma/ oldalszög-pontosságú és maximum 2,5 másodperces jel-frissítési), valamint nagy felbontóképességű radarindikátor áll rendelkezésre, amelyen helyzet előrejelzés és az útvonaltól való eltéréskor riasztás biztosított, vagy

2. ahol a futópályák középvonala közötti távolság 1310-1525 m között van olyan - a fenti 1. pontban leírtaktól eltérő SSR berendezés alkalmazható, amelyről megállapították, hogy annak alkalmazása nem befolyásolja kedvezőtlenül a légijárművek biztonságos működését, vagy

3. ahol a futópályák középvonala közötti távolság 1525 m, vagy több és megfelelő radarberendezés (minimum 0,3°-os /1 Sigma/ oldalszög-pontosságú és maximum 5 másodperces jel-frissítési) áll rendelkezésre,

b) mindkét futópályára ILS és/vagy MLS megközelítéseket hajtanak végre,

c) a légijárművek közvetlen megközelítést végeznek,

d) a megszakított megközelítési eljárás útiránya legalább 30 fokkal eltér a szomszédos futópálya megszakított megközelítési eljárás útirányától,

e) a végső megközelítési szakaszokkal szomszédos területeken akadály felmérést, vagy értékelést végeztek,

f) a légijárműveket tájékoztatják a futópálya azonosítójáról és az ILS irányítóról, illetve az MLS frekvenciájáról,

g) radarvektorálást alkalmaznak az ILS irányításra, vagy az MLS végső megközelítési útírányra történő ráállásig,

h) a két futópálya meghosszabbított középvonalaitól egyenlő távolságra lévő legalább 610 m szélességű, biztonsági zónát (NTZ-t) hoztak létre, és az fel van tüntetve az irányító központ radarerőhatósága,

i) az egyes futópályákra végzett megközelítéseket külön radarirányítók ellenőrzik, és amikor az 1000 láb (300 m) függőleges elkülönítés lecsökken, biztosítják, hogy:

1. a légijárművek ne sértsék meg a biztonsági zónát, és

2. az azonos ILS irányításra, vagy MLS végső megközelítési útírányon egymást követő légijárművek közötti minimális hosszirányú elkülönítés megmaradjon, és

j) ha a radarirányítóknak nem áll rendelkezésükre külön rádiófrekvencia arra, hogy a légijárműveket a leszállásig irányíthassák:

1. adják át a rádió-összeköttetést az illetékes repülőtéri irányítóknak, mielőtt a szomszédos végső megközelítési útírányon haladó két légijármű közül a magasabban lévő elérné az ILS sikló pályát, vagy a kijelölt MLS siklószöveget, és

2. az egyes futópályákra megközelítést végző légijárműveket radarrel ellenőrző irányítóknak biztosítják az elsőbbségi rádió-összeköttetési lehetőséget a repülőtéri irányítással szemben, valamennyi érkező forgalom viszonylatában.

13.2.2. Amilyen hamar lehetséges, azt követően, hogy a légijármű összeköttetést létesített a bevezető irányítással, a légijárművet tájékoztatni kell, hogy egymástól független, párhuzamos megközelítéseket hajtanak végre. Ez az információ automatikus közeli körzeti tájékoztató szolgálati (ATIS) adáson keresztül is továbbítható. Ezen túlmenően tájékoztatni kell a légijárműveket a használandó futópálya azonosítójáról és az ILS irányításról, illetve az MLS frekvenciájáról.

13.2.3. Az ILS irányításra vagy az MLS végső megközelítési útírányra történő radarvektorálás során a végső radariránynak olyannak kell lennie, amely lehetővé teszi a légijármű számára, hogy az ILS irányítót, vagy az MLS végső megközelítési útírányát 30 fokot nem meghaladó szögben érje el, és amely legalább 1 NM (2 km) egyenes és szinttartó repülést biztosít az ILS irányításra, vagy az MLS végső megközelítési útírány elérése előtt.

A radarvektorálás ugyancsak biztosítani kell, hogy a légijármű az ILS sikló pályát, vagy a meghatározott MLS siklószögének elérése előtt legalább 2 NM (3,7 km) szinttartó repüléssel kövesse az ILS irányítót, vagy az MLS végső megközelítési útírányát.

13.2.4. Legalább 1000 láb (300 m) függőleges, vagy 3 NM (5,6 km) radarelkülönítést kell biztosítani mindaddig, amíg a légijárművek:

a) az ILS irányítót, vagy az MLS végső megközelítési útírányt nem követik a megközelítés végrehajtása során, és

b) nincsenek a szabályos megközelítési légterén (NOZ) belül.

Legalább 3 NM (5,6 km) radarelkülönítést kell biztosítani az azonos ILS irányítót, vagy MLS végső megközelítési útírányt követő légijárművek között, ha csak megnövelt hosszirányú elkülönítést nem kell alkalmazni a légijárművek keltette turbulencia miatt.

1. Megjegyzés: Lásd a V. Rész 7.4.4. pontját.

2. Megjegyzés: Az ILS irányítót vagy az MLS végső megközelítési útírányt követő légijármű és a szomszédos párhuzamos ILS irányítót vagy MLS végső megközelítési útírányt követő légijármű között elkülönítés áll fenn, ha egyik légijármű sem sérti meg a feltüntetett NTZ-t.

13.2.5. Az ILS iránysáv vagy az MLS végső megközelítés útirányának követésére vonatkozó végső géptengelyirány megadásakor a légijárművet tájékoztatni kell:

a) az ILS iránysávon vagy az MLS végső megközelítés útirányán kijelölt navigációs ponthoz viszonyított helyzetéről,

b) az ILS iránysávon, illetve az MLS végső megközelítési útirányon az ILS siklópálya vagy a meghatározott MLS siklószög elérési pontig tartandó tengerszint feletti magasságról, és

c) ha szükséges, a megfelelő ILS vagy MLS megközelítés engedélyezéséről.

13.2.6. A meteorológiai körülményektől függetlenül valamennyi megközelítést radarral ellenőrizni kell. Irányítói utasítások és tájékoztatások szükség szerinti adásával kell biztosítani a légijárművek közötti elkülönítést és az NTZ-n kívül maradásukat.

1. Megjegyzés: Az ILS iránysáv és/vagy az MLS végső megközelítési útirány követéséért elsősorban a légijármű-vezetője a felelős. Ezért az irányítói utasítások és tájékoztatások kiadása csak a légijárművek közötti elkülönítés biztosítása érdekében történik és azért, hogy a légijármű ne sértse meg az NTZ-t. A légijármű-vezetőktől nem követelik meg ezen adások nyugtázását, hacsak erre külön fel nem kéri őket.

2. Megjegyzés: Az NTZ-n kívül tartáshoz a légijárművet a radarhelyzet szimbólum középpontjában lévőnek tekintik. A radarelkülönítésre vonatkozó szabályok ugyancsak alkalmazandók.

13.2.7. Ha egy légijármű a megfigyelések szerint a ráfordulásnál "átcsúszik", vagy egy olyan útirányon folytatja repülését, amely az NTZ megsértését eredményezi, a légijárművet azonnal utasítani kell a helyes útirányra történő visszatérésre.

13.2.8. Ha úgy látják, hogy egy légijármű belép az NTZ-be, a szomszédos ILS iránysávot, vagy MLS végső megközelítés útirányát követő légijárműnek megfelelő géptengely irányra és magasságra vonatkozó utasítást kell adni annak érdekében, hogy elkerülje az eltért légijárművet.

13.2.9. A radarellenőrzés nem fejeződhet be mindaddig, míg:

a) látáson alapuló elkülönítést nem alkalmaznak, vagy

b) a légijármű leszállt, vagy megszakított megközelítés esetén legalább 1 NM (2 km) távolságra nincs az indulási futópálya ellentétes oldali küszöbétől és megfelelő elkülönítést nem biztosítottak az egyéb forgalomtól.

Megjegyzés: A légijárművet nem kell tájékoztatni a radarellenőrzés befejezéséről.

13.3. Egymástól független párhuzamos megközelítések felfüggesztése egymáshoz közeli párhuzamos futópályák esetén

13.3.1. Ahol a futópályák középvonala közötti távolság 1035-1525 m között van, az egymástól független párhuzamos megközelítéseket fel kell függeszteni szélnyírás, turbulencia, leáramlás, oldalszél, zivatar és egyéb olyan veszélyes időjárási körülmények esetén, amelyek olyan mértékben növelhetik meg az ILS iránysávtól és/vagy az MLS végső megközelítési útiránytól való eltéréseket, amelynek hatására elfogadhatatlan mértékű riasztások jelentkeznek.

13.4. Egymástól függő párhuzamos megközelítések

13.4.1. Egymástól függő párhuzamos megközelítéseket lehet párhuzamos futópályákra végezni, ha:

a) a futópályák középvonalai közötti távolság megfelel az ICAO Annex 14 I. kötetében előírtaknak,

b) a légijárművek közvetlen megközelítést végeznek,

c) megfelelő radarberendezés (minimum 0,3°-os /1 Sigma/ oldalszög-pontosságú és maximum 5 másodperces jelfrissítésű) áll rendelkezésre,

d) mindkét futópályára ILS és/vagy MLS megközelítéseket hajtanak végre,

e) a légijárműveket tájékoztatják, hogy mindkét futópályára megközelítéseket hajtanak végre (ez a tájékoztatás ATIS adásban is továbbítható),

f) a megszakított megközelítési eljárás útiránya legalább 30 fokkal eltér a szomszédos futópálya megszakított megközelítési eljárás útirányától, és

g) a bevezető irányítás elsőbbségi rádió-összeköttetési lehetőséggel rendelkezik a repülőtéri irányítással szemben.

13.4.2. Legalább 1000 láb (300 m) függőleges, vagy minimálisan 3 NM (5,6 km) radarelkülönítést kell biztosítani a légijárművek között a párhuzamos ILS iránysávokra és/vagy MLS végső megközelítési útirányokra történő ráfordulások során.

13.4.3. Az ILS iránysávokat, vagy az MLS végső megközelítési útirányokat követő légijárművek között az alábbiakban leírt minimális elkülönítéseket kell biztosítani:

a) 3 NM (5,6 km) az azonos ILS iránysávot, vagy MLS végső megközelítési útirányt követő légijárművek között, hacsak megnövelt hosszirányú elkülönítést nem kell alkalmazni a légijárművek keltette turbulencia miatt, és

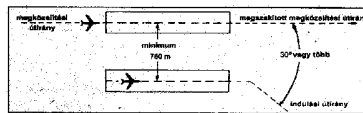
b) 2 NM (3,7 km) a szomszédos ILS irányását, vagy szomszédos MLS végső megközelítési útirányt követő légijármútól számítva.

13.5. Megosztott párhuzamos üzemelések

13.5.1. Megosztott párhuzamos üzemeléseket lehet folytatni párhuzamos futópályákon, ha:

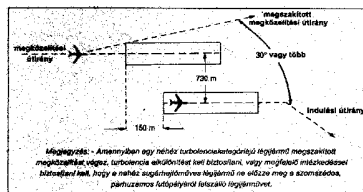
a) a futópályák középvonalai közötti távolság megfelel az ICAO Annex 14 I. kötetében leírtaknak,

b) a névleges indulási útirány közvetlen felszállás után legalább 30 fokkal eltér a szomszédos futópálya megszakított megközelítési eljárásának útirányától (lásd a III-5. ábrát).



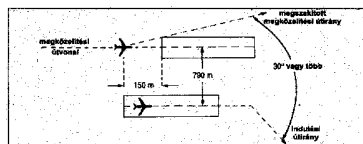
III-5. ábra (lásd 13.5.1. b)

Amennyiben egy nehéz turbulencia kategóriájú légijármű megszakított megközelítést végez, turbulencia elkülönítést kell biztosítani, vagy megfelelő intézkedéssel biztosítani kell, hogy a nehéz sugárhajtóműves légijármű ne előzze meg a szomszédos, párhuzamos futópályáról felszálló légijárművet.



III-6. ábra (lásd 13.5.1.1.)

13.5.1.1. A megosztott párhuzamos üzemelésre kijelölt futópályák közötti minimális távolság (legfeljebb 300 m-ig) annyszor 30 m-rel csökkenthető, ahányszor 150 m-el a leszállásra szolgáló futópálya az érkező légijármű irányába el van tolva (lásd a III-6. ábrát), illetve 150 m-enként 30 m-rel meg kell növelni, ha a leszállásra szolgáló futópálya az érkező légijármű irányával megegyező irányba van eltolva (lásd a III-7 ábrát).



III-7. ábra (lásd 13.5.1.1.)

13.5.2. Az alábbi fajta megközelítések végezhetők megosztott párhuzamos üzemeltetés esetén, feltéve, hogy megfelelő radarberendezés áll rendelkezésre és a szükséges földi berendezések megfelelnek az érintett megközelítési fajtákra előírt szabvány követelménynek:

- precíziós ILS és/vagy MLS,
- radar és
- látás utáni megközelítés.

14. Várható bevezetési idő

14.1. Várható bevezetési időt kell meghatározni azon érkező légijármű részére, amelyet késleltetni fognak és azt a légijárműnek meg kell adni, amilyen hamar csak lehetséges, de lehetőleg nem később, mint ahogy az az utazómagasságáról történő süllyedését megkezdi. A légijárműnek késedelem nélkül módosított bevezetési időt kell adni, ha az az előző időponttól 5 perccel, vagy többel eltér.

14.2. Minden esetben, amikor úgy számítják, hogy a légijárművet harminc percig vagy annál hosszabb ideig várakoztatni fogják, a várható bevezetési időt a légijárműnek a lehető leggyorsabb módon meg kell adni.

14.3. A várakozási pontot, amelyre a várható bevezetési idő vonatkozik, a várható bevezetési idővel együtt mindenkor azonosítani kell, amikor a körülmények olyanok, hogy az a légijármű-vezetője számára nem egyértelmű.

15. Tájékoztató érkező légitársaságok részére

Megjegyzés: A repüléstájékoztató közleményekre vonatkozóan lásd a VIII. Rész 4.3. pontját.

15.1. Amilyen hamar csak lehetséges azt követően, hogy a légitársaság összeköttetést létesített a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységgel, a következő információ elemeket kell az alábbi sorrendben részére megadni, azon elemek kivételével, amelyekről tudott, hogy a légitársaság már vette azokat, kivéve a magasságmérő beállítását, amit mindenkor továbbítani kell:

- a) használatos futópálya és megközelítési eljárás;
- b) meteorológiai tájékoztató a következők szerint:
 - 1. talajszél iránya és sebessége, beleértve a lényeges eltéréseket;
 - 2. látástávolság, és amikor rendelkezésre áll, futópálya menti látástávolság (RVR);
 - 3. aktuális időjárás;
 - 4. felhőzet 5000 láb (1500 m) vagy a legmagasabb szektor magasság alatt, attól függően melyik a magasabb; cumulonimbus; ha az égbolt nem látható: függőleges látástávolság, amikor rendelkezésre áll;
 - 5. levegő hőmérséklete;
 - 6. harmatpont;
 - 7. magasságmérő beállítás;
 - 8. bármely rendelkezésre álló információ a megközelítési légtérben lévő lényeges meteorológiai jelenségekről; és
 - 9. leszállási előrejelzés, amikor rendelkezésre áll.

Megjegyzés: A fent felsorolt meteorológiai információk megegyeznek az érkező légitársaságok részére az ATIS-ban közzéteendővel - amint azt a VI. Rész tartalmazza - és a VIII. Rész 4.3.2.2. és 4.3.2.3. pontjainak megfelelően a repülőtér helyi szétosztású meteorológia jelentéseiből származnak.

- c) a használatos futópálya felületének állapota csapadék vagy más ideiglenes veszély esetén,
- d) a megközelítéshez és leszálláshoz alapvetően szükséges vizuális és nem vizuális eszközök üzemelési állapotában beállott változások.

15.2. A 15.1. pontban foglalt intézkedések alkalmazásakor gondolni kell arra, hogy NOTAM-ban, vagy más módon közzétett tájékoztatást a légitársaság esetleg nem kapta meg indulás előtt, vagy nem vette az útvonalon történő repülés közben.

15.3. A végső megközelítés megkezdésekor a légitársaság számára az alábbi tájékoztatásokat kell megadni:

- a) az átlagos talajszél irányának és sebességének lényeges változásai,
Lényeges változásnak az ICAO Annex 3 4. fejezetében leírtak tekintendők. Ha azonban a légiforgalmi irányító részére a szél információkomponensek szerint áll rendelkezésre, lényeges változásnak az alábbiak minősülnek:
 - szembeszélkomponens 10 csomó (19 km/óra)
 - hátszélkomponens 2 csomó (4 km/óra)
 - oldalszélkomponens 5 csomó (9 km/óra)
- b) a legfrissebb tájékoztatást - ha van ilyen - a végső megközelítés területén előforduló szélnyírásról és/vagy turbulenciáról,
- c) a leszállás és a megközelítés irányára jellemző aktuális látástávolság, vagy ha rendelkezésre áll a futópálya menti látástávolság (RVR) érték(ek) és a tendencia, ha lehetséges, kiegészítve a ferde látástávolság érték(ek)kel, ha rendelkezésre áll.

15.4. A végső megközelítés során a következő tájékoztatásokat kell a légitársaságunk késedelem nélkül megadni:

- a) valamilyen veszély hirtelen előfordulása (pl. engedély nélküli forgalom a futópályán),
- b) az aktuális talajszél lényeges változásai minimális és maximális értékekben kifejezve,
- c) a futópálya felületi állapotában bekövetkezett lényeges változások,
- d) a szükséges vizuális és nem vizuális eszközök üzemelési állapotában beállott változások,
- e) az észlelt RVR érték(ek) változásai vagy a megközelítés és leszállás irányára jellemző látástávolság változásai.

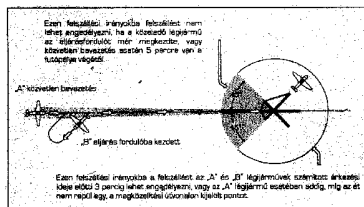
16. Induló légitársaságok elkülönítése érkező légitársaságoktól

A következő elkülönítést kell alkalmazni, amikor a felszállási engedély egy érkező légitársaság helyzetén alapul:

16.1. Ha az érkező légitársaság teljes műszer szerinti megközelítést végez, az induló légitársaság felszállhat:

- a) bármely irányba mindaddig, amíg az érkező légitársaság meg nem kezdte a végső megközelítésre vezető eljárási fordulóját, vagy alapfordulóját;

c) a megközelítés irányának reciprokától legalább 45 fokkal eltérő irányba: miután az érkező légi jármű megkezdte a végső megközelítésre vezető eljárásfordulót, vagy alapfordulóját, feltéve, hogy a felszállás azon időpont előtt legalább 3 perccel megtörténik, amikor az érkező légi jármű várhatóan át nem repüli a műszeres futópálya küszöbét (lásd a III-8. ábrát).



16.2. Ha az érkező légi jármű közvetlen bevezetést végez, az induló légi jármű felszállhat:

- a) bármely irányba feltéve, hogy a felszállás 5 perccel azon időpont előtt megtörténik, amikor az érkező légi jármű a műszeres futópálya küszöbe fölé várható,
- b) Az érkező légi jármű megközelítési irányának reciprokától legalább 45 fokkal eltérő irányba:
 - i) ha a felszállás legalább 3 perccel azon időpont előtt megtörténik, amikor az érkező légi jármű a műszeres futópálya küszöbe fölé várható (lásd a III-8. ábrát), vagy
 - ii) mindaddig, míg az érkező légi jármű át nem repül a végső megközelítés nyomvonalán a földterési ponttól számított 4 NM (7,4 km) távolságot.

IV. Rész

REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLAT

Megjegyzés: Jelen Rész a 6. pontban, a földi fények üzemeltetésével kapcsolatos eljárásokat is tartalmazza.

A REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ TORONY FELADATAI

1. Általános rész

A repülőtéri irányító toronynak tájékoztatásokat és engedélyeket kell kiadnia az irányítása alatt álló légi járműveknek a repülőtér és annak közelében működő légiforgalom biztonságos, rendszeres, gyors áramlásának megvalósítása érdekében és az összeütközések megelőzése céljából:

- a) a repülőtér forgalmi körén 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.

2. A repülőtéri irányító torony által ellátott riasztó szolgálat

2.1. A repülőtéri irányító torony a helyi kényszerhelyzeti szolgálatok riasztásáért is felelős és azonnal jelentenie kell a repülőtéri forgalom és a légi járművek parancsnokainak vezetésére a repülőtérén létesített bármely eszközben, fény- vagy egyéb berendezésben előforduló hibát, vagy működési rendellenességet.

2.2. A repülőtéri irányító toronynak azonnal jelentenie kell a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek, illetve, ha ezt a szolgálatot a repülőtéri irányító torony látja el a körzeti irányító központnak, ha a részére átadott légi jármű nem jelentkezett be vagy bejelentkezett, de vele a rádió-összeköttetés megszakadt, és nem szállt le 5 perccel a számított leszállási idő után sem.

3. A látvarepülési szabályok szerinti működésnek a repülőtéri irányító torony által történő felfüggesztése

3.1. A repülőtéren és annak közelében bármely, vagy valamennyi látvarepülési szabályok szerinti repülést felfüggeszthet a következő egységek, illetve személyek bármelyike, amikor a repülésbiztonság ezt az intézkedést megköveteli:

- a) az a körzeti irányító központ, amelynek illetékességi területén belül a repülőtér elhelyezkedik,
- b) bevezető irányító egység, ahol ilyen létesítettek,
- c) a szolgálatos repülőtéri irányító,
- d) az illetékes ATS hatóság.

3.2. A látvarepülési szabályok szerinti repülések minden ilyen felfüggesztését a repülőtéri irányító torony keresztül kell elrendelni, illetve arról azt tájékoztatni kell.

3.3. A látvarepülési szabályok szerinti repülések felfüggesztése esetén a repülőtéri irányító torony a következő eljárásokat alkalmazza:

- a) tartson vissza minden indulást, azok kivételével, amelyek műszer szerinti repülési szabályok szerinti repülési tervet nyújtottak be.
- b) szállítson le minden látvarepülési szabályok szerint működő helyi repülést, vagy szerezzen hozzájárulást különleges VFR repülésekre,
- c) értesítse a felfüggesztést elrendelő egységet a fogatosított intézkedésekről,
- d) értesítse a légi jármű üzemben tartóit, vagy kijelölt képviselőiket a fogatosított intézkedések okáról, ha szükséges, vagy ha ezt kéri.

FORGALMI ÉS GURULÁSI KÖRÖK

4. Légi járművek kritikus helyzetei a repülőtér forgalmi és gurulási körein

4.1. A repülőtéri irányítóknak folyamatosan figyelemmel kell kísérniük valamennyi látható repülési műveletet a repülőtéren és annak közelében, beleértve a munkaterület légi jármű, jármű és személy forgalmát és ezt a forgalmat az itt szereplő eljárásokkal és valamennyi alkalmazandó légiforgalmi szabállyal összhangban kell irányítaniuk. Ha a repülőtéri irányító körzetén belül más repülőtér is van, az ilyen körzet összes repülőtereinek forgalmát koordinálni kell abból a célból, hogy a forgalmi körök egymással konfliktusba ne kerüljenek.

4.2. A forgalmi és gurulási körön a légi járművek következő helyzetei azok, ahol a légi járművek rendszerint megkapják rádió, vagy fényjelzések útján a repülőtéri irányító torony engedélyeit. Kitüntetett figyelemmel kell kísérni a légi járműveket, ahogy ezen helyzetekhez közelednek, hogy a megfelelő engedélyeket késedelem nélkül lehessen kiadni. Ahol lehetséges, minden engedélyt a légi jármű kezdeményező hívásának bevétele nélkül kell kiadni.

1. *helyzet:* A légi jármű hívást kezdeményez a hajtóműindítás, és az induláshoz történő guruláshoz. Itt adják meg a használatos futópályára vonatkozó tájékoztatásokat és gurulási engedélyeket, valamint az indulási résidőt, ha ilyen kiosztottak.

2. *helyzet:* Ha a további mozgást akadályozó forgalom van, az induló légi járművet ennél a pontnál várakoztatják. A légi jármű rendszerint itt végzi el a hajtómű teljesítményének ellenőrzését.

3. *helyzet:* Itt adják ki a felszállási engedélyt, ha a 2. helyzetben nem lehetett.

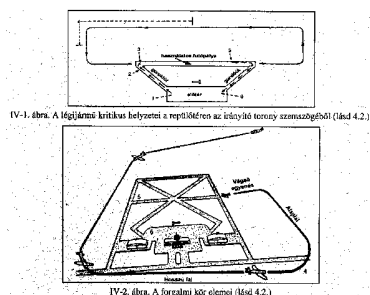
4. *helyzet:* Itt adják ki a leszállási engedélyt.

5. *helyzet:* Itt adják ki a gurulási engedélyt a hangárhoz, vagy a parkolóhelyre.

6. *helyzet:* Itt adják ki a parkolásra vonatkozó felvilágosításokat, ha szükséges.

1. *Megjegyzés:* Lásd a IV-1. és IV-2. ábrát.

2. *Megjegyzés:* Az induló légi jármű részére az útvonalengedély az 1. és 2. helyzet között bárhol kiadható.



4.3. A repülőtéri irányító torony ne adjon frekvenciaváltásra szóló utasítást a kényszerhelyzetbe került, légi gurulást végző vagy alacsony magasságon működő egy személy által vezetett helikopter számára. Amikor lehetséges, a szomszédos ATS egység irányítói utasításait szükség szerint mindaddig közvetíteni kell, amíg a helikopter vezetője képpé nem válik a frekvenciaváltásra.

Megjegyzés: A legtöbb könnyű kategóriájú helikoptert egy személy repüli, akinek alacsony magasságú repülések esetén mindkét kezére és lábára szüksége van a helikopter vezetéséhez. Bár a kollektív kart rögzítő rendszer a helikopter vezetőt segíti munkájában, a földközeli történő frekvenciaváltás véletlenszerű földdel való összeütközést és a helikopter vezetése feletti uralom elvesztését eredményezheti.

5. A használatos futópálya kiválasztása

5.1. A "használatos futópálya" kifejezést annak a futópályának a megjelölésére kell használni, amelyet - egy meghatározott időben - a repülőtéri irányító szolgálatot ellátó egység a legalkalmasabbnak ítél a repülőtérén várhatóan le- és felszálló légijármű típusok részére.

5.2. A légijármű rendszerint széllel szemben száll le és fel, kivéve, ha biztonsági, futópálya elhelyezkedési vagy légiforgalmi körülmények miatt az attól eltérő irány előnyösebb. A használatos futópálya kiválasztásánál azonban a repülőtéri irányító szolgálatot ellátó egységnek figyelembe kell vennie a talajszél sebessége és iránya mellett más, lényeges tényezőket is, mint a repülőtér forgalmi köréit, a futópályák hosszát és a rendelkezésre álló bevezető és leszállító berendezéseket is.

5.3. Ha a használatos futópályát a légijármű parancsnoka nem tartja alkalmasnak az adott működésre, engedélyt kérhet másik futópálya használatára.

Megjegyzés: A felszálló légijárművek forgalmának meggyorsítására vonatkozóan lásd a III. Rész 2.2. pontját.

LÉGIFORGALMI FÖLDI FÉNYEK ÜZEMELTETÉSE

6. Üzemeltetés

Jelen pontban foglalt eljárások minden repülőtérre érvényesek, függetlenül attól, hogy ott repülőtéri irányító szolgálatot biztosítanak-e. A 6.1.1. pontban foglalt előírások ezen kívül érvényesek valamennyi légiforgalmi földi fényre, akár valamely repülőtérén vagy annak közelében vannak, akár nem.

6.1. Általános rész

6.1.1. A 6.1.2. és a 6.2. pont előírásai kivételével minden légiforgalmi földi fénynek működni kell:

a) folyamatosan a sötétség időszaka alatt, illetve amikor a napkorong középpontja több mint 6 fokkal a horizont alatt van, attól függően, hogy melyik igényel hosszabb idejű működést, kivéve, ha az alábbiakban egyéb rendelkezés nincs, vagy a légiforgalom irányítása másképp nem igényli,

b) minden más olyan időben, amikor - az időjárási körülményektől függően - használatuk kívánatosnak tekinthető a légiforgalom biztonsága érdekében.

6.1.2. A repülőtérre és azok közelében lévő azon fényeket, amelyeket nem útvonal-navigációs célokra telepítettek - az alábbiakban található egyéb előírásoktól függően -, ki lehet kapcsolni, ha sem tervezett, sem kényszerhelyzetben lévő légijármű forgalma nem várható, feltéve, hogy legalább egy órával valamely légijármű számított érkezése előtt azok ismét működésbe hozhatók.

6.1.3. 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-változások is elvégezhetők.

6.2. Megközelítési fényrendszerek

Megjegyzés: A megközelítési fényrendszerek a következők lehetnek: egyszerű megközelítési fényrendszerek, precíziós megközelítési fényrendszerek, optikai sílópálya-jelző rendszerek, körözesi útmutató fények, fényjeladók és futópályára rávezető fényrendszerek.

6.2.1. A leszállásra használatos futópálya megközelítési fényeit a 6.1.1. pontban foglaltakon kívül működtetni kell:

- a) nappal, ha a közeledő légijármű kéri,
- b) amikor a hozzá tartozó futópályafények működnek.

6.2.2. Az optikai síklópálya jelző rendszer fényeit éjjel-nappal üzemeltetni kell, függetlenül a látási viszonyoktól, amikor az általa kiszolgált futópályát használják.

6.3. Futópályafények

Megjegyzés: A futópályafények a következők lehetnek: a futópálya-szegélyfények, a küszöb-, középvonal-, vég-, földetérési zóna- és szárnykereszt-sor-fények.

6.3.1. Csak a leszállásra, felszállásra és gurulásra igénybe vett futópálya fényeit szabad működtetni.

6.3.2. Amennyiben a futópályafényeket nem üzemeltetik folyamatosan, azokat a felszállást követően az alábbiak szerint kell bekapcsolva hagyni:

a) azokon a repülőtereken, ahol légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak, és ahol a fények központilag vezérelhetők, a futópályafényeknek a felszállás után is bekapcsolva kell maradniuk a légijárműveknek a felszállás közben vagy közvetlenül azután bekövetkező kényszerhelyzet következtében történő visszafordulásra szükségesnek ítélt ideig;

b) légiforgalmi irányító szolgálat vagy központilag vezérelt fények nélküli repülőtereken a futópályafényeknek mindaddig bekapcsolva kell maradniuk, amennyire rendes körülmények között szükség van a fények újra bekapcsolásához abban az esetben, ha a felszálló légijármű kényszerleszállás céljából visszafordul, azonban minden esetre legalább 15 percig a felszállás után.

Megjegyzés: Ahol akadályfényeket egyidejűleg üzemeltetnek futópályafényekkel a 6.7.1. pontban foglaltak szerint, különös gonddal kell eljárni annak biztosítására, hogy azokat mindaddig ne kapcsolják ki, amíg a légijárműnek szüksége van rájuk.

6.4. Végbiztonsági terület fények

6.4.1. Amikor a futópályafényeket üzemeltetik, a futópályához tartozó végbiztonsági terület fényeit minden esetben üzemeltetni kell.

6.5. Gurulóútfények

Megjegyzés: A gurulóútfények a következő fényeket tartalmazzák: gurulóút-szegélyfények, gurulóút-középvonal-fények, gurulóút-megállító keresztfény-sorok és futópálya-védelmi fények.

6.5.1. A gurulóút-fényeket olyan sorrendben kell bekapcsolni, hogy azok folyamatosan jelezzék a gurulási útvonalat a guruló légijárműnek. A gurulóút-fényeket vagy azoknak valamely szakaszát akkor lehet kikapcsolni, ha a guruló légijárműnek már nincs szüksége rájuk.

6.6. Megállító keresztfény-sorok

6.6.1. A megállító keresztfény-sort be kell kapcsolni annak jelzésére, hogy minden forgalomnak meg kell állnia, és ki kell kapcsolni annak jelzésére, hogy a forgalom tovább haladhat.

6.7. Akadályfények

Megjegyzés: Az akadályfények a következők: akadályokat jelző fények, alkalmatlan területet jelző fények és a veszélyt jelző fények.

6.7.1. A futópálya használatával összefüggő akadályfényeket - ahol az akadály nem emelkedik ki a belső vízszintes akadálykorlátozási sík (lásd ICAO Annex 14 I. rész 6. fejezete) fölé, - egyidejűleg lehet ki- és bekapcsolni a futópálya fényekkel.

6.7.2. Az alkalmatlan terület fényei nem kapcsolhatók ki a 6.1.2. pontban megengedettek szerint, mialatt a repülőtér nyitva van.

6.8. A légiforgalmi földi fények ellenőrzése

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

6.8.2. Automata ellenőrző rendszer hiányában, valamint ilyen rendszer kiegészítéseképpen a repülőtéri irányító kísérelje figyelemmel a fénytechnikai berendezéseket, amennyire ez az irányító toronyból lehetséges és használja fel az egyéb forrásokból, például ellenőrzésekből, légijárművek jelentéseiből származó információkat abból a célból, hogy mindig tisztában legyen a légiforgalmi földi fények használhatóságával.

6.8.3. Ha a repülőtéri irányító a fénytechnika meghibásodásáról tudomást szerez, akkor tájékoztatnia kell az érdektelt légi- és egyéb járműveket, továbbá intézkednie kell a hiba kijavítására.

A REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ TORONY ÁLTAL A LÉGIJÁRMŰVEKNEK NYÚJTOTT TÁJÉKOZTATÁSOK

7. A légijármű üzemeltetésével kapcsolatos tájékoztatások

Megjegyzés: Lásd a VIII. Rész 4.3. pontját a repüléstájékoztató közleményekkel kapcsolatban.

7.1. Ha a légijármű-vezető kéri, úgy a hajtóműindítás előtt meg kell adni a várható felszállási időt, kivéve, ha időzített hajtómű-indítási eljárásokat alkalmaznak.

7.2. A felszálláshoz való gurulás előtt a légijárműveknek a következő információelemeket kell megadni az alábbi sorrendben azon elemek kivételével, amelyekről tudott, hogy a légijármű már vette azokat:

- a) a használandó futópálya,
- b) az aktuális talajszél iránya és sebessége, beleértve a lényeges változásokat is,
- c) a QNH magasságmérő-beállítási érték és a helyi 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 aktuális látástávolsági érték, ha az 10 km-nél kevesebb és a használandó futópályára vonatkozó aktuális RVR érték, ha ilyet biztosítanak,
- f) a pontos idő.

7.3. Felszállás előtt a légijárműnek meg kell adni:

a) a 7.2. pontban foglaltak szerint megadott talajszél irányában, sebességében, a levegő hőmérsékletében, a látástávolságban vagy RVR értékekben bekövetkezett bármely lényeges változást,

Mindkét küszöbnél mért szélirányt és sebességet meg kell adni, amennyiben 10 kt-nél (18 km/óránál) nagyobb szélerősség mellett a felszállóküszöbnél 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.

7.4. A forgalmi körbe történő belépés előtt a légijárműveknek a következő információ elemeket kell megadni az alábbi sorrendben azon elemek kivételével, amelyekről tudott, hogy a légijármű már vette azokat:

- a) a használandó futópálya,
- b) az átlagos talajszél iránya és sebessége, valamint ezek lényeges változásai,
- c) a QNH magasságmérő-beállítási érték és a helyi előírásokkal összhangban minden alkalommal, vagy a légijármű kérésére a QFE magasságmérő-beállítási érték.

7.5. Látási meteorológiai körülmények közötti üzemelés esetén a légijármű parancsnokának felelőssége, hogy a többi légijárművel való összeütközést elkerülje. Mindemellett a munkaterületek és környező területek korlátozott kiterjedése következtében gyakran elengedhetetlen, hogy az összeütközés elkerülésére a légijármű parancsnokának forgalmi tájékoztatást adjanak.

7.6. Mérvadó helyi forgalomnak tekintendő a munkaterületen vagy annak közelében lévő bármely légitármű, jármű vagy személy, valamint a repülőtér közelében működő, az érintett légitárműre összeütközési veszélyt jelentő forgalom.

7.7. A mérvadó helyi forgalomról szóló tájékoztatást vagy közvetlenül, vagy a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység útján akkor kell kiadni, amikor a repülőtéri irányító megítélése szerint a biztonság érdekében szükséges ez a tájékoztatás, vagy amikor a légitármű kéri azt.

7.8. A mérvadó helyi forgalmat úgy kell leírni, hogy az könnyen felismerhető legyen.

7.9. A repülőtéri irányítók - amikor lehetséges tájékoztassák - a légitármű-vezetőket a légitármű keltette turbulencia okozta veszélyek várható előfordulásáról.

Megjegyzés: A légitármű keltette turbulenciaveszélyek előfordulását nem lehet előre pontosan meghatározni, és a repülőtéri irányítók nem vállalhatják a felelősséget sem azért, hogy ezt a tájékoztatást mindenkor megadják, sem annak pontosságáért.

7.10. A légitármű irányítók az engedélyek és utasítások kiadásakor vegyék figyelembe a kiáramló gázsugár és légszavarszél okozta veszélyeket a guruló és le-felszálló légitárművekre, különösen egymást keresztező futópályák használata esetén, valamint ezek hatását a repülőtéren mozgó gépjárművekre és személyekre.

Megjegyzés: A kiáramló gázsugár és légszavarszél olyan erősségű helyi széllekedéseket eredményezhet, amely kárt okozhat az érintett területen működő egyéb légitárművekben, járművekben és az ott tartózkodó személyekben.

8. Tájékoztatás a repülőtér állapotáról

Megjegyzés: Lásd a VIII. Rész 4.3.4. pontjában a repülőtér állapotára vonatkozó lényeges tájékoztatást tartalmazó közleményeket.

8.1. A repülőtér állapotáról szóló lényeges tájékoztatások a légitárművek biztonságos üzemeltetéséhez szükséges olyan tájékoztatások, amelyek a munkaterületre és bármely, rendszerint ezen területtel kapcsolatos berendezésekre vonatkoznak. Például egy, a használatos futópályához nem csatlakozó gurulóúton folyó építési munkálat nem lényeges tájékoztatás valamennyi légitármű részére, kivéve azt, amelyet esetleg az építési munkálat közelében gurítanak el. Másik példaként, ha minden forgalmat a futópályára kell korlátozni, ez a tény lényeges repülőtéri tájékoztatásnak tekintendő valamennyi, a repülőtérre nem ismerő légitármű számára.

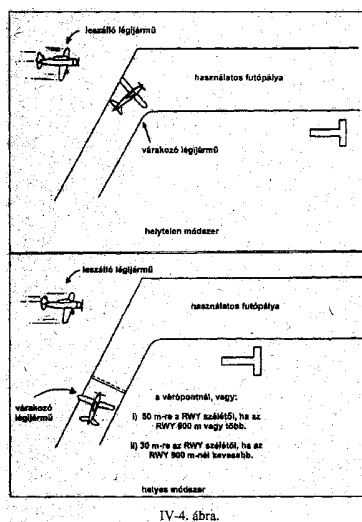
8.2. A repülőtér állapotára vonatkozó lényeges tájékoztatások az alábbiakban felsoroltakra vonatkozó tájékoztatásokat tartalmazzák:

- a) építési vagy karbantartási munkálatok a mozgási területen vagy annak közvetlen közelében,
- b) a futópályák, gurulóutak vagy előterek felületének rossz állapotban lévő vagy feltört részei, akár meg vannak jelölve, akár nem,
- c) hó, latyak vagy jég előfordulása valamelyik futópályán, gurulóúton vagy előtéren,
- d) víz előfordulása valamelyik futópályán, gurulóúton vagy előtéren,
- e) hópadok vagy hótorlasz valamelyik futópályán, gurulóút vagy előtér közelében,
- f) más, ideiglenes veszélyek előfordulása, beleértve a parkoló légitárműveket és a madarakat is a földön vagy a levegőben,
- g) a repülőtéri fényrendszer egészének vagy valamely részének kimaradása, vagy rendellenes működése,
- h) bármely egyéb, ide tartozó tájékoztatás.

Megjegyzés: Lásd a IV-3. ábrát.

8.3. A repülőtéri állapotokra vonatkozó lényeges tájékoztatást minden légitárműnek meg kell adni, kivéve, amikor tudott, hogy a légitármű ezt a tájékoztatást teljesen vagy részben más forrásból már megkapta. A tájékoztatást a légitárműnek kellő időben meg kell adni, hogy az megfelelően tudja felhasználni és a veszélyeket a lehető legpontosabban azonosítani kell.

Megjegyzés: A "más források" közé tartoznak a NOTAM-ok, ATIS adások és a megfelelő jelek kihelyezése.



IV-4. ábra.
Légijárművek várakoztatása (lásd 10.)

10.3.1. A légijárműnek, amikor egy másik légijármű leszállást hajt végre, ne engedélyezzék a várakozást a használatos futópálya megközelítési irányba eső végén mindaddig, amíg a leszálló légijármű el nem hagyta a tervezett várópontot.

Megjegyzés: Lásd a IV. 4. ábrát.

10.4. Azt a légijárművet, amelyről tudott vagy feltételezett, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll, vagy amelyet más ok miatt el kell különíteni a rendes repülőtéri tevékenységektől, a kijelölt, elkülönített parkolóhelyre kell engedélyezni. Ahol ilyen elkülönített parkolóhelyet nem jelöltek ki, vagy a kijelölt hely nem áll rendelkezésre, ott a légijárművet az érintett szolgálatokkal történt előzetes megállapodás szerinti területen, vagy területeken belüli helyre kell engedélyezni. A gurulási engedélyben meg kell határozni a parkolóhelyhez követendő útvonalat. Ezt az útvonalat oly módon kell kiválasztani, hogy minimálisra csökkentsék a nagyközönség, a többi légijármű és a repülőtérén lévő berendezések biztonságának veszélyeztetését.

Megjegyzés: Lásd az ICAO Annex 14 I. Rész 3. fejezetét.

10.5. Amikor kerekés futóművel ellátott helikoptereknek vagy VTOL légijárműveknek földön való gurulása válik szükségessé, az alábbi előírásokat alkalmazhatják.

Megjegyzés: A földi gurulás kevesebb üzemanyag-felhasználással jár, mint a légi gurulás, és a keltett turbulencia is kisebb. Ugyanakkor bizonyos esetekben, mint pl. durva szerkezetű vagy puha állagú, vagy egyenetlen terep esetén biztonsági okokból légi gurulás válhat szükségessé. Az összetett rotorral rendelkező helikoptertípusok (a három vagy több főrotorlapáttal rendelkezők) hajlamosak a "földi rezonanciára", és kivételes esetekben előfordulhat, hogy hirtelen felemelkednek a földről a súlyos károsodás vagy rongálódás elkerülése érdekében.

10.5.1. Amikor azt kérik, vagy szükségessé válik, hogy egy helikopter a talaj fölött alacsony magasságon, a földpárnahatás sávjában kis sebességgel kevesebb mint 37 km/h (20 kt) - haladjon, engedélyezhető a légi gurulás.

Megjegyzés: A légi gurulás nagyfokú üzemanyag-fogyasztással jár és a leáramlás keltette turbulencia a földpárna hatás sávjában jelentős mértékben megnő a nagy teljesítményű/tömegű helikopterek esetében.

10.5.2. Az ATC könnyű légijárműveknek vagy helikoptereknek ne adjon olyan gurulási utasítást, amellyel azok egy másik guruló helikopter közelébe kerülnének és vegye figyelembe a guruló helikopter keltette turbulenciát, mely befolyással lehet az érkező és induló könnyű légijárművekre.

11. Nem légijármű-forgalom ellenőrzése a munkaterületen

11.1. A 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 a munkaterületre való belépés előtt szerezzék be az engedélyt a repülőtéri irányító toronytól. Ettől az engedélytől

függetlenül a futópályára, vagy a futópálya sávba történő belépéshez, illetve az engedélyezett tevékenység megváltoztatásához a repülőtéri irányító torony erre vonatkozó külön engedélye szükséges.

11.2. Ellenőrzött repülőterek munkaterületén alkalmazott valamennyi járműnek kétoldalú rádió-összeköttetést kell tudni tartani a repülőtéri irányító toronnyal, kivéve, amikor a járművet csak alkalmilag használják a munkaterületen és:

- a) olyan jármű kíséri, amely rendelkezik a megkövetelt kommunikációs képességgel, vagy
- b) a repülőtéri irányító toronnyal együttesen, előre megállapított terv alapján alkalmazzák.

11.2.1. Amikor az összeköttetés fenntartására elegendőnek ítélik meg fényjel rendszer alkalmazását, vagy rádió-összeköttetési hiba lép fel, akkor az alábbi fényjeleket kell alkalmazni:

FÉNYJELEK
a repülőtéri irányító
toronytól

JELENTÉSÜK

Szaggatott zöld	Engedélyezve a leszállóterület keresztezése; vagy a gurulóútra történő ráhajtás
Folyamatos vörös	Álljon meg
Szaggatott vörös	Hagyja el a leszállóterületet vagy gurulót, és figyeljen, mert légijármű-forgalom várható
Szaggatott fehér	Tegye szabaddá a munkaterületet a helyi előírásoknak megfelelően

11.2.2. Kényszerítő körülmények esetén, vagy ha a 11.2.1. pont alatti fényjeleket nem vették figyelembe, a fényrendszerekkel ellátott futópályákon vagy gurulóutakon az alábbi fényjeleket kell alkalmazni:

FÉNYJEL

JELENTÉSE

A futópálya, vagy
gurulót fényeinek
villogtatása

Hagyja el a futópályát, és figyelje a toronyból adott fényjeleket.

11.2.3. Amikor a repülőtéri irányító toronnyal együttesen előre kidolgozott terv alapján dolgoznak, az építő és karbantartó személyzettől általában ne követeljék meg azt, hogy kétoldalú rádió-összeköttetést tudjon tartani az irányító toronnyal.

11.3. Amikor egy légijármű leszállást vagy felszállást hajt végre, akkor a járműveknek ne engedjék meg, hogy a használatos futópályához közelebb várákozzanak, mint:

- a) futópálya/gurulót kereszteződés esetén - a futópálya várópont, és
- b) egyéb kereszteződések esetén - a futópálya várópont futópályától mért távolságával megegyező távolság.

11.4. A repülőtéri irányító toronynak rossz látási viszonyok között alkalmazott eljárások bevezetése előtt feljegyzést kell készítenie a munkaterületen működő földi 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.

12. Légijárművek, valamint légijárművek és gépjárművek közötti elkülönítések a munkaterületen

12.1. Amikor a forgalomnak olyan látási körülmények között kell működnie a munkaterületen, amely a repülőtéri irányítástól megköveteli, hogy a 10.3. és 11.3. pontban leírtakon túli elkülönítést tartson a légijárművek, valamint légi- és egyéb járművek között a következőket kell alkalmazni.

12.1.1. A gurulóutak kereszteződésénél a légijárműveknek vagy más járműveknek nem engedélyezhető, hogy közelebb várákozzanak a másik gurulóúthoz, mint az ICAO Annex 14 I. Rész 5. Fejezetében foglaltaknak megfelelően védelmi fényekkel, megállító keresztfényssorral vagy gurulót kereszteződést előrejelző táblákkal kijelölt gurulási határ.

12.1.2. A gurulóutakon alkalmazandó hosszirányú elkülönítést az egyes repülőterekre vonatkozóan helyi előírásokban kell szabályozni. Az elkülönítés meghatározásánál figyelembe kell venni a földi forgalom ellenőrzéséhez és irányításához rendelkezésre álló segédeszközök jellemzőit, a repülőtér alaprajzi bonyolultságát és a repülőtér használó légijárművek jellemzőit.

Megjegyzés: A légijárművek rossz látási körülmények közötti üzemelése a működésnek megfelelő berendezések biztosítását teszi szükségessé.

13. A forgalom irányítása a forgalmi körön

13.1. A forgalmi körön haladó légi járműveket a 14.1., 15.1. és a 16. pontban ismertetett elkülönítési minimumok biztosítása céljából irányítani kell, kivéve a következőket:

- a) kötelékben haladó légi járművek mentesek az elkülönítési minimumok alól, az ugyanazon kötelék többi légi járműveitől való elkülönítés tekintetében,
- b) nem kell elkülönítési minimumot alkalmazni az egyidejű le- és felszállásokat lehetővé tevő futópályákkal vagy le-felszálló sávokkal rendelkező repülőterek különböző területein vagy sávjaiban működő légi járművek között,
- c) elkülönítési minimumot nem kell alkalmazni a katonai feladatokat végrehajtó légi járművek között.

13.2. Olyan megfelelő elkülönítést kell biztosítani a forgalmi körön működő légi járművek között, amely lehetővé teszi az érkező és induló légi járművek közötti, a 14.1., 15.1. és a 16. pontban előírt térközöket.

13.3. Forgalmi körbe való belépési engedélyt akkor adjanak valamely légi járműnek, ha kívánatos, hogy a légi jármű az érvényes forgalmi kör szerint közelítse meg a leszállóterületet és a forgalmi körülmények olyanok, hogy a tényleges leszállásra feljogosító engedély nem adható ki. A forgalmi körbe való belépési engedéllyel együtt adják meg a leszállási irányra, vagy a használatos futópályára vonatkozó tájékoztatásokat is úgy, hogy a légi jármű parancsnoka megfelelően szabályozhassa a forgalmi körbe való belépését.

13.4. Ha egy légi jármű szabályszerű engedély nélkül lép be egy repülőtéri forgalmi körbe, engedélyezni kell a leszállást, amennyiben mozgása azt mutatja, hogy leszállni kíván. Ha a körülmények indokolják, az irányító felkérheti azokat a légi járműveket, amelyekkel összeköttetésben van, hogy adjanak szabad utat ezen engedély nélküli működés előidézte veszélyes helyzet minél előbbi megszüntetése érdekében. Semmi esetre sem szabad a leszállási engedélyt meghatározatlan időre visszatartani.

13.5. Kényszerhelyzetekben szükségessé válhat a biztonság érdekében, hogy valamely légi jármű szabályszerű engedély nélkül lépjen be egy forgalmi körbe és hajtson végre leszállást. Az irányítók ismerjék fel a lehetséges kényszerhelyzetet és adjanak meg minden lehetséges segítséget.

13.6. A munkaterület használatára soron kívüli engedély adható:

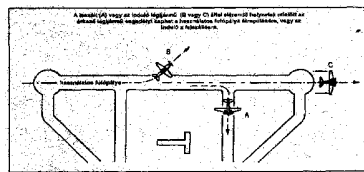
- a) annak a légi járműnek, amely előreláthatólag leszállni kényszerül a légi jármű biztonságos üzemeltetését befolyásoló tényezők következtében (pl. hajtóműhiba, kevés üzemanyag stb.),
- b) mentő légi járműnek, illetve sürgős orvosi segítségre szoruló beteget, vagy súlyosan sérült személyt szállító légi járműnek.

14. Induló légi járművek irányítása

14.1. A 14.1.1. és a 16. pont rendelkezését kivéve, az induló légi járműnek nem engedélyezhető a felszállás mindaddig, amíg az előtte elindult légi jármű át nem repülte a használatos futópálya végét, vagy fordulóba nem kezdett, illetve amíg az összes, előtte leszállt légi jármű szabaddá nem tette a használatos futópályát.

1. Megjegyzés: Lásd a IV-5. ábrát.

2. Megjegyzés: A légi járművek turbulencia szerinti kategorizálása és hosszirányú elkülönítési minimumok jelen rész 16. pontjában és az V. Rész 7. pontjában találhatók.



14.1.1. Helyi előírásokban a 14.1. pontban meghatározottaknál kisebb elkülönítés is előírható. Az elkülönítési minimumok meghatározásánál figyelembe kell venni:

- a) a futópálya hosszát,
- b) a repülőter elrendezését és
- c) az üzemelő légi járművek típusait.

A csökkentett elkülönítéseket tilos alkalmazni:

- i) induló légi jármű és előtte leszállt légi jármű között,
- ii) napnyugta és napkelte között, vagy más, napnyugta és napkelte közötti meghatározott időszakban,

iii) ha a futópálya fékhatását csapadék (pl. latyak, víz) károsan befolyásolja,

iv) ha az időjárási körülmények nem teszik lehetővé a légi jármű-vezetője számára a futópálya forgalmi viszonyainak időben történő észlelését.

14.2. Egy légi járműnek a felszállási engedély kiadható, ha kellő biztosíték van arra, hogy amikor a légi jármű megkezdí a felszállást a 14.1., illetve a 14.1.1. pontban előírt elkülönítés fenn fog állni.

14.3. Amikor a felszállás előtt a körzeti irányító központtól útvonal engedélyre van szükség, a felszállási engedély mindaddig nem adható ki, amíg a körzeti irányító központ engedélyét nem továbbították az érintett légi járműnek és az azt nem nyugtázta. A körzeti irányító központ a torony kérésének vétele után a lehető legkisebb késedelemmel továbbítja az engedélyt a repülőtéri irányító toronynak, vagy ha az lehetséges, még a kérés előtt.

14.4. A 14.3. pontban leírtaktól függően, a felszállási engedélyt akkor kell kiadni, amikor a légi jármű kész a felszállásra és a használatos futópályánál van, vagy megközelíti azt és a forgalmi helyzet megengedi.

14.5. A forgalom meggyorsítása érdekében egy légi járműnek azonnali felszállásra adható engedély még a futópályára való kigurulás előtt. Az ilyen engedély elfogadása esetén a légi jármű guruljon ki a futópályára, és megállás nélkül szálljon fel.

15. Érkező légi járművek irányítása

15.1. A 15.1.1. és a 16. pont rendelkezését kivéve, a végső megközelítés során általában nem engedélyezhető, hogy a leszálló légi jármű keresztezze a futópálya küszöbét mindaddig, amíg az előtte elindult légi jármű át nem repülte a használatos futópálya végét, vagy fordulóba nem kezdett, vagy amíg az összes előtte leszállt légi jármű szabaddá nem tette a használatos futópályát.

1. Megjegyzés: Lásd a IV-5. ábrát.

2. Megjegyzés: A légi járművek turbulencia szerinti kategorizálása és a hosszirányú elkülönítési minimumok jelen rész 16. pontjában és az V. Rész 7. pontjában találhatók.

15.1.1. Helyi előírásokban a 15.1. pontban meghatározottaknál kisebb elkülönítés is meghatározható. Az elkülönítési minimumok meghatározásánál figyelembe kell venni:

a) a futópálya hosszát,

b) a repülőtér elrendezését és

c) az üzemelő légi járművek típusait.

A csökkentett elkülönítéseket tilos alkalmazni:

i) napnyugta és napkelte között, vagy más, a napnyugta és napkelte közötti meghatározott időszakban,

ii) ha a futópálya fékhatását csapadék (pl. latyak, víz) károsan befolyásolja,

iii) ha az időjárási körülmények nem teszik lehetővé a légi jármű-vezetője számára a futópálya forgalmi viszonyainak időben történő észlelését.

15.2. Egy légi járműnek engedélyezhető a leszállás, ha kellő biztosíték van arra, hogy amikor a légi jármű keresztezi a futópálya küszöbét a 15.1., vagy a 15.1.1. pontban előírt elkülönítés fenn fog állni, azonban a leszállási engedély nem adható ki addig, amíg az előző leszálló légi jármű nem keresztezte a futópálya küszöbét.

16. A légi járművek turbulencia szerinti kategorizálása és megnövelt hosszirányú elkülönítési minimumok

Megjegyzés: A "légi járművek keltette turbulencia" kifejezés ebben a szöveg-összefüggésben a nagy sugárhajtóműves légi járművek szárnyvégei mögött keletkező örvénylő légtömeg hatását jelenti, szemben a "légörvény" kifejezéssel, amely a légtömeg sajátosságait írja le.

16.1. A légi járművek turbulencia szerinti kategorizálása

16.1.1. A turbulencia elkülönítési minimumoknak a légi járműtípusok - a maximális felszállósúly bizonyítványnak megfelelő - alábbi három csoportján kell alapulniuk:

a) NEHÉZ (H) - valamennyi 136 000 kg vagy ennél nehezebb légi jármű típus;

b) KÖZEPES (M) - a 136 000 kg-nál könnyebb, de 7000 kg-nál nehezebb légi jármű típus;

c) KÖNNYŰ (L) - a 7000 kg vagy ennél könnyebb légi jármű típus.

16.1.2. A helikoptereket függeszkedés vagy légigurulás közben megfelelően távol kell tartani a könnyű légi járművektől.

Megjegyzés: A helikopterek repülés közben örvényt keltenek, és a jelek szerint az egységnyi össztömegre jutó örvénylés intenzívebb, mint a merevszárnyú légitárműveké.

16.2. Turbulenciaelkülönítési minimumok

Megjegyzés: A radarelkülönítésnél alkalmazandó turbulenciaelkülönítés szabályait az V. Rész 7. pontja tartalmazza.

16.2.1. Az alábbi radar nélküli elkülönítési minimumokat kell alkalmazni:

16.2.2. Érkező légitárművek

16.2.2.1. Az időzített bevezetések során egy NEHÉZ vagy egy KÖZEPES légitármű mögött leszálló légitármű esetén az alábbi minimumokat kell alkalmazni:

a) NEHÉZ légitárművet követő KÖZEPES légitármű: 2 perc,

b) NEHÉZ vagy KÖZEPES légitárművet követő KÖNNYŰ légitármű: 3 perc.

16.2.3. Induló légitárművek

16.2.3.1. Ha az a 16.2.3.2. pontban másként nincs meghatározva, legalább 2 perc elkülönítést kell biztosítani a NEHÉZ légitármű mögött felszálló KÖNNYŰ vagy KÖZEPES légitármű, illetve egy KÖZEPES légitármű mögött felszálló KÖNNYŰ légitármű között, ha légitárművek:

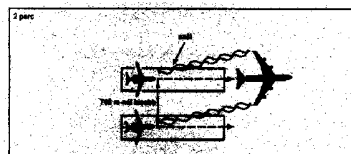
a) ugyanazt a futópályát használják,

b) 760 m-nél kisebb oldaltávolságú párhuzamos futópályákat használnak,

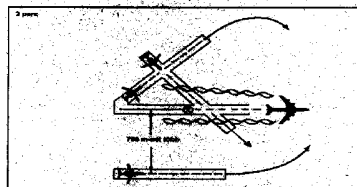
c) keresztező futópályákat használnak, és a másodiknak felszálló légitármű tervezett repülési pályája keresztezni fogja az elsőnek elindult légitármű tervezett repülési pályáját ugyanazon a magasságon, vagy attól kevesebb mint 1000 lábbal (300 m) alatta,

d) 760 m-nél nagyobb oldaltávolságú párhuzamos futópályákat használnak, és a másodiknak felszálló légitármű tervezett repülési pályája keresztezni fogja az elsőnek elindult légitármű tervezett repülési pályáját ugyanazon a magasságon, vagy attól kevesebb mint 1000 lábbal (300 m) alatta.

Megjegyzés: Lásd a IV-6. és IV-7. ábrát.



IV-6. ábra (lásd 16.2.3.1. b)



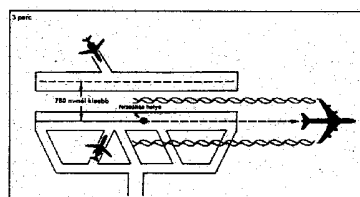
IV-7. ábra (lásd 16.2.3.1. c és d)

16.2.3.2. 3 perc elkülönítést kell biztosítani a NEHÉZ légitármű mögött felszálló KÖNNYŰ vagy KÖZEPES légitármű, illetve egy KÖZEPES légitármű mögött felszálló KÖNNYŰ légitármű között, ha a másodiknak felszálló légitármű:

a) ugyanannak a futópályának a közbenső részéről; vagy

b) 760 m-nél kisebb oldaltávolságú párhuzamos futópályának a közbenső részéről száll fel.

Megjegyzés: Lásd a IV-8. ábrát.



IV-8. ábra (lásd 16.2.3.2. a és b)

16.2.4. Áthelyezett leszállási küszöb

16.2.4.1. 2 perc elkülönítési minimumot kell biztosítani egy NEHÉZ légi járművet követő KÖNNYŰ vagy KÖZEPES légi jármű, valamint egy KÖZEPES légi járművet követő KÖNNYŰ légi jármű között, ha a légi járművek olyan futópályára üzemelnek, melynek leszállási küszöbét áthelyezték, amikor:

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

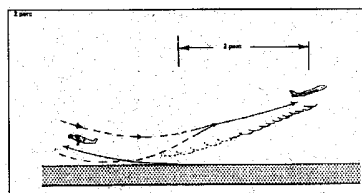
b) egy felszálló NEHÉZ légi járművet egy KÖNNYŰ vagy KÖZEPES leszálló légi jármű követ, vagy egy KÖZEPES felszálló légi járművet egy leszálló KÖNNYŰ légi jármű követ, ha a tervezett repülési pályájuk keresztezi egymást.

16.2.5. Ellentétes irányú üzemelés

16.2.5.1. 2 perc elkülönítési minimumot kell biztosítani egy NEHÉZ légi járművet követő KÖNNYŰ vagy KÖZEPES légi jármű, valamint egy KÖZEPES légi járművet követő KÖNNYŰ légi jármű között, ha a nehezebb légi jármű alacsony áthúzást vagy megszakított megközelítést végez és a könnyebb légi jármű:

a) a felszálláshoz a futópálya ellentétes irányát használja, vagy

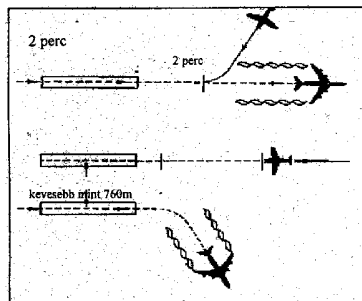
Megjegyzés: Lásd a IV-9. ábrát.



IV-9. ábra (lásd 16.2.5.1. a)

b) ugyanarra a futópályára ellentétes irányból száll le, vagy egy olyan párhuzamos futópályára hajt végre ellentétes irányú leszállást, mely 760 m-nél kisebb oldaltávolságra helyezkedik el.

Megjegyzés: Lásd a IV-10. ábrát.



IV-10. ábra (lásd 16.2.5.1.b)

17. Felhatalmazás különleges VFR repülések végrehajtására

17.1. Amikor a forgalmi körülmények lehetővé teszik, - a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység hozzájárulásával és 17.2. pontban foglaltak figyelembevételével - felhatalmazás adható különleges VFR repülések végrehajtására.

17.1.1. Az ilyen felhatalmazásra irányuló kéréseket egyedileg kell kezelni.

17.1.2. A II. és a III. részben leírt elkülönítési minimumokat kell biztosítani valamennyi különleges VFR repülés között, valamint a különleges VFR repülések és IFR repülések között.

17.2. Ha a földi látástávolság legalább 1500 m, egy VFR repülés felhatalmazható, hogy különleges VFR repülésként a repülőtéri irányító körzetbe belépjen leszállás vagy átrepülés céljából, illetve hogy a repülőtéri irányító körzetből közvetlenül elinduljon vagy abban helyi repülést végezzen.

18. Az indulási résidők (CTOT) ellenőrzése

18.1. Ellenőrzött repülőtérén a repülőtéri irányító torony, nem ellenőrzött repülőtereken a repülés során érintett első ATS egység felelős az indulási résidők (CTOT - Calculated Take-off Time) betartásának ellenőrzéséért.

18.2. A CTOT betartásának ellenőrzéséért felelős ATS egységeket az érvényben lévő korlátozásokra vonatkozó szükséges tájékoztatással kell ellátni, továbbá az érintett légijármű számára kiosztott CTOT-t részükre továbbítani kell.

18.2.1. Az induló légijármű számára kiadott útvonal engedélybe a CTOT-t, ha ilyet kiosztottak, bele kell foglalni.

18.2.2. A résidejüket be nem tartó repülések hajtómű indítási kérelmét a repülőtéri ATS egységnek vissza kell utasítani.

18.2.3. Az ATS egységnek minden erőfeszítést meg kell tennie annak érdekében, hogy az induló repülések képesek legyenek résidejük betartására, és nem kell megakadályozni az indulást a gurulásból adódó kisebb (5 perces) késések miatt.

V. Rész

RADARELJÁRÁSOK

1. Radarrendszerek képességei

1.1. A légiforgalmi szolgálatok ellátására használt radarrendszereknek nagyfokú megbízhatósággal, széles körű felhasználhatósággal kell rendelkezniük és más rendszerekhez jól illeszthetőnek kell lenniük. A rendszer meghibásodásának vagy a rendszer jelentősebb teljesítménycsökkenésének lehetősége, mely a szolgáltatás teljes vagy részleges megszakadásához vezethet, csak igen kis mértékű lehet. Ennek érdekében tartalék berendezéseket kell biztosítani.

Megjegyzés: Egy radarrendszer általában több összetevő elemet tartalmaz, mint pl. radarállomást(okat), radaradat-átviteli vonalakat, radaradat-feldolgozó rendszert, radarernyőket.

1.2. A több radarállomás adatait felhasználó multi-radarrendszereknek képeseknek kell lenniük valamennyi, a rendszerhez csatolt radarállomástól származó adat fogadására, integrált formában történő feldolgozására és megjelenítésére.

1.3. A radarrendszer illeszkedjen az ATS ellátása során használt egyéb automatizált rendszerekhez és biztosítson megfelelő szintű automatizáltságot azzal a céllal, hogy növelhető legyen a légiforgalmi irányítók számára megjelenített adatok időszerűsége és azok pontossága, ezáltal csökkentve a légiforgalmi irányítók munkaterhelését, valamint a szomszédos irányító munkahelyek és ATS egységek közötti szóbeli koordináció szükségességét.

1.4. A radarrendszer jelenítse meg a képernyőn a biztonsággal összefüggő riasztásokat és figyelmeztetéseket, beleértve a konfliktusriasztást, a minimális biztonságos magasságriasztást, konfliktus-előrejelzést és az ugyanazon SSR kód nem szándékos használatát.

1.5. A lehetőségekhez mérten biztosítsák a szomszédos irányítói körzetek közötti radaradatcserét a radar-fedésterület növelése érdekében.

1.6. Biztosítsák az automatikus koordinációs adatok cseréjét azokról a légijárművekről, amelyeknek radarszolgáltatást nyújtanak, és erre vonatkozóan dolgozzanak ki automatikus koordinációs eljárásokat.

1.7. A légiforgalmi szolgálatok ellátása során elsődleges (PSR) és másodlagos (SSR) légtérellenőrző radar akár külön-külön, akár együttesen is felhasználható, a légijárművek közötti elkülönítések fenntartására is feltéve, hogy:

a) a körzetben megfelelő radarfedés van és

b) a radarrendszer felderítési valószínűsége, pontossága és más rendszerrel(ekkel) való kapcsolata kielégítő.

1.7.1. SSR-től származó radarhelyzet jelek pontosságát megfelelő műszaki eszközzel, vagy egy azonosított elsődleges radarjel és a hozzá tartozó SSR válaszjel egybeesésével kell ellenőrizni.

1.8. Amikor az SSR egymagában nem elégti ki az ATS követelményeit, PSR rendszert is kell alkalmazni.

1.9. A főleg monopulse-technikával vagy "S" módú adatátviteli képességgel rendelkező SSR rendszerek egymagukban is alkalmazhatóak a légijárművek közötti elkülönítések fenntartására is, feltéve, hogy:

a) a körzetben SSR válaszjeladó üzemeltetése kötelező és

b) a légijárművek azonosságának megállapítása és fenntartása egyedi SSR kódok alapján történik.

Megjegyzés: A monopulse-technika olyan radar technika, amely alkalmazása során egy SSR válaszjeladóval felszerelt légitármű oldalszög-információja két vagy több antenna által sugárzott és egyidejűleg vett jeleinek összehasonlításával az egyes impulzus felderítésekből származtatható. A hagyományos SSR radarokhoz képest a monopulse-technikájú SSR radarok azáltal, hogy kevesebb oldalszirom (fruit) és átfedőválasz impulzus (garbling) okozta minőségromlást produkálnak, pontosabb oldalszöginformációt biztosítanak.

1.10. A radarnak a légiforgalmi szolgálatok ellátására történő alkalmazását a radar-fedésterület meghatározott körzeteire kell korlátozni.

Új radarberendezések telepítése esetén a radar alkalmazásához az illetékes ATS hatóság hozzájárulását kell kérni. A hozzájárulás kéréséhez mellékelni kell a radarberendezés hatótávolságára, felderítési valószínűségére, a jelfeldolgozás és jelábrázolás módjára, valamint az alkalmazandó radarelkülönítési minimum meghatározásához szükséges egyéb tényezőkről szóló tájékoztatást.

Radarberendezések közelkörzeti alkalmazása esetén a légiközlekedési hatóság külön hozzájárulását kell kérni légtérrellelő radarbevezetések (SRA) végrehajtására. A kérelemhez mellékelni kell az ICAO PANS-OPS (Doc. 8168-OPS Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai - Légitárművek Üzemeltetések) I. kötet 24.2. pontja szerint kidolgozott megközelítési eljárás leírását, valamint a megközelítési eljárást kiszolgáló radartérkép elemek felsorolását. A hatóság a radarberendezés pontossága alapján határozza meg, hogy az SRA bevezetést a futópálya küszöbétől milyen távolságig lehet alkalmazni.

Megjegyzés: Lásd a 9.7.1.4. pontot.

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

1.11. Ahol az illetékes ATS hatóság PSR és SSR együttes használatát írja elő, a PSR meghibásodása esetén, az SSR egymagában is felhasználható a válaszadóval felszerelt, azonosított légitárművek elkülönítésének biztosítása érdekében, feltéve, hogy ellenőrző berendezéssel, vagy egyéb más eszközzel az SSR helyzet megjelenítés pontossága megerősítést nyer.

2. Radarinformációk megjelenítése

2.1. A légiforgalmi irányító számára megjelenítésre kerülő radartól származó információk alapvetően az alábbiakat kell tartalmaznia:

- radarhelyzetjelet,
- radartérkép-információt és lehetőség szerint
- az "A", "C" és "S" módú SSR információkat.

2.2. A radarrendszernek biztosítania kell a radartól származó folyamatosan frissített információkat, beleértve a radarhelyzetjel-megjelenítést.

2.3. A radarhelyzetjel az alábbiak szerint jeleníthető meg:

a) radarhelyzet-szimbólum (RPS), beleértve:

- i) PSR szimbólumok
- ii) SSR szimbólumok; és
- iii) kombinált PSR/SSR szimbólumok

b) PSR radarjelek

c) SSR válaszjelek.

2.4. Amennyiben lehetséges, eltérő szimbólumok alkalmazandók:

- a) az ugyanazon SSR kód nem szándékos használatának
- b) a nem frissített útirány előrejelzett helyzetének, valamint
- c) plot és útirányadatok megjelenítésére.

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

2.6. Az SSR, valamint más rendelkezésre álló információ megjelenítésére alfanumerikus formátumú radarcímkeket alkalmaznak.

2.7. A radarcímkének, minimálisan a légi jármű SSR kódját vagy amikor kód/hívójel összerendelést alkalmaznak a légi jármű azonosító jelét és az SSR "C" módtól származó magasságinformációt kell tartalmaznia. Valamennyi címkeadatot egyértelmű, tömör formában kell megjeleníteni.

2.8. A radarcímkét, a hozzá tartozó radarhelyzetjeljellel összekapcsolva kell megjeleníteni, kizárva ezzel annak a lehetőségét, hogy a légiforgalmi irányító címketévesztésből adódó téves azonosítást hajtson végre, illetve, hogy összekeverje az egymáshoz tartozó radarhelyzetjelet és címkét.

3. Összeköttetések

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

3.2. Mielőtt valamely légi járműnek radarszolgáltatást nyújtanak, a légiforgalmi irányítónak közvetlen rádióösszeköttetést kell létesítenie a légi jármű-vezetőjével, hacsak különleges körülmények, mint pl. kényszerhelyzet, más intézkedést nem kívánnak.

4. Radarszolgáltatás nyújtása

4.1. Amikor megfelelő radar- és kommunikációs rendszerek állnak rendelkezésre, a légiforgalmi irányító szolgálatok ellátása során a radartól származó információkat, beleértve a biztonsággal összefüggő riasztásokat és figyelmeztetéseket, a konfliktusriasztást és a minimális biztonságos magasság figyelmeztetést a lehető legnagyobb mértékben fel kell használni a kapacitás és hatékonyság, valamint a biztonság növelése érdekében.

4.2. A radarral egyidejűleg kiszolgált légi járművek száma nem haladhatja meg azt a számot, amely még biztonságosan kezelhető az adott körülmények között, figyelembe véve a következőket:

- a) az érintett irányítói körzet vagy szektor összetettségét,
- b) az érintett irányítói körzetben vagy szektorban alkalmazandó radarfeladatokat,
- c) az irányítói munkaterhelést és a megállapított sektorkapacitást,
- d) a használatos fő radar- és összeköttetési berendezések műszaki megbízhatóságának mértékét,
- e) a radarberendezés üzemzavarának lehetőségét vagy egyéb olyan kényszerhelyzetet, mely a tartalék berendezések és/vagy radar nélküli elkülönítés alkalmazását tenné szükségessé,
- f) a használatos tartalék radar- és összeköttetési berendezések műszaki megbízhatóságának mértékét.

4.3. Ahol a forgalom intenzitása napi vagy időszakos eloszlásban jelentős mértékben változik, az eszközöket és az eljárásokat úgy kell kialakítani, hogy a működő radarirányító munkahelyek és/vagy szektorok száma, a jellemző és meghatározó forgalmi igényeknek megfelelően változtatható legyen.

5. Az SSR válaszjeladók felhasználása

5.1. Az SSR biztonságos és hatékony felhasználása érdekében a légi jármű-vezetőknek és a légiforgalmi irányítóknak szigorúan alkalmazniuk kell a közzétett eljárásokat. A szabvány rádió-távbeszélő kifejezéseket kell alkalmazni és az SSR kódjának pontos beállítását mindig biztosítani kell.

5.2. SSR kód-gazdálkodás

5.2.1. A 7700, 7600 és 7500 SSR kódok nemzetközileg védettek, melyeket a légi jármű-vezetők kényszerhelyzet, rádióösszeköttetés megszakadása és jogellenes beavatkozás esetén használnak.

5.2.2. Az ATS egységek által használatos kódelosztási rendszert az illetékes légiközlekedési hatóság az alábbiakban leírtak figyelembevételével határozza meg.

5.2.2.1. A nemzetközi szabályozásoknak megfelelően az államok vagy körzetek részére kódszériákat vagy kódblokkokat jelölnek ki, figyelembe véve a szomszédos légterekben a radarátfedést.

1. Megjegyzés: A Budapest FIR-ben alkalmazott kód kiosztási eljárásokat a 4. Függelék tartalmazza.

2. Megjegyzés: Magyarország az EUR körzet ICAO kód kiosztási tervének (Originating Region Code Assignment Method - ORCAM) megfelelően a Középső Alkörtetbe (Participating Area Central) tartozik.

5.2.2.2. A használatos kódelosztási rendszernek összhangban kell lennie a szomszédos államok kódgazdálkodásával.

5.2.2.3. A kód kijelölésnek ki kell zárnia, hogy ugyanazon kódot, ugyanazon SSR fedésterületen belül bármely más célra felhasználják egy adott időperióduson belül.

5.2.2.4. A légijármű-vezetők és a légiforgalmi irányítók munkaterhelésének, valamint a rádió-közleményváltások csökkentése érdekében a megkövetelt kódváltások számának a legkevesebbnek kell lenniük.

5.2.2.5. Ahol a légijárművek egyedi azonosításának megállapítására van szükség, minden légijármű részére egyedi kódot kell kijelölni, melyet a légijármű lehetőség szerint a repülés teljes időtartama alatt megtart.

5.2.3. A nemzetközi fegyveres konfliktus körzetében működő és ezen konfliktus áldozatait mentő és betegszállító légijárművek számára szükség szerint kizárólagos használatú SSR kódokat kell tartalékolni. Az érintett államokkal való előzetes egyeztetést követően, az ICAO kódokat jelöl ki, melyeket az érintett körzetben üzemelő, a fentiekben jelzett légijárművek számára kell kiosztani.

5.3. SSR válaszjeladók működtetése

5.3.1. Amikor a légijármű-vezetője utasítást kapott válaszjeladójának egy kijelölt kóddal történő üzemeltetésére, vagy kódváltásra kapott utasítást, és a radarernyőn megfigyelt kód eltér a légijármű számára kijelölttől, a légijármű-vezetőjét fel kell kérni a kijelölt kód újbóli beállítására.

5.3.2. Minden esetben, amikor azt tapasztalják, hogy a radarernyőn megjelenített légijármű által beállított kód, vagy ahol kódhívójel-összerendelés használatos, a légijármű azonosító jele eltérést mutat és a fenti 5.3.1. pontban leírt eljárás alkalmazása nem jelent megoldást, vagy bizonyos körülmények között annak alkalmazását a körülmények (pl. jogellenes beavatkozás) célszerűtlenné teszik, a légijármű-vezetőt fel kell kérni a helyes kód beállítás megerősítésére.

A 7500-as kód beállítása esetén az ATC a kód megerősítését kérheti. A válasz elmaradását úgy kell értelmezni, hogy nem véletlen téves kódbeállításról van szó.

5.3.3. Amennyiben az eltérés továbbra is fennáll, a légijármű-vezetője felkérhető a légijármű válaszjeladójának kikapcsolására.

Az ATS ellátásához SSR-t használó következő irányítói munkahelyet és egyéb más érintett egységet a fentiekről tájékoztatni kell.

5.3.4. Légijármű azonosító jel adására képes "S" módú válaszjel adóval felszerelt légijármű, az ICAO repülési terv 7. rovatában megadottak szerinti azonosító jelét kell, hogy továbbítsa, vagy ha repülési tervet nem nyújtott be, akkor a légijármű lajstromjelét.

5.3.5. Minden esetben, amikor a radaron azt látják, hogy az "S" módú válaszjel adóval felszerelt légijármű által továbbított azonosító jel más, mint amire számítanak, a légijármű-vezetőjét utasítani kell az azonosító jel újbóli beállítására.

5.3.6. Amennyiben ezt követően a légijármű-vezetője megerősíti az "S" módú azonosító helyes beállítását és az eltérés továbbra is fennáll, a légiforgalmi irányítónak az alábbiakat kell végrehajtania:

- a) tájékoztatnia kell a légijármű-vezetőjét a fennálló eltérésről;
- b) amikor lehetséges, helyesbíteni kell a légijármű azonosító jelét tartalmazó radarcímket és
- c) értesítenie kell az "S" módot azonosítási célra felhasználó következő irányító munkahelyet és egyéb más érintett egységet a téves azonosító jelet továbbító légijárműről.

5.4. "C" mód alkalmazásán alapuló magassági tájékoztatás

5.4.1. "C" módtól származó magasságtájékoztatás pontosságának ellenőrzése

5.4.1.1. A légiforgalmi irányító számára megjelenített "C" módtól származó magasságtájékoztatás pontosságának megállapításához használatos tűréshatárérték ± 300 láb (± 90 m).

5.4.1.2. Az irányító számára megjelenített, "C" módtól származó magasságtájékoztatás pontosságát minden, megfelelően felszerelt ATC egység legalább egyszer ellenőrizze az érintett légijárművel való első összeköttetés felvételekor, vagy ha ez nem megvalósítható, utána amilyen hamar csak lehetséges. Az ellenőrzés ugyanezen légijárműtől rádió-távbeszélőn kapott, magasságmérőtől származó magasságtájékoztatással való egyidejű összehasonlítás útján történjen. Azon légijármű-vezetőjét, akinek "C" módtól származó magasságtájékoztatása a jóváhagyott tűrésértéken belül van, az ilyen ellenőrzés eredményéről nem kell tájékoztatni.

5.4.1.3. Ha a megjelenített magasságtájékoztatás nincs a jóváhagyott tűrésértéken belül, vagy ha az ellenőrzés végrehajtása után a későbbiek során bármikor a jóváhagyott tűrésértéket meghaladó eltérést észlelnek, a légijármű-vezetőt erről értesíteni kell, és fel kell kérni, hogy ellenőrizze a nyomás beállítását és erősítse meg magasságát.

5.4.1.4. Ha a helyes nyomásbeállítás megerősítése után az eltérés továbbra is megmarad, a körülményektől függően a következőket tegyék:

a) kérjék fel a légijármű-vezetőt, hogy szüntesse meg a "C" mód adását, feltéve, hogy az nem szakítja meg válaszjeladójának "A" módú üzemét, és erről az intézkedésről tájékoztassák a légijármű által érintett soron következő irányítói munkahelyeket vagy ATC egységet,

b) tájékoztassák a légijármű-vezetőt az eltérésről, és kérjék fel őt, hogy a légijárműre vonatkozó helyzet- és azonosítástájékoztatás fenntartása érdekében folytassa "C" módú üzemét, és tájékoztassák a légijármű által érintett következő irányítói munkahelyet vagy ATC egységet a tett intézkedésről.

5.4.2. Magasság foglaltságának megállapítása

5.4.2.1. Annak megállapításához, hogy egy meghatározott magasság foglalt-e egy légi jármű által, az alkalmazandó kritérium ± 300 láb (± 90 m).

5.4.2.2. A légi jármű tartja magasságát. Egy légi járművet addig tekintenek magasságát tartónak, amíg az SSR "C" módtól származó magasságtájékoztató azt mutatja, hogy az a kijelölt magasságtól számított ± 300 láb (± 90 m) értéken belül van.

5.4.2.3. A légi jármű elhagyja magasságát. Egy légi járművet, melynek engedélyezték egy magasság elhagyását, akkor tekintenek úgy, hogy manőverét megkezdte és szabaddá tette a korábban elfoglalt magasságot, amikor az SSR "C" módtól származó magasságtájékoztató a korábban kijelölt magasságtól a várt irányban 300 láb (90 m) értéket meghaladó eltérést jelez.

5.4.2.4. A légi jármű keresztez egy magasságot emelkedőben vagy süllyedőben. Az emelkedő vagy süllyedő légi járművet akkor tekintik úgy, hogy keresztezett egy magasságot, amikor az SSR "C" módtól származó magassági tájékoztató azt jelzi, hogy ezt a magasságot a várt irányban több mint 300 láb (90 m) értékkel elhagyta.

5.4.2.5. A légi jármű elér egy magasságot. A légi jármű akkor tekinthető úgy, hogy a részére engedélyezett magasságot elérte, ha az SSR "C" módtól származó három egymást követő megújított magasságtájékoztató azt jelzi, hogy a részére kijelölt magasságtól mért 300 láb (90 m) értéken belül van.

Megjegyzés: Automatizált ATS rendszereknél a "C" módtól származó adatok megújításának ciklusa nem feltétlenül egyértelmű a légiforgalmi irányítók számára. Éppen ezért helyi utasításban kell közzétenni a képernyő ismétlődési ciklusát vagy egy olyan időtartamot, amely megfelel a "C" módtól származó három egymást követő megújítás időtartamának.

5.4.2.6. A légiforgalmi irányító részéről csak akkor kell beavatkozni, amikor a részére megjelenített és az irányítási célokra felhasznált adatok között a fent említettél nagyobb eltérés mutatkozik.

6. Általános radareljárások

6.1. Teljesítmény-ellenőrzések

6.1.1. A radarirányító felelős radarerőjének vagy ernyőinek az adott berendezésre előírt műszaki utasításoknak megfelelő beállításáért.

6.1.2. A radarirányítónak meg kell győződnie arról, hogy a radarrendszer nyújtotta működési jellemzők, valamint a radarerő(kö)n megjelenített információk kielégítőek-e az elvégzendő feladatokhoz.

6.1.3. A radarirányítónak jelentenie kell a légiforgalmi szolgálati egység operatív vezetőjének a berendezés minden hibáját, minden kivizsgálásra szoruló eseményt vagy minden olyan körülményt, amely megnehezíti, vagy lehetetlenné teszi a radarszolgáltatás biztosítását.

6.2. A légi jármű azonosítása

6.2.1. A radarazonosítás elvégzése

6.2.1.1. Mielőtt valamely légi járműnek radarszolgáltatást nyújtanak a radarazonosítást el kell végezni és erről tájékoztatni kell a légi jármű-vezetőjét. Ezek után a radarazonosságot fenn kell tartani a radarszolgáltatás befejezéséig.

6.2.1.2. Amennyiben ezt követően a radarazonosság elvész, erről a légi jármű-vezetőjét tájékoztatni kell, és amikor szükséges, megfelelő utasításokat kell adni.

6.2.1.3. Radarazonosítást az alábbi módszerek legalább egyikével kell elvégezni.

6.2.2. SSR azonosítási eljárások

6.2.2.1. SSR alkalmazása esetén a légi járművek az alábbi egy vagy több eljárás használatával azonosíthatók:

a) a légi jármű azonosító jelének felismerése a radarcímkében;

Megjegyzés: A fenti eljárás használatánál sikeres kód/hívójel összerendelésre van szükség, amelynél az alábbi b) pont megjegyzésében leírtakat is figyelembe kell venni.

b) egy más ATS egység által kiadott és ellenőrzött egyedi kód felismerése a radarcímkében;

Megjegyzés: A fenti eljárás alkalmazásához olyan kód kiosztási rendszerre van szükség, amely lehetővé teszi, hogy a légierő bizonyos részében minden légi jármű egyedi kódot kapjon (lásd 5.2.2.5. pontot).

c) "S" módú válaszjeladóval felszerelt légi jármű azonosító jelének a radarcímkében való közvetlen megfigyelése;

Megjegyzés: az "S" módú válaszjeladóval felszerelt légi járműveken rendelkezésre álló légi jármű-azonosító funkció lehetővé teszi a légi járművek közvetlen radarerőn történő azonosítását, ami szükségtelenné teszi az "A" módú

egyedi kóddal történő azonosítást. A szükséges földi és fedélzeti berendezések felszereltségi állapotától függően ez csak fokozatosan érhető el.

- d) radarazonosság átadása (lásd 6.3. pontot);
- e) valamely, a radarirányító által kiadott specifikus kód beállítására adott utasítás végrehajtásának megfigyelése;
- f) IDENT kapcsolásra adott utasítás végrehajtásának megfigyelése.

1. Megjegyzés: Automatizált radarrendszerek működésekor az "IDENT" különböző módon jelenhet meg, pl. a teljes radarhelyzetjel, vagy annak valamely részeleme és a társított adatblokk villog.

2. Megjegyzés: A válaszeladó garbling "IDENT" típusú azonosítást idézhet elő. Ugyanazon területen belül közel azonos idejű "IDENT" adások azonosítási hibákhoz vezethetnek.

6.2.2.2. Amikor egy légi jármű részére egyedi kódot jelöltek ki, az első adandó alkalommal ellenőrizni kell, hogy a légi jármű-vezetője által beállított kód megegyezik-e a repülés számára kijelölt kóddal. Csak az elvégzett ellenőrzést követően szabad az egyedi kódot az azonosítás alapjául felhasználni.

6.2.3. PSR azonosítási eljárások

6.2.3.1. Ahol SSR-t nem alkalmaznak, vagy nem áll rendelkezésre, a radarazonosítást a következő eljárások legalább egyikével kell elvégezni:

a) egy adott radarhelyzetjelnek egy olyan légi járművel való összehasonlításával, amely egy a radartérképen ábrázolt, fontos pont feletti helyzetét jelenti, vagy ezen ponttól mért irány és távolság megadásával, és annak megállapításával, hogy az adott radarhelyzetjel útiránya megegyezik-e a légi jármű útirányaival, vagy jelentett géptengely irányával.

1. Megjegyzés: Körültekintéssel kell eljárni ezen módszer alkalmazásakor, különösen akkor, ha egy adott pont fölé közel azonos időpontban több légi jármű várható, mivel a ponthoz viszonyított helyzetjelentés nem esik feltétlenül pontosan egybe a radartérképen a légi járműtől származó radarhelyzetjellel.

2. Megjegyzés: A "pont"-meghatározás arra a földrajzi pontra vonatkozik, amely alkalmas a radarazonosításra. Ez általában egy jelentőpont, amelyet egy vagy több rádió navigációs ponthoz viszonyítva határoznak meg.

b) valamely radarhelyzetjelnek egy olyan légi járművel való összehasonlításával, amelyről ismert, hogy éppen akkor indult el, feltéve, hogy az azonosítást a használatos futópálya végétől mért 1 NM-on (2 km-en) belül elvégezték. Különös gondot kell fordítani arra, hogy elkerüljék a légi jármű összetévesztését olyan légi járművekkel, amelyek a reptőlér felett várakoznak, vagy felette átrepülnek, illetve amelyek a szomszédos futópályákról végeznek felszállást, vagy megszakított megközelítést.

c) radarazonosság átadásával (lásd 6.3. pontot);

d) ha a körülmények úgy kívánják meg, a légi jármű géptengely irányának megállapítása és az útiránya bizonyos időtartamú megfigyelése után:

- a légi jármű-vezetőnek egy vagy több 30 fokos vagy annál nagyobb irányváltoztatásra adott utasítással és egy adott radarhelyzetjel mozgásának azon légi jármű mozgásának összehasonlításával, amely nyugtázta a kiadott utasítások végrehajtását; vagy

- egy adott radarhelyzetjel mozgásának egy olyan légi jármű által végrehajtott manőverekkel való összehasonlításával, mely ilyen műveletek végrehajtását jelentette.

Ezen módszerek alkalmazása közben a radarirányítónak:

- i) meg kell győződnie arról, hogy csak egy radarhelyzetjel mozgása felel meg a légi jármű mozgásának, és
- ii) biztosítania kell, hogy a művelet(ek) ne vigye/vigyék ki a radarhelyzetjelet a radarernyő fedési területén kívülre:

1. Megjegyzés: Vigyázni kell ezen módszerek alkalmazásánál olyan területeken, ahol általában útvonalváltoztatásokat hajtanak végre.

2. Megjegyzés: A fenti (ii) alpontról kapcsolatban lásd még az ellenőrzött légi járműveknek nyújtott radarvektorálással foglalkozó 6.5.1. pontot is.

6.2.3.2. A rádióiránymérő berendezés felhasználható a légi járművek azonosításának segítésére. Ez az eszköz azonban önmagában nem használható az azonosítás elvégzésére.

6.2.3.3. Amikor két vagy több radarhelyzetjel látható egészen közel egymáshoz, illetve azoknál megfigyelhető, hogy egyazon időben hasonló mozgásokat végeznek, vagy amikor valamely radarhelyzetjel azonosítása bármely más okból kétséges, irányváltoztatásokat kell adni, vagy annyiszor ismételtetni, ahányszor szükséges, vagy pedig kiegészítő azonosítási módszereket kell mindaddig alkalmazni, amíg az azonosítási hiba minden kockázatát ki nem küszöbölik.

6.3. Radarazonosság átadása

6.3.1. Egy radarhelyzetjel azonosságának egyik radarirányítótól egy másiknak történő átadását csak akkor kíséreljék meg, amikor feltételezhető, hogy a légi jármű az átvevő irányító radarernyőjének fedésterületén belül van.

6.3.2. A radarazonosság átadásának a következő módszerek valamelyikével kell megtörténnie:

- a) a radarhelyzetjel automatikus eszközökkel való megjelölésével, feltéve, hogy ez csak egy radarhelyzetjelet jelöl, és így nem kétséges az azonosság;
- b) a légi jármű egyedi kódjának közlésével;

Megjegyzés: A fenti eljárás használatához olyan kód kiosztási rendszerre van szükség, amely lehetővé teszi, hogy a légtér egy adott részében minden légi jármű egy egyedi kódot kapjon (lásd 5.2.2.5).

c) amikor az "S" módú fedés biztosított, annak közlésével, hogy a légi jármű "S" módú légi jármű azonosítóval van felszerelve;

d) a radarhelyzetjel közvetlen megjelölésével (ujjal való rámutatás), ha a két radarernyő egymás mellett van, vagy ha közös radarernyőt használnak;

Megjegyzés: Figyelemmel kell lenni minden olyan hibára, amely a parallaxishatás következtében fordulhat elő.

e) a radarhelyzetjel megadása mindkét radarernyőn pontosan feltüntetett földrajzi helytől vagy navigációs berendezéstől mért irány és távolság közlésével, hozzáátve a megfigyelt radarhelyzetjel útirányát is, amennyiben a légi jármű útvonala nem ismert mindkét irányító előtt;

Megjegyzés: Körültekintően kell eljárni a radarazonosság ezen módszer segítségével történő átadásánál, különösen ha más radarhelyzetjelek is megfigyelhetők hasonló irányon és a radarirányítás alatt álló légi jármű közvetlen közelében. A radarberendezések sajátossága miatt - mint például az egyes radarernyőkön a radarhelyzetjelek irányának és távolságának ábrázolási pontatlansága, valamint parallaxishibák - a légi járműnek az ismert ponthoz viszonyított helyzetében eltérés lehet a két radarernyőn.

f) az átadó irányító a légi járművet kódváltásra utasítja, és az átvevő irányító a váltást megfigyeli vagy

g) az átadó irányító IDENT adásra utasítja a légi járművet, és az átvevő irányító az IDENT adást megfigyeli.

Megjegyzés: Az f) és g) pontokban leírt eljárások sikeres alkalmazásához az irányítók közötti előzetes koordinálásra van szükség, mivel az átvevő irányító által megfigyelendő jelenségek csak rövid időtartamúak.

6.4. Helyzettájékoztatás

6.4.1. A radarirányítás alatt álló légi járművel az alábbi esetekben közölik helyzetét:

a) azonosításkor, kivéve, ha az azonosítás már megtörtént:

- i) a légi jármű-vezetőjének helyzetjelentése alapján, vagy felszállás után a futópályától mért 1 NM-n belül és a megfigyelés megegyezik a légi jármű indulási idejével; vagy
- ii) egy kijelölt egyedi SSR kód vagy "S" mód felismerésével, amikor a radarernyőn megfigyelt radarhelyzetjel megfelel a légi jármű érvényes repülési tervének ezen adatával; vagy
- iii) radarazonosság átadásával;

b) amikor a légi jármű-vezetője ezt kéri;

c) amikor a légi jármű-vezetője által számított helyzet jelentős mértékben eltér a radarirányító által, a radaron megfigyelt helyzetből számítottól;

d) amikor a korábban kijelölt útvonalától radarvektorálással eltérített légi jármű-vezetőjét, a radarvektorálást követően, saját navigáció alapján történő repülésre utasították, (lásd 6.5.4.);

e) közvetlenül a radarszolgáltatás befejezése előtt, ha azt látják, hogy a légi jármű eltér a követendő útvonaltól.

6.4.2. A helyzettájékoztatást az alábbi módszerek egyikével kell továbbítani a légi járműnek:

a) egy jól ismert földrajzi hely megjelölésével;

b) fontos ponthoz, útvonal vagy bevezető navigációs berendezéshez tartó mágneses útirány és távolság megadásával;

c) egy ismert helytől mért (égtáj szerinti) irány és távolság megadásával;

d) a földelérési pontig mért távolság megadásával, ha a légi jármű a végső bevezetésben van; vagy

e) egy ATS útvonal középvonalától mért távolság és irány megadásával.

6.4.3. Amikor csak lehetséges, a helyzettájékoztatást a radartérképen feltüntetett pontokra vagy útvonalakra kell vonatkoztatni.

6.4.4. Amikor úgy tájékoztatják, a légi jármű-vezetője a kötelező jelentőpontok feletti helyzetjelentések adását elhagyhatja, illetve, csak az érintett légiforgalmi szolgálati egység által meghatározott jelentőpontok átrepülését kell jelentenie.

A légijármű-vezetőnek a helyzetjelentések adását akkor kell ismételtten folytatnia, amikor utasítják erre, illetve amikor arról tájékoztatják, hogy a radarszolgáltatás befejeződött, vagy a radarazonosságot elvesztették.

6.5. Radarvektorálás

6.5.1. A radarvektorálást a légijármű-vezetőnek történő olyan meghatározott géptengely-irányok megadásával kell végrehajtani, melyek lehetővé teszik, hogy a légijármű a kijelölt repülési útvonalat kövesse. A légijármű vektorálása közben a radarirányító tegyen eleget a következőknek:

a) a kiadott irányokkal, amikor csak lehetséges, a légijárművet olyan útvonalon vagy útirányokon vezesse, melyeken a légijármű-vezető saját helyzetét navigációs berendezéseinek jelzéseivel összevetve figyelemmel tud kísérni (ez minimálisra csökkenti a szükséges radarnavigációs segítség mértékét és enyhíti a radarhibából eredő következményeket),

b) amikor a légijárműnek egy előzőleg kijelölt útvonaltól eltérő irányt adnak, hacsak ez nem magától értetődő, tájékoztassák arról, hogy miért kell az adott irányt felvenni és amikor csak lehetséges, határozzák meg az adott irány határát (pl: ... helyig, ... bevezetéshez);

c) a radarirányítás átadásának esetét kivéve a légijármű nem vektorálható 2,5 NM-nél (4,6 km) közelebb - vagy ahol az előírások szerint a radarelkülönítési minimum nagyobb mint 5 NM (9,3 km), az ott előírt elkülönítési minimum felével megegyező távolságnál közelebb - a radarirányító illetékességi légterének határához, hacsak a szomszédos légtér radarirányítójával történő közvetlen koordináció útján nem biztosítható az elkülönítés az ilyen légijárművek között,

d) ellenőrzött repülések nem vektorálhatók nem ellenőrzött légtérbe, kivéve a kényszerhelyzet esetét, vagy a veszélyes időjárási képződmény elkerülésének esetét (ilyen esetben a légijármű-vezetőt erről tájékoztatni kell) vagy a légijármű-vezető kifejezett kérésére, és

e) amikor a légijármű-vezetője azt jelenti, hogy fedélzeti irányjelző műszerei megbízhatatlanok, a manőverekre adott utasítások kiadása előtt kérjék fel a légijármű-vezetőt, hogy minden fordulót közösen megállapított mértékkel végezzen el és, hogy az utasításokat azonnal hajtsa végre, amint megkapja.

6.5.2. IFR repülés radarvektorálása közben a radarirányítói engedélyeknek biztosítaniuk kell a terep feletti előírt magasságot mindaddig, amíg a légijármű el nem ér egy olyan pontot, amelynél a légijármű-vezetője áttér saját navigációra.

Megjegyzés: Amikor egy IFR repülés radarvektorálás alatt áll, a légijármű-vezetője gyakran nem képes pontosan meghatározni saját helyzetét és következésképpen terep feletti magasságát sem.

6.5.3. Amikor csak lehetséges, a minimális vektorálási magasságnak kellően magasnak kell lennie, hogy a légijármű földközelséget jelző berendezése lehetőleg ne aktivizálódjon.

Megjegyzés: Az ilyen rendszerek működésbelépése előidézheti a légijármű azonnali emelkedését és további lépcsőzetes emelkedést a veszélyes terep elkerülése érdekében, nagy valószínűséggel megsértve ezzel a légijárművek közötti elkülönítést.

6.5.4. A légijármű radarvektorálásának befejezésekor a radarirányítónak utasítania kell a légijármű-vezetőjét, hogy térjen át saját navigációra, megadva a légijármű helyzetét és a szükség szerinti utasításokat a 6.4.2. b) alpontban előírt formában, amennyiben az utasítások eltérítették a légijárművet az előzőleg kijelölt útvonaltól.

6.6. Navigációs segítség

6.6.1. Ha azt látják, hogy egy azonosított légijármű jelentős mértékben eltér a tervezett útvonalától vagy a kijelölt várakozási eljárástól, erről tájékoztatni kell. Ezenkívül megfelelő intézkedést kell tenni, ha a légiforgalmi irányító véleménye szerint, az ilyen eltérés valószínűleg befolyásolja a nyújtott szolgáltatást.

6.6.2. Amennyiben egy légijármű-vezetője a radarral felszerelt légiforgalmi irányító egységtől navigációs segítséget kér, ezt indokolnia kell (pl. kedvezőtlen időjárási körülmények elkerülése, vagy megbízhatatlan navigációs berendezések miatt) és meg kell adnia minden, az adott körülményekkel kapcsolatos tájékoztatást.

6.7. Radarszolgáltatás megszakadása vagy befejezése

6.7.1. A radarszolgáltatás alatt álló légijárművet azonnal tájékoztatni kell, ha a radarszolgáltatás bármely okból megszakad vagy befejeződik.

6.7.2. Amikor egy légijármű irányítását radarirányítótól eljárásirányítónak kívánják átadni, a radarirányítónak radarnélküli elkülönítést kell létrehoznia az adott légijármű és az összes többi ellenőrzött légijármű között, mielőtt az átadást végrehajtja.

6.8. Minimális magasságok

6.8.1. A radarirányító minden esetben rendelkezzen a következőkre vonatkozó teljes és időszerű tájékoztatással:

a) a felelősségi körzetére megállapított tengerszint feletti minimális repülési magasságok,

b) a legalacsonyabb használható repülési szint vagy szintek, melyeket a I. és II. Részben előírtak szerint határoztak meg, és

c) a megállapított tengerszint feletti minimális magasságok, amelyek a taktikai radarvektoráláson alapuló eljárásoknál alkalmazhatók.

6.9. Kedvezőtlen időjárásra vonatkozó tájékoztatás

6.9.1. Ha valószínűnek látszik, hogy a légijármű kedvezőtlen időjárású körzetbe kerül, az ezzel kapcsolatos tájékoztatásokat kellő időben kell kiadni, hogy a légijármű-vezetője a megfelelő ténykedésről dönteni tudjon, és ha kívánja, tanácsot kérhessen arra vonatkozólag is, hogy a kedvezőtlen időjárási körzetet hogyan lehet a legjobban kikerülni.

Megjegyzés: A radarrendszer műszaki jellemzőjétől függően előfordulhat, hogy a kedvezőtlen időjárású körzetek nem jeleníthetők meg a radarernyőn. A légijárművek időjárásradarja általában jobb felderítést és a kedvezőtlen időjárás pontosabb meghatározását nyújtják, mint az ATS által használtak.

6.9.2. A légijárműnek a kedvezőtlen időjárású körzet kikerüléséhez nyújtott irányadással a radarirányító győződjön meg arról, hogy a légijármű vissza tud-e térni a tervezett vagy kijelölt repülési útvonalára a radar fedésterületén belül, és ha ez nem látszik lehetségesnek, tájékoztassa a légijármű-vezetőjét a körülményekről.

Megjegyzés: Figyelmet kell fordítani arra a tényre, hogy bizonyos körülmények között a kedvezőtlen időjárás legaktívabb területe nem jeleníthető meg a radarernyőn.

6.10. Lényeges meteorológiai tájékoztatások bejelentése a meteorológiai szolgálatoknak

6.10.1. Jóllehet a radarirányítótól nem követelik meg, hogy különös figyelmet szenteljen a zivatar kutatásnak, de amennyire a radarberendezés ezt lehetővé teszi, a radarernyőkön megfigyelt lényeges időjárás (pl. zivatarok vagy jól meghatározható frontvonalak) helyzetére, intenzitására, kiterjedésére és mozgására vonatkozó tájékoztatást, amennyiben szükséges, jelentse az egységet kiszolgáló meteorológiai hivatalnak.

7. Radar alkalmazása a légiforgalmi irányító szolgálatnál

Jelen rész előírásai tartalmazzák azokat az általános eljárásokat, amelyek körzeti irányító szolgálat, vagy bevezető irányító szolgálat ellátása során alkalmazni kell. A bevezető irányító szolgálat ellátásával kapcsolatos további előírásokat jelen rész 9. pontja tartalmazza.

7.1. Feladatok

7.1.1. A radarernyőn megjelenített információk a légiforgalmi irányító szolgálat ellátásakor az alábbi feladatok végrehajtására használhatók fel:

a) szükséges radarszolgáltatások nyújtása a jobb légtérkihasználás, a késések csökkentése, közvetlen útvonalakon történő repültetés, a legkedvezőbb repülési profil biztosítása, valamint a biztonság növelése céljából;

b) az induló légijárműveknek radarvektorálás biztosítása a gyors és hatékony indulások elősegítése, valamint az utazómagasságra történő gyors emelkedés céljából;

c) a légijárműveknek radarvektorálás biztosítása az esetleges konfliktusok megoldása céljából;

d) az érkező légijárműveknek radarvektorálás biztosítása a gyors és hatékony bevezetési sorrend kialakítása céljából;

e) radarvektorálás biztosítása a légijárművek navigációjának segítése céljából, pl. egy rádió navigációs berendezésre történő, vagy attól távolodó repülése során, valamint kedvezőtlen időjárású területek elkerülése stb. érdekében;

f) elkülönítés biztosítása és a szabályszerű forgalomáramlás fenntartása, amikor egy radarfedésterületen belül lévő légijárművel megszakad a rádió-összeköttetés;

g) a légiforgalom radaron történő folyamatos figyelemmel követése;

h) amikor alkalmazható, a légiforgalom előrehaladásának figyelemmel kísérése abból a célból, hogy az eljárásirányítónak biztosítsák:

i) az irányítás alatt álló légijárműre vonatkozó pontosabb helyzettájékoztatást;

ii) az egyéb forgalomra vonatkozó kiegészítő tájékoztatásokat; és

iii) a légijárműveknek az irányítói engedélyekben foglaltaktól, beleértve a részükre engedélyezett útvonaltól és/vagy magasságtól történt, bármely jelentős eltérésre vonatkozó tájékoztatásokat.

7.2. Radarirányítás és radar nélküli irányítás alatt álló forgalom koordinálása

7.2.1. Megfelelő intézkedéseket kell foganatosítani valamennyi radart alkalmazó légiforgalmi irányító egységnél a radarirányítás alatt álló forgalomnak radar nélküli irányítás alatt álló forgalommal való koordinálására, valamint a

radarral ellenőrzött légi járművek, és az összes többi ellenőrzött légi jármű közötti, megfelelő elkülönítés biztosítására. Ennek érdekében, állandó szoros kapcsolatot kell fenntartani a radarirányítók és a radar nélküli irányítók között.

7.3. Elkülönítések alkalmazása

Azok a tényezők, amelyeket a radarirányítónak figyelembe kell vennie az egyes esetekben alkalmazandó elkülönítés meghatározásához, hogy az elkülönítési minimumot ne sértsék meg, foglalják magukba a légi járművek relatív irányát és sebességét, a radarberendezés technikai korlátait, az irányító munkaterhelését és a távközlési frekvencia telítettség által okozott bármilyen nehézséget.

7.3.1. A 7.3.7., 7.3.8. és 8.3.2.1. pontokban foglaltakat kivéve, azonosított légi járművek között radarelkülönítés csak akkor alkalmazható, ha a légi járművek azonosítása minden valószínűség szerint mindvégig fenntartható.

7.3.2. A radarirányítás átadásának esetét kivéve, a radarirányítónak radarnélküli elkülönítést kell létrehozni, mielőtt a radarirányítás alatt álló légi jármű eléri az illetékességi körzet határát, vagy mielőtt kilép a radarfedésből.

7.3.3. A radar helyszimbólumokon (RPS) és/vagy az elsődleges felderítő radarjeleinek (PSR) használatán alapuló radarelkülönítést úgy kell létrehozni, hogy az érintett légi járművek helyzetét jelentő radarhelyzetjelek középpontja közötti távolság soha ne legyen kevesebb, mint az előírt minimum.

7.3.4. Az elsődleges felderítő radar jelen (PSR) és a másodlagos felderítő radar (SSR) válaszejelen alapuló elkülönítést úgy kell létrehozni, hogy az érintett légi járművek helyzetét jelentő radarhelyzetjelek középpontja közötti távolság soha ne legyen kevesebb, mint az előírt minimum.

7.3.5. A másodlagos felderítő radar (SSR) válaszelek felhasználásán alapuló radarelkülönítést úgy kell létrehozni, hogy az SSR válaszelek középpontja közötti távolság soha ne legyen kevesebb, mint az előírt minimum.

7.3.6. Az alkalmazott radarhelyzetjelek típusa és az alkalmazott radarelkülönítési minimumoktól függetlenül semmilyen körülmények között sem engedhető meg, hogy a radarhelyzetjelek szélei összeérjenek, hacsak függőleges elkülönítést nem biztosítottak az érintett légi járművek között.

7.3.7. Abban az esetben, amikor a radarirányítót olyan ellenőrzött légi járműről értesítették, amely abba a légtérbe lép be, vagy ahhoz közeledik, amelyen belül radarelkülönítést alkalmaznak, azonban radarral nem azonosította a légi járművet, tovább folytathatja a radarszolgáltatás adását az azonosított légi járműveknek, feltéve, hogy:

a) kellő biztosíték van arra, hogy az azonosítatlan ellenőrzött repülést SSR felhasználásával azonosítják, vagy a repülést olyan típusú légi jármű hajtja végre, amelyről feltételezhető, hogy megfelelő visszavert elsődleges radarjelet ad abban a légtérben, amelyen belül radarelkülönítést alkalmaznak; és

b) a radarelkülönítést fenntartják a radarral ellenőrzött repülések és minden egyéb, megfigyelt radarhelyzetjel között mindaddig, amíg az azonosítatlan, ellenőrzött légi járművet nem azonosították, vagy radarnélküli elkülönítést nem hoztak létre.

7.3.8. Radarelkülönítés alkalmazható egy felszállásban lévő légi jármű és egy előzőleg már elindult légi jármű, vagy egyéb, radarral ellenőrzött forgalom között, ha kellő biztosíték van arra, hogy az induló légi járművet azonosítani fogják a futópálya végétől 1 NM-en (2 km) belül és, hogy abban az időpontban meglesz az előírt minimum.

7.3.9. A radar-fedésterületen belül, az azonos útirányon és azonos utazómagasságon repülő légi járművek között radarral megfigyelt távolság és Mach-számban előírt sebesség kombinációján alapuló elkülönítési minimum alkalmazható, feltéve, hogy:

i) mindkét légi járművet radaron figyelik és mindvégig a radar fedésterületen belül maradnak; és

ii) mindkét légi járműnek Mach-számban meghatározott sebességet jelöltek ki oly módon, hogy a hátul haladó légi jármű ugyanazon, vagy kisebb Mach-számban meghatározott sebességgel repüljön, mint az előtte haladó légi jármű.

7.3.9.1. A fenti 7.3.9. pontnak megfelelően hosszirányban elkülönített légi járművek átadása szomszédos irányítói munkahelyek vagy szomszédos ATC egységek között akkor lehetséges, ha a 7.5.2. a)-f) alpontjaiban szereplő feltételek teljesülnek.

7.3.9.2. A Mach-szám-technikán alapuló sebességszabályozás megköveteli, hogy:

a) a légi járműveknek tartaniuk kell a számukra utoljára meghatározott Mach-sebességet;

b) ha M.01 vagy nagyobb sebességváltoztatás válik szükségessé, a sebességváltoztatás előtt a légiforgalmi irányítást tájékoztatni kell. Ha előzetes tájékoztatásra nincs lehetőség (pl. turbulencia miatt), az érintett ATC egységet, amint lehet, tájékoztatni kell; és

c) az érintett ATC egység felkérésére a Mach-sebességet bele kell foglalni a normál helyzetjelentésekbe.

7.3.9.3. A Mach-szám-technikán alapuló elkülönítési eljárás alkalmazásakor - a koordináció csökkentése érdekében - a légiforgalmi irányítók felkérhetik a légi jármű-vezetőket, hogy a következő egységekkel/szektorokkal történő első rádió-összeköttetés felvételekor közöljék az engedélyezett Mach-számot. Felkérés esetén a légi jármű-vezetőknek mindaddig közölniük kell az engedélyezett Mach-számot az első összeköttetés felvételekor, míg ennek felfüggesztésére külön engedélyt nem kapnak.

7.3.9.4. 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.

7.3.10. Nem alkalmazható radarelkülönítés az ugyanazon navigációs berendezés fölött várakozó légijárművek között. A várakozó és más légijárművek közötti vízszintes radarelkülönítési minimum nem lehet kevesebb, mint 10 NM (20 km), hacsak függőleges elkülönítést nem biztosítottak az érintett légijárművek között.

7.4. Radarelkülönítési minimumok

7.4.1. Hacsak az alábbi 7.4.2., 7.4.3. pontokban leírtaknak megfelelően, vagy a III. Részben az egymástól független, illetve egymástól függő párhuzamos megközelítések esetén másképp nincs előírva, a vízszintes radarelkülönítési minimum nem lehet kevesebb mint 5 NM (9,3 km).

7.4.2. A fenti 7.4.1. pontban szereplő 5 NM-es (9,3 km) radarelkülönítési minimum csökkenthető, de nem lehet kevesebb, mint:

a) 3 NM (5,6 km), amikor a radarberendezés képességei az adott helyen ezt lehetővé teszik; és
b) 2,5 NM (4,6 km) az egymást követő azonos futópályára végrehajtott végső megközelítést végző légijárművek között, a futópálya végétől mért 10 NM-en (18,5 km) belül.

2,5 NM (4,6 km) csökkentett elkülönítési minimum alkalmazható feltéve, hogy:

- i) a leszálló légijárműveknek megengedett átlagos futópálya-foglaltsági ideje - mely lehet adatgyűjtésből, statisztikai elemzésekből és elméleti modelleken alapuló módszerek segítségével megállapított idő - nem haladja meg az 50 másodpercet;
- ii) jó fékhatást jelentettek és a futópálya-foglaltsági időt a futópálya szennyeződése - úgymint latyak, hó, vagy jég - jelentős mértékben nem befolyásolja;
- iii) megfelelő irányaszög és távolság felbontású, 5 másodperc vagy kevesebb jelfrissítési idejű radarrendszert és alkalmas radarerőnyt használnak; és
- iv) a repülőtéri irányító látással, gurító radarral (SMR), vagy földi mozgást irányító és ellenőrző rendszer (SMCGS) segítségével tudja ellenőrizni a használatos futópályát és a hozzá csatlakozó gurulóutakat;
- v) az alábbi 7.4.4. pontban leírt, a légijármű keltette turbulencia esetére előírt radarelkülönítési minimumot nem alkalmazzák;
- vi) a légiforgalmi irányító figyelemmel követheti a légijárművek megközelítési sebességét, és sebességszabályozással biztosítható, hogy az elkülönítés ne csökkenjen a minimum alá; és
- vii) a légijármű üzemben tartói és a légijármű-vezetők tudatában vannak a futópálya gyors elhagyásának fontosságával, amikor a végső megközelítés során csökkentett elkülönítési minimumot alkalmaznak; és
- viii) a csökkentett elkülönítési minimum alkalmazására vonatkozó eljárások az AIP-ben közzé lettek téve.

7.4.3. Az alkalmazandó radarelkülönítési minimumokat az illetékes ATS hatóság határozza meg. Ehhez figyelembe kell vennie az adott radarrendszer technikai jellemzőit, a légijárműnek az RPS, PSR jel vagy SSR válaszjel középpontjához viszonyított helyzetét, valamint minden olyan tényezőt, amely a radartól származó információ pontosságát befolyásolhatja, például a légijármű távolsága a radarállomástól.

7.4.4. Az alábbi turbulencia radarelkülönítési minimumokat kell alkalmazni a 7.4.4.1. pontban megadott helyzetekben, a végső megközelítést végző vagy az indulás fázisában lévő légijárművek között:

Légijármű-kategóriák

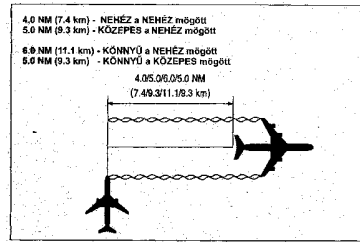
	Elöl haladó légijármű Hátsó légijármű	Elkülönítési minimum
NEHÉZ	NEHÉZ	4 NM (7,4 km)
	KÖZEPES	5 NM (9,3 km)
	KÖNNYŰ	6 NM (11,1 km)
KÖZEPES	KÖNNYŰ	5 NM (9,3 km)

Megjegyzés: A légijárművek turbulenciakategorizálására vonatkozó előírásokat lásd a IV. rész 16. pontjában.

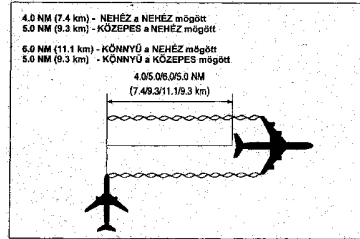
7.4.4.1. A 7.4.4. pontban szereplő minimumokat kell alkalmazni, ha:

- a) egy légijármű közvetlenül egy másik légijármű mögött repül ugyanazon a magasságon, vagy 1000 lábat (300 m) meg nem haladóan alatta, vagy
- b) mindkét légijármű ugyanazt a futópályát használja vagy olyan párhuzamos futópályákat használnak, melyek között az oldaltávolság kisebb, mint 760 m, vagy
- c) egy légijármű keresztezést hajt végre egy másik légijármű mögött ugyanazon a magasságon, vagy 1000 lábat (300 m) meg nem haladóan alatta.

Megjegyzés: Lásd a V-1A és V-1B ábrákat.



V-1A ábra (lásd a 7.4.4 és 7.4.4.1)



V-1B ábra (lásd a 7.4.4 és 7.4.4.1)

7.5. A radarirányítás átadása

7.5.1. A radarirányítás átadását lehetőség szerint úgy hajtsák végre, hogy a radarszolgáltatás nyújtása folyamatos legyen.

7.5.2. Ahol SSR-t alkalmaznak és a radarrendszer lehetővé teszi a radarhelyzetjel megjelenítését a hozzá tartozó radarcímkével együtt, a légijárművek radarirányításának átadása két szomszédos irányítói munkahely, vagy két szomszédos ATS egység között, előzetes koordináció nélkül is megtörténhet, feltéve ha:

- az átvevő irányító, az átvétel előtt, rendelkezik az átadni kívánt légijárműre érvényes, módosított repülési terv adatokkal, beleértve a légijármű számára kijelölt egyedi SSR kódot is;
- az átvevő irányító számára biztosított radarfedés olyan, hogy az érintett légijármű a radarernyőn azelőtt megjelenik, mielőtt az átadást végrehajtják és a légijárművet lehetőleg még az első hívás vétele előtt azonosítják;
- ha nem egymás mellett dolgoznak, mindenkor olyan kétoldalú közvetlen beszédüzemű összeköttetés van a radarirányítók között, amely azonnali kapcsolatfelvételt tesz lehetővé;

Megjegyzés: Az "azonnali" kifejezés olyan összeköttetést jelent, amely 2 másodpercen belüli kapcsolatfelvételt biztosít az irányítók között.

d) az átadási pontot vagy pontokat és az alkalmazás minden egyéb körülményét, úgymint a repülés irányát, a kijelölt magasságokat, az összeköttetés átadásának pontjait - különösképpen az azonos útvonalon haladó, két egymást követő, átadásra kerülő légijármű között, az ernyőn megfigyelt, előírt legkisebb minimális távolságot - helyi utasításokban (központokon belüli átadásra) vagy két szomszédos ATC egység között megkötött együttműködési megállapodásban rögzítették;

e) az utasítások vagy a két szomszédos ATC egység között megkötött együttműködési megállapodások egyértelműen előírják, hogy az átvevő irányító az ilyen típusú radarirányítás-átadást bármikor felfüggesztheti, rendes körülmények között előzetes tájékoztatást követően;

f) az átvevő irányítót folyamatosan tájékoztatják a légijárműveknek átadás előtt kiadott olyan magasságra, sebességre vagy vektorálásra vonatkozó utasításról, melyek az átadási ponton annak várható repülési pályáját módosíthatják.

A fenti a)-f) pontokban leírt radarátadások alkalmazása esetén az egymást követő légijárművek között a minimális távolság az alábbi értékek egyike legyen:

- 10 NM, amikor SSR információt használnak, feltéve, hogy az érintett ATC egységek által használt radarok között legalább 30 NM radarátfedés biztosított, vagy
- 5 NM, amikor a fenti (i) alpontban leírt feltételek biztosítottak és minden érintett ATC egység elektronikus segédeszközzel rendelkezik az átadás azonnali felismerésére és a radarátadás alatt álló légijármű elfogadására.

Megjegyzés: A fenti - a radarirányítás átadása szóbeli adatcsere nélkül alkalmazható - elkülönítési minimumokat a két szomszédos ATC egység között megkötött együttműködési megállapodásban kell rögzíteni.

7.5.3. Az átdadásra kerülő, két egymást követő légi jármű közötti előírt minimális távolságot (lásd 7.5.2. d) pontot) és az előzetes tájékoztatást (lásd 7.5.2. e) pontot) minden idevonatkozó technikai, üzemeltetési és egyéb körülmények figyelembevételével kell meghatározni. Ha olyan körülmények adódnak, amelyek következtében ezek az előírt feltételek nem teljesíthetők, az irányítóknak a 7.5.4. pontban leírt eljárásokat kell alkalmazniuk mindaddig, amíg az akadályozó körülmények fennállnak.

7.5.4. Ahol elsődleges radart használnak és másodlagos radart is alkalmaznak, de ahol a 7.5.2. pontban előírtakat nem alkalmazzák, a légi járművek radarirányításának átadása, két szomszédos irányítói munkahely, vagy két szomszédos ATC egység között végrehajtható feltéve, ha:

- a) a radarazonosságot átadták az átvevő radarirányítónak, vagy az azonosítást közvetlenül ő végezte;
- b) ha nem egymás mellett dolgoznak, mindenkor olyan kétoldalú közvetlen beszédüzemű összeköttetés van a radarirányítók között, amely azonnali kapcsolatfelvételt tesz lehetővé;
- c) a többi, radarral ellenőrzött légi járműtől való elkülönítés megfelel az érintett radarral felszerelt szektorok vagy egységek között a radarirányítás átadás esetére előírt minimumoknak;
- d) az átvevő radarirányító tájékoztatást kapott a légi járműre vonatkozó, az átadási pontnál érvényes magassági, sebességi, vagy vektorálási utasításokról;

e) a légi járművel az átdadó radarirányító tartja a rádió-összeköttetést mindaddig, amíg az átvevő radarirányító bele nem egyeztet, hogy átveszi a felelősséget a légi járműnek nyújtott radarszolgáltatásért. Ezek után a légi járművet utasítsák, hogy térjen át a megfelelő frekvenciára, és a felelősség ettől a ponttól kezdődően az átvevő radarirányítóé.

7.5.5. A 7.3.9. pont szerint hosszirányban elkülönített légi járművek radarirányításának átadása a szomszédos irányítói munkahelyek vagy a szomszédos ATC egységek között végrehajtható azzal a feltétellel, hogy a 7.5.2. pont a)-f) alpontjaiban leírt követelményeknek eleget tesznek.

7.6. Sebességszabályozás

7.6.1. Az adott légi járművek üzemeltetési lehetőségeinek figyelembe vételével a radarirányító felkérheti a radarirányítás alatt álló légi járműveket, hogy meghatározott módon szabályozzák sebességüket a radarirányítás megkönnyítése, vagy a radarvektorálás szükségességének csökkentése érdekében. A légi jármű felkérhető, hogy tartson maximális sebességet, minimális sebességet, illetve az áramlásrontó eszközök kibocsátása nélkül tartható minimális sebességet, minimális bevezetési sebességet, vagy bármilyen más meghatározott sebességet. Az ilyen meghatározott sebességeket lehetőleg az IAS értékére vonatkozóan 10 kt-s (20 km/h) osztásban, vagy ahol ilyen célra Mach-szám-technikán alapuló eljárást alkalmaznak 0,01 Mach-számú osztásban kell megadni.

7.6.2. A közbenső vagy végső bevezetést végző légi járművet csak egészen kis, ± 20 kt-nál (± 40 km/h) nem nagyobb sebesség változtatására kéri fel. Sebességszabályozást lehetőleg ne alkalmazzanak a végső bevezetés utolsó 4 NM-es (8 km) szakaszán.

7.6.3. Az érintett légi járműveket azonnal értesítsék, amint a sebességszabályozásra nincs többé szükség.

8. Kényszerhelyzetek, veszélyes helyzetek és berendezések meghibásodása

8.1. Kényszerhelyzetek

8.1.1. Bármely kényszerhelyzetben lévő vagy abban lévőnek ítélt légi jármű esetében a radarirányítónak minden segítséget meg kell adnia. Az itt előírt eljárások a helyzettől függően változhatnak.

8.1.2. Kényszerhelyzetben lévő azonosított légi jármű haladását a radarernyőn ellenőrizni és (amikor csak lehetséges) követni kell mindaddig, amíg a légi jármű ki nem lép a radar fedésterületéből, és helyzettájékoztatást kell adni mindazon légiforgalmi szolgálati egységnek, amely segítséget nyújthat a légi járműnek. Amikor csak lehetséges, a szomszédos radarszektor részére a radarátadást is el kell végezni.

Ha egy légi jármű, melyet az ATC előzőleg utasított, hogy transzponderét valamely meghatározott kódon működtesse, kényszerhelyzetbe kerül, rendszerint nem fog kódot váltani, hacsak különleges esetekben másképp nem határozott, vagy más utasítást nem kapott. Ha az ATC nem adott utasítást valamely kód beállítására, a légi jármű-vezető a transzponderét "A" mód 7700 kódra állítja.

8.2. Összeütközési veszélyről szóló tájékoztatás

8.2.1. Amikor azt észlelik, hogy valamely azonosított, ellenőrzött légi jármű más, ismeretlen - megítélés szerint összeütközési veszélyt képező légi járművel konfliktust jelentő útvonalon halad, az ellenőrzött légi jármű-vezetőjét, amikor csak lehetséges:

- a) tájékoztassák az ismeretlen légi járműről, és ha az ellenőrzött légi jármű kéri, vagy ha a radarirányító véleménye szerint a helyzet indokolja, javasolják olyan manőver végrehajtását, amellyel az összeütközési veszély elkerülhető; és
- b) értesítsék, amikor az összeütközési veszély megszűnt.

8.2.2. Amikor egy ellenőrzött légtéren kívül működő azonosított IFR repülés egy másik légi járművel konfliktust jelentő útvonalon halad, a légi jármű-vezetőjét:

a) tájékoztassák arról, hogy összeütközési veszélyt elkerülő manőver válik szükségessé. Ha a légijármű-vezetője ezt kéri, vagy ha a radarirányító véleménye szerint a helyzet ezt megköveteli, javasolják ilyen manőver végrehajtását; és

b) értesítsék, amikor az összeütközési veszély megszűnt.

8.2.3. A konfliktust jelentő útvonalon észlelt forgalomra vonatkozó tájékoztatásokat, amikor csak lehetséges, a következőképpen kell megadni:

a) a konfliktust jelentő forgalom viszonylagos iránya óráirányokban (1-12) megadva;

b) a konfliktust jelentő forgalom távolsága mérföldekben;

c) a konfliktust jelentő forgalom látszólagos haladási iránya;

d) a légijármű magassága és típusa, vagy ha ez ismeretlen, akkor a konfliktust jelentő forgalom viszonylagos sebessége, például: lassú, vagy gyors.

8.2.4. Az SSR "C" módból származó magassági tájékoztatást még akkor is, ha azt nem ellenőrizték, használják fel az összeütközési veszélyről szóló tájékoztatásban, mivel ez a tájékoztatás, különösen, ha ismeretlen légijárműtől származik (pl. egy VFR légijárműtől), ismert légijárműnek megadva, megkönnyítheti az összeütközési veszély helyének behatárolását.

8.2.4.1. Ha az SSR "C" módból származó magasságtájékoztatást ellenőrizték, a tájékoztatást a légijármű-vezetőknek világos és félreérthetetlen módon kell továbbítani. Amennyiben a magasságtájékoztatást nem ellenőrizték, annak pontossága kétes értékű és erre a légijármű-vezető figyelmét fel kell hívni.

8.3. Berendezések meghibásodása

8.3.1. *Légijármű rádió-adókészülék üzemzavara*

8.3.1.1. Ha a kétoldalú rádió-összeköttetés megszakad a légijárművel, a radarirányító először azt állapítsa meg, hogy a légijármű vevőkészüléke működik-e vagy sem. A radarirányító adjon a légijárműnek az addig használt frekvencián olyan értelmű utasítást, amit egy meghatározott manőver elvégzésével nyugtáz, figyelje meg a légijármű útirányát, vagy a légijárműnek IDENT működtetésére, vagy kódváltásra adjon utasítást.

A transzponderrel felszerelt és rádió-összeköttetést elvesztett légijármű transzponderét az "A" mód 7600-as kódra állítja.

8.3.1.2. Amennyiben a 8.3.1.1. pontban leírt eljárás sikertelen, azt meg kell ismételni valamennyi más, rendelkezésre álló frekvencián, amelyen feltételezhető, hogy a légijármű esetleg figyel.

8.3.1.3. Mindkét, a 8.3.1.1. és a 8.3.1.2. pontban leírt esetben, a manőverek elvégzésére vonatkozó bármely utasításnak olyannak kell lennie, hogy a légijármű a vett utasítások végrehajtását követően visszatérjen az érvényes, engedélyezett útirányára.

8.3.1.4. Ahol SSR rendelkezésre áll - és a 8.3.1.1. pontban leírtak szerint megállapították, hogy a légijármű rádió-vevőkészüléke működik - a transzponderrel felszerelt légijárművek irányítása folytatódhat, melynek során a légijármű a kiadott engedélyeket kódváltásokkal, vagy IDENT adásokkal nyugtáz.

8.3.2. *Légijármű teljes rádióhibája*

8.3.2.1. Amikor egy teljes rádióhibás, ellenőrzött légijármű olyan légtérben és repülési szinteken működik, vagy várható, hogy működni fog, ahol radarelkülönítést alkalmaznak, akkor a radarelkülönítés alkalmazása folytatható. Ha viszont a rádióhibás légijárművet nem azonosították, akkor radarelkülönítést kell alkalmazni a radarirányítás alatt álló légijárművek és a rádióhibás légijármű várható útvonalán megfigyelt, valamennyi azonosíthatatlan légijármű között mindaddig, amíg ismeretessé nem válik, vagy biztonsággal fel nem tételezhető, hogy a rádióhibás légijármű átrepülte az adott légtérre, leszállt, vagy másfelé repült el.

8.3.3. *Légijármű transzponderhibája olyan légtérben, ahol működő transzponder használata kötelező.*

8.3.3.1. Amikor a felszállást követően hibásodik meg a transzponder, és a légijármű olyan légtérben működik, vagy várható, hogy működni fog, ahol meghatározott jellemzőkkel működő transzponder használata kötelező, az érintett ATC egységeknek törekedniük kell a repülés folyamatos biztosítására a repülési terv szerint az első tervezett leszállási helyig. Azonban akár a TMA-kban akár az útvonalon, bizonyos forgalmi helyzetekben a repülés folytatása nem lehetséges különösen akkor, ha a hiba a felszállást követően jelentkezik. Ekkor a légijárműtől megkívánhatják, hogy forduljon vissza az indulási repülőtérre, vagy az érintett légijármű üzemben tartó és az ATC számára is elfogadható legközelebbi alkalmas repülőtérre szálljon le.

8.3.3.2. Amennyiben a transzponder a felszállás előtt hibásodik meg, és azon a repülőtérre nem képesek a transzpondert üzemképes állapotba hozni, az érintett légijárműnek engedélyezzék a legrövidebb úton a továbbrepülést a legközelebbi alkalmas olyan repülőtérre, ahol a hiba kijavítható. Amikor ilyen légijármű számára a repülésre szóló engedélyt megadják, az ATC vegye figyelembe a tényleges vagy várható forgalmi helyzetet és szükség szerint az érintett repülés számára módosított felszállási engedélyt, magasságot és útvonalat adhat. A repülés folyamán további módosítások válhatnak szükségessé.

8.4. A radarberendezés üzemzavara

8.4.1. A levegő-föld rádió-összeköttetést nem érintő teljes radarüzemzavar esetén a radarirányítónak eljárásirányításra kell áttérnie.

8.4.2. Átmenetileg, kényszer intézkedésként FL 290 (8850 m STD) alatt 500 láb (150 m), azon vagy felette 1000 láb (300 m) csökkentett függőleges elkülönítés alkalmazható, amennyiben a szabvány radar nélküli elkülönítés azonnal nem hozható létre.

8.4.3. Azt az esetet kivéve, amikor biztosan tudott, hogy a radarhiba csak egy nagyon rövid időre korlátozódik, megfelelő lépéseket kell tenni a körzetbe belépő légi járművek számának olyan mértékű korlátozására, hogy az radar nélkül is biztonságosan kezelhető legyen.

8.5. Földi rádióberendezés üzemzavara

8.5.1. A radarirányításhoz használt földi rádióberendezés teljes üzemzavara esetén a radarirányítónak a radarszolgáltatást egyéb rendelkezésre álló távközlési csatornák útján (pl. adat kapcsolat) kell folytatnia, amennyiben az lehetséges.

8.5.2. Amikor a 8.4.1. pontban leírtak nem alkalmazhatók, a légiforgalmi irányító:

a) késedelem nélkül tájékoztassa a szomszédos irányító munkahelyeket vagy ATS egységeket, ha lehetséges, az üzemzavarról;

b) adjon tájékoztatást a pillanatnyi forgalmi helyzetről az ilyen munkahelyek, vagy egységek számára;

c) az érintett forgalommal kapcsolatban kérje az olyan munkahelyek vagy egységek segítségét, amelyek összeköttetésbe léphetnek ezen légi járművekkel, hogy hozzanak létre radar- vagy eljárásirányítási minimumot, és folytassák az ilyen légi járművek irányítását;

d) utasítsa a szomszédos irányítói munkahelyeket vagy ATC egységeket, hogy valamennyi érintett ellenőrzött repülést az üzemzavar által érintett munkahelyek, vagy ATC egységek illetékességi területén kívül várakoztassák vagy elkerülő útvonalra irányítsák azokat mindaddig, amíg a rendes szolgáltatás vissza nem állítható.

8.5.3. Annak érdekében, hogy a teljes földi rádióberendezés meghibásodásából eredő, a légiforgalom biztonságára gyakorolt kedvezőtlen hatások csökkenthetők legyenek, helyi előírásokat kell kidolgozni az irányítói munkahelyeken és ATC egységeknél alkalmazandó rendkívüli eljárásokra vonatkozóan.

Ahol megvalósítható és végrehajtható, az ilyen rendkívüli eljárásoknak rendelkezniük kell a biztosítandó minimális szintű szolgáltatás lehetővé tétele érdekében a szomszédos irányítói munkahelyek vagy ATC egységek részére történő - a földi berendezés meghibásodását követő leghamarabbi - irányítási felelősség átruházásáról mindaddig, amíg a rendes szolgáltatás vissza nem állítható.

9. Radar alkalmazása a bevezető irányító szolgálatnál

9.1. Általános előírások

9.1.1. A bevezető irányító szolgálat által használt radarrendszereknek alkalmasnak kell lenniük a szolgálat feladatainak és a nyújtandó szolgáltatások végrehajtására.

9.1.2. A párhuzamos ILS megközelítések megfigyelésére szolgáló radarrendszereknek meg kell felelniük a III. Részben szereplő előírásoknak.

9.2. Feladatok

9.2.1. A radarernyőn megjelenített információ a bevezető irányító szolgálat ellátásakor az alábbi egyéb feladatok elvégzésére használható fel:

a) az érkező légi járművek egy olyan pontra történő radarvektorálására, ahonnan a légi jármű-vezetője maga hajtja végre a végső megközelítést;

b) párhuzamos ILS megközelítések radarral történő megfigyelésére és a légi járműveknek a biztonsági zóna (NTZ) lehetséges, vagy tényleges megsértése esetén utasítások adására;

Megjegyzés: Lásd a III. Rész 13. pontját.

c) az érkező légi járművek egy olyan pontra történő radarvektorálására, ahonnan a látással történő megközelítés végrehajtható;

d) az érkező légi járművek egy olyan pontra történő radarvektorálására, ahonnan PAR bevezetés vagy SRA bevezetés végrehajtható;

e) a légi jármű-vezető által végrehajtott egyéb megközelítések radarral történő megfigyelésére;

f) a fentiekben leírt eljárásoknak megfelelően:

i) légtérelőellenőrző radarbevezetések (SRA);

ii) precíziós radar (PAR) bevezetések végrehajtására; és

g) radarelkülönítés biztosítására:

i) az egymást követő induló légi járművek;

- ii) az egymást követő érkező légi járművek; és
- iii) az induló és az azt követő érkező légi járművek között.

9.3. Általános radareljárások

9.3.1. A radarbevezetésekre vonatkozóan helyi előírásokkal kell biztosítani, hogy a repülőtéri irányító az érkező légi járművek bevezetési sorrendjéről, valamint az ilyen légi járműnek kiadott utasításokról és korlátozásokról tájékoztatást kapjon, annak érdekében, hogy az elkülönítés a repülőtéri irányítónak történő irányítás átadását követően is megmaradjon.

9.3.2. A bevezetéshez történő radarvektorálás megkezdésekor vagy azt megelőzően tájékoztatni kell a légi jármű-vezetőjét a megközelítés típusáról és a használatos futópályáról.

9.3.3. A műszeres megközelítésre radarral vektorált légi jármű-vezetőjét helyzetéről, a radarirányítónak a végső megközelítés megkezdése előtt legalább egyszer tájékoztatnia kell.

9.3.4. Távolságtájékoztatások adásakor a radarirányítónak meg kell határoznia azt a pontot vagy navigációs berendezést, amelyre a tájékoztatás vonatkozik.

9.3.5. A radarirányító utasításainak megfelelően végrehajtott kezdeti és közbeni megközelítés a megközelítés azon szakaszait foglalja magában, amely a végső megközelítésre történő radarvektorálás megkezdésétől a légi jármű a végső egyenesen való repülésének kezdetéig tart, és a légi jármű:

a) ráállt a végrehajtani kívánt bevezetést kiszolgáló navigációs berendezés által kijelölt végső megközelítési útvonalra; vagy

b) jelenti, hogy képes látás utáni megközelítést végrehajtani; vagy

c) készen áll SRA bevezetés megkezdésére; vagy

d) átadták a PAR irányítónak.

9.3.6. A végső megközelítésre radarvektorálással ráhelyezett légi járműnek a végső megközelítési útvonalra való felzárkózásra kiszámított géptengelyirányt vagy géptengelyirány-sorozatot kell adni. Az utoljára kiadott iránynak lehetővé kell tennie, hogy a légi jármű szintrepülésben ráálljon a végső egyenesre, mielőtt elérné a meghatározott vagy névleges sikló pályát, amennyiben MLS, ILS megközelítést vagy radarbevezetést végez, és biztosítani kell a végső egyenesre 45°-kal vagy attól kevesebbkel történő felzárkózást.

Megjegyzés: Lásd a III. Rész 13.2. pontját a radarvektorálással végrehajtott egymástól független, párhuzamos megközelítésre vonatkozóan.

9.3.7. Amennyiben valamely légi járműnek olyan radarvektort adnak, amely a légi járművet átviszi a végső megközelítési egyenesen, erről a légi jármű-vezetőt megfelelő módon tájékoztatni kell, megadva számára a radarvektor okát.

9.4. Vektorálás a légi jármű-vezető által végrehajtott végső megközelítést kiszolgáló berendezésre.

9.4.1. Azt a légi járművet, amelyet valamely végső megközelítést kiszolgáló berendezésre vektorálnak utasítani kell, hogy jelentse, amikor ráállt a végső megközelítési útirányra. A megközelítésre adott engedély előzze meg a légi jármű azon jelentését, hogy ráállt valamely szabvány bevezető berendezésre, hacsak a körülmények az engedély ilyen időben történő kiadását nem zárják ki. Rendes körülmények között a radarvektorálás akkor ér véget, amikor a légi jármű eltér a számára utoljára kiadott iránytól, hogy ráálljon a végső megközelítési egyenesre.

9.4.2. Ugyanazon végső megközelítési egyenesen egymást követő légi járművek közötti radarelkülönítés biztosításáért a radarirányító felelős, kivéve, amikor az irányítás felelőssége a megfelelő radarinformációval rendelkező repülőtéri irányítónak a helyi eljárásokban és/vagy együttműködési megállapodásban rögzítettek szerint az irányítás felelőssége átadásra került.

9.4.3. A végső megközelítési egyenesen egymást követő légi járművek irányításátadását a radarirányítótól a repülőtéri irányítónak a helyi eljárásokban és/vagy együttműködési megállapodásban előírtak szerint kell végrehajtani.

9.4.4. A repülőtéri irányítónak történő összeköttetés átadásnak egy olyan pontnál - vagy időben - kell megtörténnie, amikor a leszállási engedély vagy egyéb eltérő utasítás a légi jármű számára még kellő időben kiadható.

9.5. Radarvektorálás látással történő megközelítéshez

Megjegyzés: Lásd a III. Rész 9. pontját is.

9.5.1. A radarirányító látással történő megközelítéshez a légi jármű radarvektorálását akkor kezdeményezheti, amikor a jelentett felhőalap a radarvektoráláshoz előírt minimális tengerszint feletti magasság felett van és a meteorológiai körülmények kellő biztosítékot jelentenek arra vonatkozóan, hogy a látással történő megközelítés és leszállás végrehajtható.

9.5.2. A látással történő megközelítési engedély csak azután adható ki, miután a légi jármű-vezetője jelentette, hogy látja a repülőteret vagy az előtte haladó légi járművet, amikor - rendes körülmények között - a radarvektorálás befejeződik.

9.6. Radarbevezetések

9.6.1. Általános előírások

9.6.1.1. Mialatt a radarirányító a légtérellelőrző radar- vagy precíziós radarbevezetés végrehajtásával van elfoglalva, nem felel más feladatért, csak azokért, amelyek az adott bevezetéssel közvetlenül kapcsolatosak.

9.6.1.2. A radarbevezetéseket végző radarirányítóknak rendelkezniük kell az adott bevezetési típusokra megállapított akadálymentes tengerszint feletti magasság (OCA)/akadálymentes földfelszín feletti magasság (OCH) értékekkel.

9.6.1.3. A radarbevezetés megkezdése előtt tájékoztatni kell a légi járművet:

- a) a használatos futópályáról,
- b) az alkalmazandó OCA/OCH értékről,
- c) az elméleti siklópálya szögéről, és amennyiben a légi jármű-vezetője azt kérte, a megközelítőleg tartandó süllyedési mértékről,
- d) a rádió-összeköttetés megszakadása esetén követendő eljárásról, ha ilyet az AIP-ben nem tettek közzé.

9.6.1.4. Ha egy radarbevezetés valamely ok miatt nem folytatható, a légi járművet azonnal értesítsék, hogy a radarbevezetés vagy annak folytatása nem lehetséges. Ha a megközelítés radarberendezés használata nélkül lehetséges, vagy ha a légi jármű-vezetője jelenti, hogy a megközelítést látással be tudja fejezni, a megközelítés folytatható, egyéb esetben módosított engedélyt kell kiadni.

9.6.1.5. A radarbevezetés alatt lévő légi járművet emlékeztessék a végső bevezetés során a futóművek kibocsátásának és rögzítésének ellenőrzésére.

9.6.1.6. A radarirányítónak értesítenie kell a repülőtéri irányítót, amikor a radarbevezetés alatt lévő légi jármű kb. 8 NM-re (15 km) van a földterési ponttól. Ha a radarirányító a leszállási engedélyt ekkor nem kapta meg, egy további közleményben, 4 NM-ra (8 km) a földterési ponttól, ismét kérnie kell a leszállási engedélyt.

9.6.1.7. A repülőtéri irányítótól kapott leszállási engedélyt, vagy bármely más ettől eltérő engedélyt, rendes körülmények között, a radarirányítónak továbbítania kell a légi jármű számára, mielőtt az eléri a földterési ponttól mért 2 NM (4 km) távolságot.

9.6.1.8. A radarbevezetés alatt lévő légi járművet:

a) utasítsák megszakított megközelítés végrehajtására:

i) amikor úgy tűnik, hogy a légi jármű a végső megközelítés során veszélyes helyzetben van; vagy

ii) ha a forgalmi körülmények megkövetelik; vagy

iii) ha a radarirányító nem kapott leszállási engedélyt addig az időpontig, amikor a légi jármű eléri a földterési ponttól mért 2 NM (4 km) távolságot vagy más, a repülőtéri irányító toronnyal egyeztetett távolságot; vagy

iv) a repülőtéri irányító utasítására; vagy

b) javasolják a légi járműnek, hogy mérlegelje megszakított megközelítés végrehajtását:

i) amikor a légi jármű olyan helyzetbe kerül, amelyből úgy tűnik, hogy a bevezetés nem fejezhető be sikeresen; vagy

ii) ha a légi jármű a megközelítés utolsó 2 NM-es (4 km) szakasza alatt jelentős időtartamon keresztül nem látható a radarerőnyön; vagy

iii) ha a légi jármű helyzete, vagy azonossága kétséges a végső bevezetés bármely szakaszán.

Minden ilyen esetben adják meg a légi jármű-vezetőnek az utasítás vagy javaslat okát.

9.6.1.9. Ha rendkívüli körülmények mást nem követelnek meg, a megszakított megközelítésre vonatkozó radarutasítások legyenek összhangban az előírt megszakított megközelítési eljárásokkal és tartalmazzák azt a magasságot, amelyre a légi járműnek emelkednie kell, valamint irányutasításokat, melyek a légi járművet a megszakított megközelítési területen belül tartják, az ilyen eljárás végrehajtása során.

9.7. Végső bevezetési eljárások

9.7.1. Légtérellelőrző radarbevezetés (SRA)

9.7.1.1. Amikor precíziós bevezetőradar (PAR) áll rendelkezésre, kizárólag légtérellelőrző radar segítségével történő végső bevezetés (SRA) nem végezhető, hacsak a meteorológiai körülmények nem olyanok, hogy az SRA bevezetés minden bizonnyal sikeresen végrehajtható.

9.7.1.2. SRA bevezetés csak megfelelően telepített és olyan radarerőnyvel felszerelt berendezéssel végezhető, amelyet elláttak a használandó futópálya meghosszabbított középvonalához viszonyított helyzet, és a földterési ponttól való távolságot pontosan feltüntető eszközzel.

9.7.1.3. SRA bevezetés közben a radarirányítónak a következőket kell végrehajtania:

a) a végső megközelítés megkezdésekor, vagy előtte, tájékoztatnia kell a légi járművet arról a pontról, amelynél az SRA bevezetés befejeződik;

b) tájékoztatnia kell a légi járművet, amikor ahhoz a ponthoz közeledik, amelynél a számítás szerint meg kell kezdenie a süllyedést, és közvetlenül mielőtt elérné ezt a pontot. Tájékoztatnia kell az OCA/OCH értékről és utasítania kell, hogy süllyedjen és ellenőrizze az alkalmazható minimumokat;

c) oldalszög-utasításokat kell adnia a precíziós bevezetőtechnikának megfelelően (lásd a 9.7.2.4. pontot);

d) a 9.7.1.4. pontban foglaltak kivételével, a földterési ponttól mért távolságot általában 1 NM-enként (2 km) kell továbbítania;

e) azokat az előre kiszámított magasságokat, amelyeket a légi járműnek kereszteznie kell ahhoz, hogy a sikló pályán maradjon, szintén 1 NM-enként (2 km) kell továbbítania ugyanakkor, amikor a távolságot;

f) az SRA bevezetést be kell fejeznie:

i) a földterési ponttól mért 2 NM (4 km) távolságnál, a 9.7.1.4. pontban foglaltak kivételével; vagy

ii) mielőtt a légi jármű belép egy összefüggő radarzavar-területre; vagy

iii) amikor a légi jármű azt jelenti, hogy látással történő megközelítést tud végrehajtani, attól függően, hogy melyik a korábbi.

9.7.1.4. Amikor az illetékes ATS hatóság megállapítása szerint a radarberendezés pontossága megengedi, az SRA bevezetés folytatható a küszöb vagy a földterési ponttól 2 NM-nél (4 km) kisebb, meghatározott távolságra lévő pontig, mely esetben:

a) a távolsági és magassági tájékoztatásokat 0,5 NM-enként (1 km) kell 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 radarirányító nem felel más feladatért, csak azokért, amelyek az adott bevezetéssel közvetlenül kapcsolatosak.

9.7.1.5. Azokat a magasságokat, amelyeket a légi járműnek kereszteznie kell ahhoz, hogy az előírt sikló pályán maradjon és a magasságokhoz tartozó, földterési ponttól mért távolságokat, előre ki kell számítani, és biztosítani kell, hogy azok a radarirányítónak munkahelyi segédletként mindenkor rendelkezésére álljanak.

9.7.2. Precíziós radar (PAR) bevezetés

9.7.2.1. A precíziós bevezető radarirányító feladatai

9.7.2.1.1. Mialatt a radarirányító precíziós bevezetés ellátásával van elfoglalva, nem felel más feladatért, csak azokért, amelyek az adott bevezetéssel közvetlenül kapcsolatosak.

9.7.2.2. Irányítás átadása

9.7.2.2.1. A légi jármű irányítását PAR bevezetésnél legalább 1 NM-el (2 km) azon pont előtt kell átadni a precíziós bevezető radarirányítónak, ahol a légi jármű a sikló pályát eléri.

9.7.2.3. Rádió-összeköttetések

9.7.2.3.1. Amikor a légi jármű irányítását átveszi a precíziós bevezető radarirányító, rádió-összeköttetési ellenőrzést kell elvégeznie a PAR bevezetés során használandó frekvencián, és a légi jármű-vezetőjével közölnie kell, hogy az adás további nyugtázására nincs szükség. Ezek után az adást nem lehet abbahagyni 5 másodpercnél hosszabb ideig, miközben a légi jármű a végső megközelítési egyenesen van.

9.7.2.4. Oldalszög-tájékoztatások és helyesbítések

9.7.2.4.1. A légi járművet rendszeres időközönként tájékoztatni kell a futópálya meghosszabbított középvonalához viszonyított helyzetéről. Szükség szerint irányhelyesbítéseket kell adni a légi járműnek, a meghosszabbított középvonalra való visszavezetés érdekében.

9.7.2.4.2. Oldalszögtérések esetében a légi jármű-vezető nem helyesbítheti az eltéréseket, hacsak kimondottan nem utasítják arra.

9.7.2.5. Magassági tájékoztatások és helyesbítések.

9.7.2.5.1. A légi járművet tájékoztatni kell, amikor a sikló pályához közeledik. Közvetlenül mielőtt a sikló pályát elérné, utasítani kell, hogy kezdje meg a süllyedést és ellenőrizze az alkalmazható elhatározási magasságot (DA/DH). Ezek után a légi járművet rendszeres időközönként tájékoztatni kell a sikló pályához viszonyított helyzetéről. Ha helyesbítésekre 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, amennyiben a légi jármű által végzett helyesbítés nem látszik kielégítőnek. Akkor is tájékoztatni kell a légi járművet, amikor elkezd a sikló pályához való visszatérést és közvetlenül, mielőtt azt elérné.

9.7.2.5.2. A sikló pályától való eltérések esetében a légi jármű-vezető helyesbítőtenykedést végezhet az irányító által megadott tájékoztatások alapján, még akkor is, ha annak elvégzésére kifejezetten nem utasítják.

9.7.2.5.3. Mielőtt a légi jármű elérné a földterési ponttól mért 2 NM (4 km) távolságot, vagy gyorsabb légi jármű esetén szükségszerűen ennél nagyobb távolságban, bizonyos fokú eltérés megengedhető a sikló pályától és nem kell

pontosan megadni a tényleges láb (vagy méter) értéket a siklópálya felett vagy alatt, hacsak nem követelmény a változás mértékének, vagy az eltérés értékének hangsúlyozása. Ezt követően a siklópályától való eltéréseket meg kell adni a légi járműnek, lehetőleg meghatározott távolságokban kifejezve (láb vagy méter), hogy mennyivel repül a siklópálya felett vagy alatt. A légi járműnek nyújtott tájékoztatást oly módon kell hangsúlyozni, hogy az rendes körülmények között kielégítő legyen a légi jármű-vezető azonnali cselekvéséhez, amikor az szükséges, (pl. MÉG mindig 60 lábbal (20 m) alatta).

9.7.2.5.4. Amennyiben a magassági egység meghibásodna a PAR bevezetés alatt, erről a radarirányítónak azonnal tájékoztatnia kell a légi járművet. Ha lehetséges, át kell térnie SRA bevezetésre, tájékoztatva a légi járművet a módosított OCA/OCH értékről, vagy adjon utasítást a bevezetés megszakítására.

9.7.2.6. Távolságtájékoztatások

9.7.2.6.1. A földetérési ponttól mért távolság 1 NM-enként (2 km) adandó meg, amíg a légi jármű el nem éri a földetérési ponttól mért 4 NM (8 km) távolságot. Ezt követően a távolsági tájékoztatásokat gyakrabban kell megadni, azonban elsőbbséget kell adni az oldalszög- és magasságtájékoztatásoknak és utasításoknak.

9.7.2.7. Precíziós radar (PAR) bevezetés befejezése

9.7.2.7.1. A PAR bevezetés akkor fejeződik be, amikor a légi jármű eléri azt a pontot, ahol a siklópálya az OCA/OCH-t keresztezi. Ettől függetlenül a tájékoztatás adását folytatni kell egészen addig, amíg a légi jármű el nem éri a küszöböt. A bevezetés megfigyelése és a tájékoztatások adása a precíziós radarirányító megítélése szerint a földetérési pontig folytatható, amely esetben a légi járművet értesíteni kell, amikor a küszöb felett van.

9.7.2.8. Megszakított megközelítések

9.7.2.8.1. Amikor a magassági radarernyőn a jelmozgás azt mutatja, hogy a légi jármű valószínűleg megszakított megközelítést kezdett el, a radarirányítónak az alábbiak szerint kell eljárnia:

a) ha elég idő áll rendelkezésre, hogy a légi jármű-vezetőjétől választ kapjon, (pl. amikor a légi jármű 2 NM-nél (4 km) távolabb van a földetérési ponttól), a radarirányító közölje a légi járművel a siklópályától való eltérés nagyságát, és kérdezze meg a légi jármű vezetőjét, hogy megszakított megközelítést kíván-e végezni. Ha ezt a légi jármű-vezető megerősíti, a radarirányítónak meg kell adnia a megszakított megközelítésre vonatkozó utasításokat (lásd a 9.6.1.8. pontot);

b) ha nem áll elég idő rendelkezésre, hogy a légi jármű-vezetőtől választ kapjon (pl. amikor a légi jármű 2 NM-re (4 km), vagy közelebb van a földetérési ponthoz), a precíziós radarbevezetést folytatnia kell, hangsúlyozva a légi jármű eltérését, és fejezze be a bevezetést a rendes befejezési pontnál. Ha a magassági információ arra enged következtetni - a rendes befejezési pont előtt vagy utána -, hogy a légi jármű megszakított megközelítést végez, a radarirányítónak fel kell adnia a megszakított megközelítésre vonatkozó utasításokat (lásd a 9.6.1.8. pontot).

10. Radar használata a repülőtéri irányító szolgálatnál

10.1. Légtérel ellenőrző radar (SRE)

10.1.1. A repülőtéri irányító szolgálat ellátása során a légtérel ellenőrző radar az alábbiakra használható:

- a) a végső egyenesen lévő légi jármű radarmegfigyelésére;
- b) a repülőtér közelében működő más légi járművek radarmegfigyelésére;
- c) radarelkülönítés létrehozására egymást követő induló légi járművek között; és
- d) a VFR repüléseknek navigációs segítség nyújtására.

10.1.2. Rendkívüli körülmények (pl. kényszerhelyzetek) kivételével különleges VFR repülések radarvektorálása tilos.

10.1.3. Különös figyelemmel kell eljárni a VFR repülések radarvektorálásakor, biztosítva, hogy az érintett légi járművek véletlenül se kerüljenek műszeres meteorológiai körülmények közé.

10.1.4. A repülőtéri forgalom irányítása alapvetően a repülőtéri irányítónak a munkaterület és a repülőtér közelének látással történő megfigyelésén alapul.

10.2. Repülőtéri gurítóradar (SMR) használata

10.2.1. Általános előírások

10.2.1.1. Az SMR használatának összhangban kell lennie az adott repülőtér működési feltételeivel és követelményeivel (pl. a látási feltételek, forgalmi sűrűség, a repülőtér elrendezése).

10.2.1.2. Az SMR rendszernek a lehetőségekhez mérten képesnek kell lennie valamennyi légi jármű és más a munkaterületen működő jármű tiszta és félreérthetetlen felismerésére és megjelenítésére.

10.2.1.3. A légi járművek és más járművek megjelenítése történhet szimbolikus vagy nem szimbolikus formában. Ahol a radarcímke megjelenítésre mód van, a berendezésnek képesnek kell lennie a légi járművek, illetve más járművek kézi vagy automatikus úton történő azonosítására.

10.2.2. Feladatok

10.2.2.1. Az SMR-t a munkaterületen lévő forgalomlátással történő megfigyelésének kiegészítésére kell használni, továbbá a munkaterület szemmel be nem látható részein működő forgalom megfigyelésére kell használni.

10.2.2.2. Az SMR ernyőn megjelenített információ az alábbiak elősegítésére használható fel:

a) a munkaterületen lévő légi járművek és járművek megfigyelésére, a számukra adott engedélyek és utasítások megfelelő végrehajtásának ellenőrzése céljából;

b) annak megállapítására, hogy a futópálya szabad-e a felszállás vagy leszállás végrehajtására;

c) a munkaterületen vagy annak közelében működő, mérvadó helyi forgalomról szóló tájékoztatásra;

d) a munkaterületen lévő légi járművek vagy járművek helyzetének megállapítására;

e) amikor az irányító szerint szükséges, vagy a légi jármű vezetője azt kéri, gurulási irány tájékoztatás adásához. Kivéve a különleges körülményeket (pl. kényszerhelyzet), az ilyen tájékoztatást ne géptengelyirányként továbbítsák a légi jármű számára, és

f) a mentésben részt vevő járművek számára segítség- és tanácsadásra.

10.2.3. *Légi járművek azonosítása*

10.2.3.1. SMR használata esetén a légi járművek azonosítása az alábbi eljárások közül egy vagy több alkalmazásával történhet:

a) egy bizonyos, megjelenített radarhelyezettel összehasonlítása:

i) az irányító által látással megfigyelt légi járműhelyezettel;

ii) a légi jármű vezetője által jelentett helyzettel, vagy

iii) a légtérellenőrző radaron megjelenített, azonosított radarhelyezettel;

b) radarazonosság átadásával, és

c) automatikus azonosítási eljárással.

11. Radar alkalmazása a repüléstájékoztató szolgálatnál

Megjegyzés: A radarnak a repüléstájékoztató szolgálat ellátása során történő alkalmazása nem mentesíti a légi jármű parancsnokát semmilyen felelősség alól, beleértve azt is, hogy a repülési terv bármely javasolt módosítására vonatkozó végső döntést a légi jármű parancsnokának kell meghoznia.

11.1. Feladatok

11.1.1. A radarernyőn látható információk az azonosított légi járműveknek az alábbi szolgáltatások nyújtására használhatók fel:

a) a radarral azonosított légi járműre nézve konfliktust jelentő útvonalon észlelt más légi járműről szóló tájékoztatások és kitérési ténykedésre vonatkozó javaslatok vagy tanácsok;

b) kedvezőtlen időjárási helyzetre vonatkozó tájékoztatások, és ha lehetséges, a kedvezőtlen időjárású körzetek kikerülésére adott tanácsok (lásd az 6.9.2. ponthoz fűzött megjegyzést);

c) a légi jármű navigációját segítő tájékoztatás.

11.1.2. *Légiforgalmi radartanácsadó szolgálat.* Amikor a légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátásához radart használnak, az eljárásoknak a 2. pontban (radar alkalmazása a légiforgalmi irányító szolgálatoknál) foglaltaknak megfelelően kell eljárni, figyelembe véve azokat a feltételeket és korlátozásokat, amelyek a légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátására vonatkoznak, a VI. Rész 2. pontban leírtak szerint.

VI. Rész

REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ, LÉGIFORGALMI TANÁCSADÓ ÉS RIASZTÓ SZOLGÁLAT

1. Repüléstájékoztató szolgálat

1.1. A repülések haladására vonatkozó tájékoztatások nyilvántartása és továbbítása

1.1.1. 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) az ATS központ azon repüléstájékoztató szektorai tartsák nyilván, amelyben a légijármű működik, és oly módon, hogy azok rendelkezésre álljanak betekintés céljából és arra az esetre, amikor kutató- és mentőtevékenységhez azt kéri;

b) a repüléstájékoztató szektor a VII. Rész 2.2. pontjában foglaltaknak megfelelően továbbítsa a tájékoztatásokat a többi érdekelt légiforgalmi szolgálati egység részére, amikor szükséges.

1.2. Repüléstájékoztató szolgálat ellátására vonatkozó felelősség átadása

1.2.1. Valamely repülés esetében az illetékes repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egység a szomszédos illetékes repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egységnek a repüléstájékoztató szolgálat ellátására vonatkozó felelősséget rendes körülmények között a közös körzethatár átrepülésének időpontjában adja át.

Amennyiben a VII. Rész 2.1. pontjának megfelelően koordinációra van szükség, de a kommunikációs berendezések ezt nem teszik lehetővé, amennyire lehetséges, az átvadó ATS egységnek a repüléstájékoztató szolgáltatást addig kell nyújtania, ameddig a légijármű nem létesít kétoldalú összeköttetést azzal az illetékes ATS egységgel, melynek a repüléstájékoztató körzetébe belép.

1.3. Tájékoztatások továbbítása

1.3.1. A továbbítás módjai

1.3.1.1. Az 1.3.2.1. pontban előírtak kivételével a légijárművek számára a tájékoztatásokat az alábbi módszerek valamelyikével kell továbbítani:

a) az előnyben részesítendő módszer az illetékes légiforgalmi szolgálati egység által kezdeményezett, valamely légijárműnek szóló címzett adás, amely biztosítja a vétel nyugtázását; vagy

b) az összes érintett légijárműnek szóló, nyugtázás nélküli általános hívás; vagy

c) általános adás;

Megjegyzés: Szem előtt kell tartani, hogy bizonyos körülmények között, például a végső megközelítés befejező szakaszaiban előfordulhat, hogy a címzett adás nyugtázása a légijármű részéről nem lehetséges.

1.3.1.2. Az általános hívásokat olyan esetekre kell korlátozni, amikor több légijármű részére késedelem nélkül lényeges tájékoztatásokat kell adni. Ilyen esetek például a váratlanul előadódó veszélyek, a használatos futópálya megváltoztatása vagy az alapvető bevezető és megközelítési berendezések meghibásodása.

1.3.2. Különleges légijelentések, SIGMET és AIRMET tájékoztatások továbbítása

1.3.2.1. A megfelelő SIGMET és AIRMET tájékoztatásokat, valamint azokat a különleges légijelentéseket, amelyeket a SIGMET összeállításakor még a SIGMET-be nem építettek be, az 1.3.1.1. pontban leírt módszerek közül eggyel, vagy többel meg kell adni a légijárművek számára.

Megjegyzés: Különleges légijelentésnek a légijárművektől származó, a repülésre veszélyes meteorológiai jelenségekről szóló tájékoztatások minősülnek.

1.3.2.2. A föld kezdeményezésére a légijármű számára továbbítandó különleges légijelentéseket, SIGMET és AIRMET tájékoztatásokat úgy kell megadni, hogy azok a légijármű repülési útvonalának egyórás szakaszára terjedjenek ki.

1.3.3. Vulkáni tevékenységre vonatkozó tájékoztatások továbbítása

1.3.3.1. A légijárműveknek a kitörés előtti vulkán tevékenységről, vulkán kitörésről és a vulkáni hamufelhőkről szóló tájékoztatásokat az 1.3.1.1. pontban leírt módszerek közül eggyel, vagy többel kell megadni.

1.3.4. Radioaktív anyagok és mérgező kémiai vegyületet tartalmazó felhőkről szóló tájékoztatások továbbítása

1.3.4.1. Radioaktív anyagok, vagy mérgező kémiai vegyületek légkörbe jutásáról szóló tájékoztatásokat, amennyiben ezek kihatással lehetnek az ATS egység illetékességi területén belüli légtérre, az 1.3.1.1. pontban leírt módszerek közül eggyel, vagy többel kell megadni a légijárműveknek.

1.3.5. Kiválasztott különleges jelentések (SPECI) és módosított repülőtéri időjárás-előrejelzések (TAF AMD) továbbítása

Megjegyzés: SPECI alatt a meghatározott időjárási kritériumok teljesülésének észlelésekor, kódolt formában kiadott jelentés értendő.

A módosított repülőtéri időjárási előrejelzéseket (TAF AMD) a repülőtéri meteorológiai hivatalok akkor adják ki, amikor a korábban közzétett előrejelzés módosítása szükségessé válik.

1.3.5.1. Amikor a körülmények ezt indokolják, különleges jelentéseket és módosított repülőtéri időjárás előrejelzéseket kell továbbítani az alábbiak szerint:

a) az illetékes légiforgalmi szolgálati egység által az érintett légijármű számára, címzett adásban a repülési tervben feltüntetett indulási, rendeltetési és kitérő repülőterekre vonatkozóan; vagy

b) az érintett légitársaságoknak szóló, a megfelelő frekvenciákon történő általános, nyugtázás nélküli hívásban; vagy

c) folyamatos, vagy gyakori általános adásban, ha a forgalom sűrűsége ezt megköveteli.

1.3.5.2. Hacsak az információ rendelkezésre állását egyéb módszerrel nem biztosítják (pl. VOLMET adás), a légitársaságok részére az illetékes légiforgalmi szolgálati egység által továbbított módosított repülőtéri időjárás előrejelzéseket a repülés azon szakaszában kell megadni, amikor a légitársaság a rendeltetési repülőtértől egy órányi repülési időn belül van.

1.3.6. *Nehéz és közepes, személyzet nélküli szabad ballonokról szóló tájékoztatások továbbítása*

1.3.6.1. A nehéz és közepes, személyzet nélküli szabad ballonokról szóló tájékoztatásokat a légitársaságok számára az 1.3.1.1. pontban leírt módszerek közül eggyel vagy többel kell továbbítani.

1.4. Automatikus beszédüzemű közeli körzeti tájékoztató szolgálat (Voice-ATIS)

1.4.1. Azokon a repülőtereken, ahol az ATS levegő-föld összeköttetés terhelésének, valamint a közleményváltások számának csökkentésére van szükség, automatikus beszédüzemű közeli körzeti tájékoztató szolgálati (Voice-ATIS) adást kell biztosítani, amely lehet:

a) az érkező légitársaságok számára szóló külön adás; vagy

b) az induló légitársaságok számára szóló külön adás; vagy

c) az érkező és induló légitársaságok számára szóló közös adás; vagy

d) külön az érkező és külön az induló légitársaságok számára szóló két adás azokon a repülőtereken, amelyeken az érkező és induló légitársaságok számára összeállított egy közös rádióadás túlságosan hosszú lenne.

1.4.2. Az ATIS adások számára külön URH frekvenciát kell biztosítani. Az ATIS adás a legalkalmasabb közeli körzeti navigációs berendezés, lehetőleg VOR irányadó hangcsatornáján is sugározható feltéve, hogy a berendezés hatótávolsága és a sugárzott adás érzékelése megfelelő, valamint a navigációs berendezés azonosítója, a közleménnyel felváltva kerül sugárzásra.

A beszédüzemű ATIS adás közlemény hossza lehetőség szerint ne haladja meg a 30 másodpercet. Ügyelni kell arra, hogy az adás sebessége, vagy az ATIS adás sugárzására használt navigációs berendezés azonosító jele - ha az ATIS adást egy navigációs berendezés hangcsatornáján sugározzák - ne csökkentse az ATIS közlemény érthetőségét.

1.4.3. A beszédüzemű ATIS adást az ILS berendezés hangcsatornáján sugározni tilos.

1.4.4. A beszédüzemű ATIS adásnak folyamatos és ismétlődő adásnak kell lennie.

1.4.5. Amennyiben az ATIS adást nem a tájékoztatások megadásáért felelős légiforgalmi szolgálati egység állította össze, az érvényes adás tartalmát azonnal továbbítani kell ezen légiforgalmi szolgálati egység felé, hogy az a megközelítést, leszállást és felszállást végrehajtó légitársaságok számára vonatkozó tájékoztatásokat megadhasssa.

1.4.6. Nemzetközi repüléseket kiszolgáló repülőtereken az ATIS adást angol nyelven kell sugározni.

1.4.7. Amennyiben beszédüzemű ATIS adást biztosítanak:

a) a tájékoztató közlemény csak egy repülőtérre vonatkozzon;

b) a kiadott tájékoztatást azonnal módosítani kell, ha jelentős változás következik be;

c) az ATIS közlemény összeállításáért és továbbításáért a légiforgalmi szolgálatok felelősek;

d) minden egyes ATIS közleményt az ICAO ABC kiejtés szerinti betűvel kell azonosítani. Az egymást követő ATIS azonosító jelzések az ICAO ABC sorrendjében követik egymást;

e) a légitársaságok a bevezető irányító szolgálatot vagy repülőtéri irányító szolgálatot ellátó légiforgalmi szolgálati egységgel történő első kapcsolatfelvétele alkalmával, a vett tájékoztató közleményt annak betűjele közlésével kell nyugtáznia;

f) az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek a légitársaság fenti e) alpontban jelentett közleményére adott válaszában, meg kell adnia az aktuális magasságmérő beállítási értéket és;

g) a repülőtéren kiadott helyi időjárásjelentésből meg kell adni az aktuális időjárási tájékoztatásokat.

Megjegyzés: Az ICAO 3. Annex 4.5. és 4.7. részeinek megfelelően a talajszél irányát és sebességét 2. perces, míg a futópálya menti látástávolság értéket (RVR) 1 perces időtartamra kell átlagolni. A szél-tájékoztató a futópálya menti szélre vonatkozik, kivéve az érkezési tájékoztatást tartalmazó ATIS-t, amelyben a földetérési zónára vonatkozó értékeket adják meg. A repülőtéren helyi szétesztásra kerülő időjárás-jelentésre vonatkozó további előírásokat az ICAO 3. Annex 4. Fejezete és "C" Melléklete tartalmazza.

1.4.7.1. Amikor a gyorsan változó időjárási körülmények miatt az időjárás-jelentés ATIS adásba történő felvétele nem célszerű, az ATIS közleményben jelezni kell, hogy a légitársaság az aktuális időjárási tájékoztatást az illetékes légiforgalmi szolgálati egységgel történő első kapcsolatfelvétel alkalmával kapja meg.

1.4.7.2. Az érintett légitársaság által vett és nyugtázott érvényes ATIS adásban megadott tájékoztatásokat - a magasságmérő-beállítási érték kivételével - a légitársaság számára a rádió-összeköttetés során nem szükséges megadni.

1.4.7.3. Amennyiben a légi jármű egy már érvényét veszített ATIS adásvételét nyugtázza, a tájékoztatás időközben módosult minden elemét késedelem nélkül adják meg számára.

1.4.7.4. Az ATIS adások a lehető legtömörebbek legyenek. Az 1.4.8.-1.4.10. pontokban előírt információkon kívüli egyéb tájékoztatások, pl. az AIP-ben és NOTAM-okban már rendelkezésre állók csak akkor kerüljenek bele, amikor azt különleges körülmények indokolják.

1.4.8. Az érkező és induló légi járművek részére szóló ATIS adások tartalma

Az érkező és induló légi járművek számára egyaránt szóló ATIS adásnak, a megadott sorrendben a következő elemekből kell állnia:

- a) repülőtér megnevezése;
- b) "information" kifejezés;
- c) ATIS azonosító betű;
- d) az észlelés időpontja;
- e) a megközelítés várható típusa;
- f) a használatos futópálya(k);
- g) futópálya felületi állapot jellemzők és fékhatás - ha rendelkezésre áll;
- h) késleltetés - ha szükséges;
- i) átváltási szint;
- j) egyéb, a légi jármű üzemeltetéséhez alapvető fontosságú tájékoztatás;
- k) talajszél iránya és sebessége, beleértve ennek jelentős változásait is, valamint ha a használatos futópálya egyes szakaszaira külön talajszélmérőket telepítettek, a futópálya azonosítója és azon szakasz meghatározása, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;
- *l) vízszintes látástávolság, és amikor szükséges, a futópálya menti látástávolság-érték (RVR);
- *m) aktuális időjárás;
- *n) 1500 méter (5000 láb), vagy a legmagasabb minimális szektor magasság alatti felhőzet - amelyik a nagyobb - érték; cumulonimbus felhő; ha az égbolt nem látható, függőleges látástávolság - ha rendelkezésre áll;
- o) levegő hőmérséklete;
- p) harmatpont;
- q) QNH magasságmérő beállítási érték;
- r) bármely rendelkezésre álló, a megközelítési, felszállási és emelkedési területeken tapasztalt lényeges időjárási - beleértve a szélnyírást is - tájékoztatás, valamint az üzemeltetést befolyásoló egyéb időjárási jellemzők az elmúlt időszak alatt; és
- s) trend típusú leszállási előrejelzés, ha rendelkezésre áll.

*Megjegyzés: A *-gal jelzett alpontok helyettesíthetők a "CAVOK" rövidítéssel, ha a körülmények ennek megfelelnek (a vízszintes látástávolság több mint 10 km, nincs felhőzet 5000 láb alatt és jelentős változást nem várnak).*

1.4.9. Az érkező légi járművek részére szóló ATIS adások tartalma

A csak érkező légi járművek számára szóló ATIS adásnak, a megadott sorrendben a következő elemekből kell állnia:

- a) a repülőtér megnevezése;
- b) "arrival information" kifejezés;
- c) ATIS azonosító betű;
- d) az észlelés időpontja;
- e) a megközelítés várható típusa;
- f) a leszállásra használatos futópálya;
- g) futópálya felületi állapot jellemzők és fékhatás - ha rendelkezésre áll;
- h) késleltetés - ha szükséges;
- i) átváltási szint;
- j) egyéb, a légi jármű üzemeltetéséhez alapvető fontosságú tájékoztatás;
- k) talajszél iránya és sebessége, beleértve ennek jelentős változásait is, valamint ha a használatos futópálya egyes szakaszaira külön talajszélmérőket telepítettek, a futópálya jelzése és azon szakasz meghatározása, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;
- *l) vízszintes látástávolság, és amikor szükséges, a futópálya menti látástávolság-érték (RVR);
- *m) aktuális időjárás;
- *n) 1500 méter (5000 láb), vagy a legmagasabb minimális szektor magasság alatti felhőzet - amelyik a nagyobb érték -; cumulonimbus felhő; ha az égbolt nem látható, függőleges látástávolság - ha rendelkezésre áll;

- o) levegő hőmérséklete;
- p) harmatpont;
- q) QNH magasságmérő-beállítási érték;
- r) bármely rendelkezésre álló, a megközelítési területen tapasztalt lényeges időjárási - beleértve a szélnyírást is - tájékoztatás, valamint az üzemeltetést befolyásoló egyéb időjárási jellemzők az elmúlt időszak alatt; és
- s) trend típusú leszállási előrejelzés - ha rendelkezésre áll:

*Megjegyzés: A *-gal jelzett alpontok helyettesíthetők a "CAVOK" rövidítéssel, ha a körülmények ennek megfelelnek (a vízszintes látástávolság több mint 10 km, nincs felhőzet 5000 láb alatt és jelentős változást nem várnak).*

1.4.10. Az induló légijárművek részére szóló ATIS adások tartalma

A csak induló légijárművek számára szóló ATIS adásnak, a megadott sorrendben a következő elemekből kell állnia:

- a) a repülőtér megnevezése;
- b) "departure information" kifejezés;
- c) ATIS azonosító betű;
- d) az észlelés időpontja;
- e) a felszállásra használatos futópálya;
- f) futópálya felületi állapot jellemzők és fékhatás - ha rendelkezésre áll;
- g) késleltetés - ha szükséges;
- h) átváltási szint;
- i) egyéb, a légijármű üzemeltetéséhez alapvető fontosságú tájékoztatás;
- j) talajszél iránya és sebessége, beleértve ennek jelentős változásait is, valamint ha a használatos futópálya egyes szakaszaira külön talajszél-mérőket telepítettek, a futópálya jelzése és azon szakasz meghatározása, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;
- *k) vízszintes látástávolság, és amikor szükséges, a futópálya menti látástávolság-érték (RVR);
- *l) aktuális időjárás;
- *m) 1500 méter (5000 láb), vagy a legmagasabb minimális szektor magasság alatti felhőzet - amelyik a nagyobb érték -, cumulonimbus felhő; ha az égbolt nem látható, függőleges látástávolság - ha rendelkezésre áll;
- n) levegő hőmérséklete;
- o) harmatpont;
- p) QNH magasságmérő beállítási érték;
- q) bármely rendelkezésre álló, a felszállási és emelkedési területen tapasztalt lényeges időjárási - beleértve a szélnyírást is - tájékoztatás, valamint az üzemeltetést befolyásoló egyéb időjárási jellemzők az elmúlt időszak alatt; és
- r) trend típusú leszállási előrejelzés - ha rendelkezésre áll.

*Megjegyzés: A *-gal jelzett alpontok helyettesíthetők a "CAVOK" rövidítéssel, ha a körülmények (a vízszintes látástávolság több mint 10 km, nincs felhőzet 5000 láb alatt és jelentős változást nem várnak) ennek megfelelnek.*

2. Légiforgalmi tanácsadó szolgálat

2.1. Légijárművek

2.1.1. Légiforgalmi tanácsadói légtérben működő légijárművek

2.1.1.1. Azoktól az IFR repülésektől, amelyek számára az "F" osztályú légtérben történő működésük során légiforgalmi tanácsadó szolgálatot nyújtanak, ugyanazokat az eljárásokat hajtsák végre, mint amelyek az ellenőrzött repülésekre vonatkoznak, az alábbiakat kivéve:

- a) a repülési terv és annak későbbi változtatásai nem engedélyhez kötöttek, tekintettel arra, hogy a légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó egység csak mérvadó forgalom jelenlétéről szóló tanácsadást biztosít, vagy valamilyen manőver végrehajtását javasolja a légijárműnek;

Megjegyzés: Feltételezik, hogy a légijármű vezetője mindaddig nem változtatja meg érvényes repülési tervét, míg a megváltoztatási szándékáról az illetékes ATS egységet nem tájékoztatta, és nem kapott nyugtázást vagy ezzel kapcsolatos tanácsot, ha ez lehetséges.

Amennyiben egy olyan légi jármű részére, amely ellenőrzött légtérben működik vagy ellenőrzött légtérben tervezi repülését és később tanácsadói légtérben vagy tanácsadói útvonalon folytatja működését, kiadható az engedély az útvonal teljes egészére, de az engedély mint olyan, és ennek későbbi módosításai a repülésnek csak azon szakaszaira vonatkoznak, melyeket ellenőrzött légterekben vagy repülőtéri irányító körzetekben hajt végre. Tanácsadást, vagy javaslatokat az útvonal egyéb szakaszaira szükség szerint kell biztosítani.

b) a légi jármű vezetőjének elhatározásán múlik, hogy a kapott tanácsoknak és javaslatoknak megfelelően jár-e el, a légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó egységet haladéktalanul értesítenie kell elhatározásáról;

c) levegő-föld összeköttetést kell tartani a légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátására kijelölt légiforgalmi szolgálati egységgel, a tanácsadói légtérben, vagy tanácsadói útvonalon történő működés során.

2.1.1.2. Azon légi járműveknek, melyek IFR repülést kívánnak tanácsadói légtérben folytatni, repülési tervet kell benyújtaniuk és ennek későbbi változásairól értesíteniük kell a tanácsadó szolgálatot ellátó egységet.

2.2. Légiforgalmi szolgálati egységek

Megjegyzés: A légiforgalmi tanácsadó szolgálat hatékonysága nagymértékben függ a használatos eljárásoktól és azok gyakorlati végrehajtásától. Ezen eljárások egyeztetése a körzeti irányító szolgálat szervezésével, eljárásaival és berendezéseivel, figyelembe véve a két szolgáltatás 2.1.1.1. pontban jelzett alapvető különbséget, elősegíti a magas fokú hatékonyságot és a légiforgalmi tanácsadó szolgálat különféle előírásainak egységesítését. Például tájékoztatáscsere az illetékes egységek között olyan légi járművek repülésével kapcsolatban, amelyek egy tanácsadói körzetből egy szomszédos irányítói körzetbe, vagy közeli körzetbe lépnek be, vagy fordítva, segíti a légi jármű-vezetőket abban, hogy ne kelljen ismételgetniük a már benyújtott repülési terveik részleteit; vagy szabvány légiforgalmi rádió-távbeszélő kifejezések használata, amelyet a "javaslom" (suggest) vagy "tanácsolom" (advise) szóval kezdenek, ugyancsak megkönnyíti, hogy a légi jármű-vezető tisztában legyen a légiforgalmi tanácsadó szolgálat közléseinek jellegével.

2.2.1. A légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó légiforgalmi szolgálati egység köteles:

2.2.1.1. *Tanácsolni* a légi járműnek, hogy a megadott időben szálljon fel, és a repülési tervben megadott magasságokon repüljön, ha a légi jármű ezzel előreláthatólag más ismert forgalommal nem kerül majd konfliktus helyzetbe.

2.2.1.2. *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.

2.2.1.3. *Továbbítani* a légi járműveknek forgalmi tájékoztatásokat, melyek ugyanazokból az információ elemekből állnak, mint amelyek a körzeti irányító szolgálat esetében vannak előírva.

3. Riasztó szolgálat

3.1. A helyi kényszerhelyzeti szolgálatok riasztása

3.1.1. A repülőtereken, vagy a repülőtéri kényszerhelyzeti szolgálatok illetékességi területén előforduló kényszerhelyzet esetén a repülőtéri irányító torony, illetve repüléstájékoztató egység először a helyi kényszerhelyzeti szolgálatokat riassza, majd értesítse a mentés koordinálására kijelölt szervet.

3.2. A mentés koordinálására kijelölt szerv értesítése

3.2.1. Abban az esetben, ha valamely kényszerhelyzet akkor áll elő, amikor a légi jármű a helyi kényszerhelyzeti szolgálatok illetékességi területén kívül üzemel, az illetékes légiforgalmi egység azonnal értesítse a mentés koordinálására kijelölt szervet.

3.2.2. A légiforgalmi irányító egységek vagy a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egység az általuk kezelt légi járművek kényszerhelyzete esetén a mentés koordinálására kijelölt szervet a helyi előírásoknak megfelelően közvetlenül értesítsék.

3.2.3. Repülőtéri repüléstájékoztató egységek kezelésében lévő légi járművek kényszerhelyzete esetén a repülőtéri repüléstájékoztató egység értesítse a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egységet, amely a mentés koordinálására kijelölt szervet a helyi előírásoknak megfelelően, közvetlenül értesítse.

3.2.4. A mentés koordinálására kijelölt szervet azonnal értesíteni kell, amikor úgy ítélik meg, hogy valamely légi jármű az alábbiak szerinti kényszerhelyzeti állapotban van:

a) - BIZONYTALANSÁG ÁLLAPOTA, amikor:

1. a légi járműtől 30 percen belül semmilyen közlemény nem érkezett azon időponttól számítva, hogy összeköttetést kellett volna létesítenie, vagy attól az időponttól számítva, amikor az első sikertelen kísérletet tették az összeköttetés felvételére, amelyik a korábbi; vagy amikor

2. a légijármű az utoljára közölt, vagy a légitforgalmi szolgálati egységek által számított érkezési időt követő 30 percen belül - melyik a későbbi - nem érkezik meg;

kivéve, ha a légijármű és a fedélzetén tartózkodó személyek biztonságát illetően semmilyen kétség sincs.

b) - RIASZTÁS ÁLLAPOTA, amikor:

1. a bizonytalanság állapotát követően az összeköttetés létesítésére irányuló ismételt kísérletek eredménytelenek maradtak, vagy a más szervekhez intézett érdeklődés eredményeként sem érkezett a légijárműről semmi hír; vagy amikor
2. a légijárműnek engedélyezték a leszállást, és az a számított leszállási idő utáni 5 percen belül nem szállt le, és az összeköttetést sem sikerült újra felvenni; vagy amikor
3. olyan tájékoztatás érkezett, amely azt jelzi, hogy a légijármű működési képessége csökkent, de nem olyan mértékben, hogy kényszerleszállás lenne valószínű;

kivéve, ha megnyugtató értesülés van arról, hogy a légijármű és a fedélzetén tartózkodó személyek biztonságban vannak, vagy ha

4. egy légijárműről tudott vagy feltételezett, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll; vagy amikor

5. olyan tájékoztatás érkezett, hogy a légijárművön bombát helyeztek el.

c) - VESZÉLY ÁLLAPOTA, amikor:

1. a riasztás állapotát követően az összeköttetés létesítésére irányuló további sikertelen kísérletek és szélesebb körű sikertelen érdeklődések arra a valószínűségre mutatnak, hogy a légijármű veszélyben van; vagy amikor
2. a fedélzetén lévő üzemanyag valószínűleg elfogyott, vagy nem elegendő arra, hogy a légijármű biztonságosan elérje a repülőteret; vagy amikor
3. olyan tájékoztatás érkezett, amely azt jelzi, hogy a légijármű működési képessége oly mértékben csökkent, hogy kényszerleszállás valószínű; vagy amikor
4. olyan tájékoztatás érkezett, amely azt jelzi, hogy a légijármű kényszerleszállásra készül, vagy kényszerleszállt;

kivéve, ha bizonyos, hogy a légijárművet és a fedélzetén tartózkodó személyeket nem fenyegeti súlyos és közvetlen veszély, és nem szorulnak azonnali segítségre.

3.2.5. Az értesítésnek a rendelkezésre álló alábbi tájékoztatásokat kell tartalmaznia a megadott sorrendben:

1. a kényszerhelyzetben lévő légijármű típusa, állami hovatartozása és lajstromjele;
2. a kényszerhelyzetben lévő légijármű pontos (vagy körülbelüli) helyzete, időpont és az érintett ATS útvonal;
3. a légijármű fedélzetén tartózkodó személyek száma és rakományának jellege;
4. az értesítést adó neve;
5. az értesítést adó részéről már fogantatosított, illetve javasolt intézkedések.

A tájékoztatás adatait, amelyek nem állnak rendelkezésre a mentést koordináló központ értesítésének időpontjában, a légitforgalmi szolgálati egység kísérelje meg beszerezni a veszély állapot bejelentése előtt, ha feltételezhető, hogy ez a fázis bekövetkezik.

3.2.6. A fenti 3.2.4. pontban foglalt értesítésen kívül a mentést koordináló központnak késedelem nélkül meg kell adni:

a) minden további hasznos tájékoztatást, különös tekintettel a kényszerhelyzet egymást követő állapotainak kialakulására; vagy

b) azt a tájékoztatást, hogy a kényszerhelyzet megszűnt.

A mentést koordináló központ által kezdeményezett tevékenység megszüntetése ugyanezen központ feladata.

3.3. A légijármű üzemben tartójának tájékoztatása

3.3.1. Amikor úgy ítélik meg, hogy a légijármű a bizonytalanság, vagy a riasztás állapotában van, amennyiben lehetséges, értesíteni kell a légijármű üzemben tartóját, a mentést koordináló központ értesítése előtt.

Ha a légijármű a veszély állapotában van, a mentést koordináló központot a 3.2.4. pontnak megfelelően azonnal értesíteni kell.

3.3.2. A körzeti irányító központ vagy a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egység által a mentést koordináló központtal közölt minden adatot, amikor csak lehetséges, késedelem nélkül a légijármű üzemben tartójának is meg kell adni.

3.3.3. A légijármű üzemben tartó tájékoztatására az adott körülményeknek megfelelő leggyorsabb összeköttetési eszközt kell igénybe venni.

3.4. Légitforgalmi szolgálati egységek

3.4.1. Amennyiben egy légijárműről 3 percen belül értesítés nem érkezik attól számítva, hogy a légijárműnek fel kellett volna vennie, vagy várható volt, hogy felveszi az összeköttetést, a légitforgalmi szolgálati egységnek a 30 perces megállapított időperióduson belül meg kell kísérelnie az ilyen jelentés beszerzését abból a célból, hogy a

"Bizonytalansági állapot"-ra vonatkozó eljárásokat a 3.2.4. pontban leírtaknak megfelelően alkalmazni tudja, amennyiben a körülmények ennek alkalmazását szükségessé teszik.

3.4.2. Amennyiben a riasztást olyan repülés vonatkozásában kell elvégezni, amely több repüléstájékoztató körzetet vagy irányítói körzetet érint és a légitármű helyzete kétséges, a riasztó szolgálat koordinációs felelőssége azé a repüléstájékoztató körzetet vagy irányítói körzetet kiszolgáló ATS egységé:

1. amelyben a légitármű az utolsó levegő-föld összeköttetés időpontjában repült;
2. amelybe a légitármű belépni készült, ha az utolsó levegő-föld összeköttetést a két repüléstájékoztató körzet, vagy irányítói körzet határán, vagy ahhoz közel létesítették;
3. amelyben a légitármű közbelső leszállóhelye vagy rendeltetési repülőtere található:
 - a) ha a légitármű nem volt felszerelve megfelelő kétoldali rádió-összeköttetést biztosító berendezésekkel, vagy
 - b) nem állt helyzetjelentési kötelezettség alatt.

3.4.3. A 3.4.2. pontban foglaltak szerint a riasztó szolgálat ellátásáért felelős egység:

- a kényszerállapotról vagy állapotokról tájékoztassa a repülés további útvonalán lévő többi érintett repüléstájékoztató körzetben, vagy irányítói körzetben a riasztó szolgálatot ellátó egységeket (szükség szerint a kiterítő repülőteret is), valamint mindazon FIR-eket kiszolgáló körzeti irányító központokat, amelyek illetékességi területére a légitármű feltételezhetően beléphet;

- tájékoztassa továbbá a fenti ATS egységekhez tartozó mentést koordináló központokat. Amennyiben részükre a közlemény közvetlenül nem továbbítható, az érintett ATS egységeknek továbbított közleményben fel kell kérni ezen egységeket, hogy értesítsék mentést koordináló központjukat a helyi eljárásaiknak megfelelően;

- kérje fel ezeket az egységeket, hogy minden megfelelő eszköz, de különösen a 3.6. (összeköttetési eszközök felhasználása) pontban feltüntetettek felhasználásával segítsék a feltételezhetően kényszerhelyzetben lévő légitárműre vonatkozó bármely hasznos tájékoztatás beszerzésére irányuló ténykedéseket;

- gyűjtse össze az egyes kényszerállapotok során beszerzett tájékoztatásokat és miután annak szükségességét, megállapította, továbbítsa a mentést koordináló központnak;

- a körülményektől függően jelentse be a kényszerállapot megszűnését.

3.4.4. A 3.2.5. pont megjegyzésében leírtak szerint szükséges tájékoztatások beszerzésénél különös figyelmet kell fordítani arra, hogy az illetékes mentést koordináló központot értesítsék a túlélők számára rendelkezésre álló vészfrekvenciákról, amint azt a repülési terv 19-es rovata tartalmazza, de rendes körülmények között továbbításra nem kerül.

3.5. A kényszerhelyzetben lévő légitármű közelében működő légitárművek tájékoztatása

3.5.1. Amikor egy légiforgalmi szolgálati egység megállapítja, hogy valamely légitármű kényszerhelyzetben van, a többi ismert légitárművet, amelyekről tudott, hogy a szóbanforgó légitármű közelében működnek, az alábbi 3.5.2. pontban foglaltak kivételével amint lehetséges, tájékoztatni kell a kényszerhelyzet természetéről.

3.5.2. Amikor egy légiforgalmi szolgálati egység tudomására jut vagy feltételezi, hogy egy légitármű jogellenes beavatkozás alatt áll, ne utaljon a kényszerhelyzet természetére az ATS levegő-föld összeköttetésben, hacsak az érintett légitármű erre nem utalt előzőleg az összeköttetés során és bizonyos, hogy egy ilyen utalás a helyzetet nem súlyosbítja.

3.6. Összeköttetési eszközök felhasználása

3.6.1. A légiforgalmi szolgálati egységeknek szükség szerint fel kell használniuk minden rendelkezésre álló eszközt, hogy a kényszerhelyzetbe került légitárművel a kapcsolatot felvegyék és fenntartsák, valamint, hogy arról tájékoztatást kérjenek.

3.6.2. A tájékoztatást a külföldi légiforgalmi egységek részére, ahol rendelkezésre áll, ott az ATS közvetlen távbeszélő hálózaton és ezt követően a légiforgalmi állandó helyű távközlési hálózaton (AFTN) kell továbbítani kényszerhelyzeti közlemény formájában.

3.6.2.1. Amennyiben a közleményt a légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózaton (AFTN) keresztül továbbítják, a kényszerhelyzeti állapotok jelzésére az alábbi jelölések szolgálnak:

bizonytalansági állapota - INCERFA

riasztási állapota - ALERFA

veszély állapota - DETRESFA

Az értesítésnek a rendelkezésre álló alábbi tájékoztatásokat kell tartalmaznia a megadott sorrendben:

a) INCERFA, ALERFA, vagy DETRESFA, a szükségállapotnak megfelelően;

b) a hívó szerv és személy;

c) a veszélyhelyzet természete;

d) a repülési terv lényeges adatai;

e) az utolsó összeköttetésben volt egység megnevezése, az összeköttetés időpontja és a használt berendezések;

f) az utolsó helyzetjelentés és meghatározásának módja;

- g) a légi jármű színe és megkülönböztető jelzései;
- h) a jelentő egység által fogantatott intézkedések;
- i) egyéb idevonatkozó megjegyzések.

3.6.3. Az ATS közvetlen távbeszélő-hálózaton továbbított kényszerhelyzeti állapotok jelzésére az "UNCERTAINTY PHASE", "ALERT PHASE" és "DISTRESS PHASE" kifejezések szolgálnak.

3.7. Kényszerhelyzetben lévő légi jármű útvonalának követése

3.7.1. Amikor feltételezhetően kényszerhelyzet áll fenn, az adott légi jármű útvonalát megfelelő módon követni kell annak érdekében, hogy valószínű további helyzetét és az utolsó ismert helyzetétől számított maximális működési körzetét meghatározhassák.

3.7.2. A kényszerhelyzetben lévő légi jármű közelében működő más, ismert légi járművek repülését szintén figyelemmel kell kísérni, hogy megállapítsák azok valószínű jövőbeni helyzetét és maximális repülési időtartamukat.

3.8. Légi járművek

3.8.1. A riasztó, valamint kutató- és mentő szolgálatok ellátásának megkönnyítése érdekében, a légi járművek mielőtt belépnek, vagy mialatt kijelölt körzetekben vagy útvonalakon közlekednek, be kell tartaniuk a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben a repülési terv benyújtásra, kitöltésre, megváltoztatásra és zárással kapcsolatos előírásokat.

3.8.2. Hosszabb időt igénybe vevő kutató-mentő tevékenység esetén célszerű lehet a kutató-mentő tevékenység által érintett terület függőleges és oldalirányú határait NOTAM-ban közzétenni, valamint figyelmeztetni a tényleges kutató-mentő tevékenységben részt nem vevő és a légiforgalmi irányítás ellenőrzése alatt nem álló légi járműveket, hogy az ilyen területeket kerüljék el, hacsak az illetékes légiforgalmi szolgálati egységtől más felhatalmazásuk nincs.

VII. Rész

KOORDINÁLÁS

1. Általános rész

1.1. Abban az esetben, amikor egy légi jármű kényszerhelyzetben van vagy minimális üzemanyagot jelentett, illetve bármely más körülmény, amikor a légi jármű biztonsága kétséges, a kényszerhelyzet típusát és a légi jármű által közölt körülményeket a koordinációs közleményeknek tartalmazniuk kell.

2. A repüléstájékoztató és a riasztó szolgálatok ellátásával kapcsolatos koordinálás

2.1. A repüléstájékoztató szolgálat folyamatosságának biztosítása céljából az egymással szomszédos FIR-ekben repüléstájékoztató szolgálatot ellátó ATS egységeknek koordinálniuk kell az egymás forgalmát érintő IFR és VFR repüléseket. Az ilyen koordinálást az érintett ATS egységek közötti koordinációs megállapodások szerint kell végrehajtani.

2.2. Amikor a repülések koordinálását a fenti 2.1. pontnak megfelelően hajtják végre, a koordinációnak tartalmaznia kell az érintett repülésre vonatkozó alábbi adatokat:

- a) az érvényes repülési terv megfelelő részeit; és
- b) azt az időpontot, amikor a légi jármű a közös körzethatár fölé érkezik.

2.3. Ezt a tájékoztatást annak a szomszédos repüléstájékoztató körzetben illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek kell továbbítani - a légi jármű ezen körzetbe való belépését megelőzően - melynek körzetébe a légi jármű belép.

2.4. Amennyiben az érintett ATS egységek közötti együttműködési megállapodás így írja elő, abból a célból, hogy az útvonalától eltér, vagy azonosítatlan légi járművek azonosítását megkönnyítsék, és ezáltal kiküszöböljék vagy csökkentsék az elfogás szükségességét, repülési tervet és a repülés előrehaladásával kapcsolatos tájékoztatásokat kell továbbítani azon repülésekről, amelyek a repüléstájékoztató körzethatárhoz nagyon közeli meghatározott útvonalakon vagy útvonalszakaszokon közlekednek, azon légiforgalmi szolgálati egységek részére, amelyek az ilyen útvonalakkal, vagy útvonalszakaszokkal határos szomszédos repüléstájékoztató körzeteket szolgálgatják ki.

3. A légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátásával kapcsolatos koordinálás

3.1. A légiforgalmi tanácsadó szolgálatot ellátó ATS egységeknek az alábbi 4. pontban meghatározott koordinálási eljárásokat kell követniük.

4. A légiforgalmi irányító szolgálat ellátásával kapcsolatos koordinálás

4.1. Illetékesség

4.1.1. A bevezető irányító egységeknek és a repülőtéri irányító tornyoknak alkalmazkodniuk kell a körzeti irányító központ által kiadott koordinálási utasításokhoz. A repülőtéri irányító tornyoknak ezen kívül alkalmazkodniuk kell az illetékes bevezető irányító egység által kiadott koordinálási utasításokhoz.

4.2. Szomszédos irányítói körzetekben körzeti irányító szolgálatot ellátó egységek közötti koordinálás

4.2.1. A körzeti irányító központoknak a repülés előrehaladásával központról-központra továbbítaniuk kell a szükséges repülésterv-tájékoztatásokat és irányítói tájékoztatásokat.

Megjegyzés: Lásd a 2.4. pontot is.

4.2.2. A 4.2.1. pontban előírt tájékoztatásokat kellő időben kell továbbítani, hogy lehetősége legyen az átvevő központnak az adatok vételére és kiértékelésére, valamint az érintett két központ közötti szükséges koordinálásra.

Megjegyzés: A közleményekre, tartalmukra és továbbítási idejükre vonatkozó részleteket lásd a VIII. Részben és a 2. Függelékben.

4.2.3. Amennyiben egy légijármű indulási repülőtere olyan közel esik egy szomszédos irányító körzet határához, hogy nem lehetséges a szükséges repülési terv és irányítói tájékoztatásoknak a felszállás után kellő időben történő továbbítása az átvevő központ részére, hogy az elegendő időt biztosítson a vételre, kiértékelésre és koordinálásra, akkor az átdó központnak még a légijármű engedélyezése előtt kell az átvevő központ számára továbbítani a 4.2.1. pontban előírtak szerint szükséges adatokat az átvételre irányuló kéréssel együtt, a 4.2.5. pontban előírtaknak megfelelően.

4.2.3.1. Abban az esetben, amikor egy levegőben lévő légijármű a szomszédos irányítói körzet határától hasonló távolságban kér belépési engedélyt, az adott légijárművet várakoztatni kell az átdó központ körzetében mindaddig, amíg a repülési tervet és irányítói tájékoztatásokat nem továbbították és a koordinálást el nem végezték a szomszédos központtal.

4.2.3.2. Abban az esetben, amikor valamely légijármű a határ közelében az érvényes repülési tervének módosítását kéri, vagy az átdó központ az ilyen légijármű érvényes repülési tervének módosítását javasolja, a módosított engedély kiadásával várni kell, a javaslatnak a szomszédos központ által történő elfogadásáig.

4.2.4. Amikor határszámítási adatokat kívánnak továbbítani a 4.2.3. pontban leírt körülmények között, a még el nem indult légijármű határra érkezési időpontját az indulási repülőtér ATC egysége által számított indulási idő alapján kell kiszámítani. Levegőben lévő, belépési engedélyt kérő légijármű határra érkezési idejét a várakozási ponttól a határig szükséges számított idő plusz a koordináláshoz várhatóan szükséges idő alapján kell kiszámítani.

4.2.5. Az átdó központ által a 4.2.1. és a 4.2.3. pontban előírtak szerint adott tájékoztatásokkal kapcsolatban az átvevő központnak értesítenie kell az átdó központot, hogy képes elfogadni a szóbanforgó légijárművet a közölt feltételek mellett, vagy pedig közölnie kell az átdó központtal, hogy a repülési terv milyen módosításával tudja a légijárművet elfogadni. Ha az érintett ATC egységek között az érvényes koordinációs megállapodás úgy írja elő, erre az értesítésre csak akkor van szükség, ha a légijármű nem fogadható el az átdó központ által javasoltak szerint.

4.2.6. A légiforgalom irányításáért az elsődleges felelősség azé a körzeti irányító központé, amelynek irányítói körzetében a légijármű működik, egészen azon időpontig, amikor a légijárművet az adott irányítói körzet határának átrepülésére számítják, még akkor is, ha a légijármű irányítását más légiforgalmi irányító egység végzi irányítás átruházása folytán (lásd az 1. számú mellékletet). Hangsúlyozni kell, hogy az az átvevő központ, amely rádió-összeköttetésben van egy olyan légijárművel, amely még nem érte el az irányítás átdási pontot, nem változtathatja meg az adott légijármű engedélyét az átdó központ előzetes hozzájárulása nélkül.

Megjegyzés: Amikor az érintett körzeti irányító központok úgy egyeznek meg, az irányításátdási pont az irányítói körzethatártól eltérő helyen is lehet.

4.2.7. A légijármű irányítás átdásának elvégzésénél a 4.2.8. pontban, valamint az V. Rész 7.5.2. pontban foglaltak kivételével, az átdó központnak értesítenie kell az átvevő központot, hogy a légijármű az átdáshoz megfelelő helyzetben van, és át kell vennie az irányítási felelősséget vagy azonnal, vagy ha meghatározott irányítás átdási pontot hoztak létre, akkor annak átrepülési időpontjában. Ha a légijármű SSR módja és kódja ismert, és ha az átvevő egység ezeket az adatokat fel tudja használni, a tájékoztatásban ezt is meg kell adni.

Amennyiben radarirányítás átadást kívánnak végezni, ezen tájékoztatásnak a légijármű radarhelyzetére (és ha szükséges, útirányra és sebességre) vonatkozó tájékoztatásokat is tartalmaznia kell. A tájékoztatás ugyancsak tartalmazza a 4.2.1. pontban előírtak szerint továbbított adatok olyan lényeges változásait, amelyeket előzőleg esetleg még nem továbbítottak.

4.2.8. Amennyiben két, radarral, illetve automatikus adatfeldolgozó berendezéssel nem rendelkező körzeti irányító központ közötti koordinációs megállapodás úgy írja elő, a 4.2.7. pontban foglalt tájékoztatást csak abban az esetben kell megadni, ha az előzőleg már továbbított érvényes repülési terv és irányítói adatok módosítása akkor szükséges, amikor a légijármű az irányítás átadásához megfelelő helyzetben van.

4.2.9. Ahol radar nélküli elkülönítési minimumokat alkalmaznak, és a két érintett körzeti irányító központ közötti koordinációs megállapodás mást nem ír elő, a légijármű levegő-föld összeköttetésének átadása az átdadó központtól az átvevő központnak 5 perccel azon időpont előtt kell, hogy megtörténjen, amikor a légijárművet a közös irányítói körzethatár elérésére számítják.

4.2.10. Amikor az irányítás átadásának időpontjában radarelkülönítési minimumokat alkalmaznak, a légijármű levegő-föld beszédüzemű összeköttetésének átadását az átdadó és az átvevő központ között azonnal el kell végezni, miután az átvevő központ beleegyezett, hogy átveszi az irányítást, kivéve, amikor az V. Rész 7.3.2. pontjában előírtakat alkalmazzák.

4.2.11. Az átvevő központ értesítése, hogy a légijármű engedélyt kap, vagy már kapott is rádió és/vagy adat összeköttetés létesítésére az átvevő központtal, abban az esetben szükséges, amikor a két érintett körzeti irányító központ így állapodott meg.

4.2.12. Az átvevő központ csak akkor értesítse az átdadó központot arról, hogy a légijárművel a rádió és/vagy adat összeköttetést felvette és a légijármű irányítását átvette, ha az érintett körzeti irányító központok közötti megállapodás ezt előírja.

4.2.13. Olyan esetekben, amikor egy irányítói körzet egy része olyan módon került kijelölésre, hogy az az idő, mialatt a légijármű azt átrepüli nem elegendő arra, hogy az érintett központ irányítást végezzen, szerezzenek be hozzájárulást ahhoz, hogy a légijármű közvetlenül a következő irányítói körzetben illetékes központ részére átadható legyen. Ennek feltétele, hogy a közbenső központ részletes tájékoztatást kapjon erről a forgalomról, és szükség lehet arra is, hogy a két központ a közbenső központ bármilyen, a saját forgalma biztonságát érintő kéréseinek eleget tegyen.

4.2.14. Abban az esetben, amikor egy repülés a továbbiakban nem ellenőrzött repülésként folytatódik, például 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 irányító központnak biztosítani kell, hogy a repülésre vonatkozó megfelelő tájékoztatásokat eljuttassák annak az ATS egység(ek)nek, amely(ek) a repülés további szakaszán a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatok ellátásáért felelősek abból a célból, hogy ezek a szolgáltatások a légijármű számára ténylegesen biztosítva legyenek.

4.3. A körzeti irányító szolgálatot ellátó egység és a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység közötti koordinálás

4.3.1. Az irányítás megosztása

4.3.1.1. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység a körzeti irányító központtól függetlenül adhat irányítói engedélyeket a körzeti irányító központ által számára átdadott légijárműveknek. Ha azonban egy megszakított megközelítést követően valamely légijármű a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység irányító körzetét elhagyja, a körzeti irányító központot erről azonnal értesíteni kell és a további intézkedéseket a körzeti irányító központ és a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység között koordinálni kell.

4.3.1.2. A felszállás időpontját a körzeti irányító központ akkor határozza meg, amikor ez szükséges:

a) az indulás koordinálásához a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek át nem adott forgalommal; és

b) az útvonal-elkülönítés biztosításához az azonos útvonalat követő induló légijárművek között.

4.3.1.2.1. Amennyiben a felszállás időpontját a körzeti irányító központ nem határozta meg, azt a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység szabja meg, ha az a részére átdadott forgalommal történő koordinálás miatt szükséges.

4.3.1.3. Az engedély lejáratí idejét a körzeti irányító központ akkor határozza meg, ha az indulási késés zavarná a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek át nem adott forgalmat. Ha saját forgalmi okokból a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek is meg kell határoznia a saját engedély lejáratí idejét, ez semmi esetre sem lehet későbbi időpont, mint amelyet a körzeti irányító központ meghatározott.

4.3.1.4. Amikor a forgalmi vagy időjárási körülmények miatt az érkező légijárművek levegőben való várakoztatása válik szükségessé, az érkező légijárműveket a várakozási pontig kell engedélyezni, megadva a várakozási utasításokat és a várható bevezetési időt is. Ha a bevezetési sorrend olyan, hogy a következő érkező légijárműveknek nagy magasságokon kellene várakozniuk, akkor ezeknek az érkezőknek más pontra kell engedélyt adni, amíg az alacsonyabb magasságok fel nem szabadulnak.

4.3.1.5. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységgel való koordinálás után a körzeti irányító központ az első érkező légi járművet a várakozási pont helyett közvetlenül bevezetésre is engedélyezheti.

4.3.1.6. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységgel való koordinálás után a körzeti irányító központ engedélyezheti az érkező légi járműnek, hogy látással történő várakozásra kijelölt pont fölött várakozzon, amíg a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységtől további utasítást nem kap.

4.3.1.7. Bármely további eljárást, amely az egyes repülőterek vonatkozásában a megfelelő koordináláshoz szükséges, helyi, írásba foglalt utasításokban kell rögzíteni. Ahol bevezető irányító egységet létesítettek, a körzeti irányító központ a bevezető irányító egységgel elvégzett koordinálás után a légi járművet a repülőtéri irányító toronynak közvetlenül is átadhatja, ha a légi jármű a megközelítést végig látási meteorológiai körülmények között hajtja végre.

4.3.2. A mozgásra vonatkozó, valamint irányítói adatok cseréje

4.3.2.1. A körzeti irányító központtól a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek. A körzeti irányító központ haladéktalanul tájékoztassa a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységet az ellenőrzött forgalomra vonatkozó alábbi adatokról:

- a) az érkező légi jármű azonosító jele, típusa és indulási helye;
- b) az érkező légi járműnek az átdőpnt fölé számított ideje és javasolt magassága;
- c) a kért műszer szerinti megközelítési eljárás típusa, ha az különbözik a 4.3.2.2. a) alpontban megadottól;
- e) hacsak a két egység közötti megállapodás másként nem rendelkezik, annak közlése, hogy a légi járműnek engedélyt adtak a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységgel való összeköttetés felvételére;
- f) annak közlése, hogy valamely légi járművet irányításra a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek átadtak, és ha szükséges, az átadás időpontja és feltételei;
- g) az induló forgalomnak torlódás miatti előre látható késleltetése.

4.3.2.1.1. Az érkező légi járművekről szóló tájékoztatásokat a számított érkezés időpontja előtt legalább 15 perccel kell megadni, és szükség szerint módosítani.

4.3.2.2. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységtől a körzeti irányító központnak. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység haladéktalanul tájékoztassa a körzeti irányító központot az ellenőrzött forgalomra vonatkozó alábbi adatokról:

- a) a műszer szerinti megközelítési eljárás várható típusa,
- b) a várható bevezetési idő,
- c) a várható bevezetési idő változásában az eltérés 5 perc, vagy bármely más érték, amelyben a két érintett ATC egység megállapodott,
- d) ha az érkező légi jármű átadása a várakozási pont felett történik:
 - i) a várakozási pont felett, a körzeti irányító központ számára rendelkezésre álló legalacsonyabb szabad repülési szint,
 - ii) a várakozási pont fölé való érkezési idők, ha ezek 3 perccel, vagy a két érintett ATC egység közötti megállapodás szerinti más értékkel eltérnek az előzőleg számítottól,
 - iii) IFR repülési tervnek a légi jármű által történt törlése, ha ez a várakozási magasságokat, vagy más légi járművek várható bevezetési idejét befolyásolja;
- e) induló légi járművek indulási ideje és az átadás számított adatai,
- f) nem jelentkező, vagy be nem jelentett légi járművekre vonatkozó minden rendelkezésre álló tájékoztatás,
- g) megszakított megközelítések, ha ezt követően az érintett légi jármű a körzeti irányító központ által ellenőrzött légtérbe fog belépni.

4.4. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység és a repülőtéri irányító torony közötti koordinálás

4.4.1. Az irányítás megosztása

4.4.1.1. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység végzi az érkező légi járművek irányítását mindaddig, amíg át nem adta azokat a repülőtéri irányító toronynak és azok a repülőtéri irányító toronnyal összeköttetésben nincsenek. IMC-ben csak egy érkező légi jármű adható át a repülőtéri irányító toronynak, kivéve, ha az ATS hatóság által engedélyezett, megfelelő műszaki berendezéssel biztosítható, hogy a repülőtéri irányító torony a számára irányításra átdott érkező forgalom elkülönítését a végső egyenesen ellenőrizni tudja.

4.4.1.2. A repülőtéri irányító toronnyal való koordinálás után a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység az érkező légi járműnek engedélyezheti, hogy látással történő várakozásra kijelölt pont fölött várakozzon, amíg a repülőtéri irányító torony további utasítást nem ad.

4.4.1.3. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység felhatalmazhatja a repülőtéri irányító toronyt, hogy az érkező légi járművektől függően saját megítélése szerint engedélyezze valamely légi jármű felszállását.

4.4.1.4. A repülőtéri irányító toronyok különleges VFR repülések engedélyezése előtt szerezzék be a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység jóváhagyását.

4.4.2. A mozgásra vonatkozó, valamint irányítói adatok cseréje

4.4.2.1. A repülőtéri irányító toronytól a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek. A repülőtéri irányító torony haladéktalanul tájékoztassa a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységet az ellenőrzött forgalomra vonatkozó alábbi adatokról:

- a) érkezési és indulási idők;
- b) annak közlése, hogy a megközelítési sorrendben elől haladó légijármű összeköttetésben van a repülőtéri irányító toronnyal, a torony látja azt, és kellő biztosíték van arra, hogy a leszállás végrehajtható;

Megjegyzés: Amennyiben a két egység úgy állapodott meg, a fenti a) és b) alpontokban leírt tájékoztatás elhagyható.

c) légijármű késésével kapcsolatos vagy be nem jelentett légijárművekre vonatkozó minden rendelkezésre álló tájékoztatás;

d) megszakított megközelítésekre vonatkozó tájékoztatás;

e) a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység irányítása alatt álló légijárművekre mérvadó helyi forgalomról szóló tájékoztatás.

4.4.2.2. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységtől a repülőtéri irányító toronynak. A bevezető irányító szolgálatot ellátó egység haladéktalanul tájékoztassa a repülőtéri irányító toronyt az ellenőrzött forgalommal kapcsolatosan az alábbiakról:

a) az érkező légijárműnek a repülőtér fölé, vagy a helyi előírásokban meghatározott átadási pontra számított érkezési ideje és javasolt magassága, legalább 15 perccel a számított érkezési idő előtt;

b) amikor a légijárművet nem a helyi előírásokban meghatározott pont fölött adják át annak közlése, hogy egy légijárműnek engedélyezték a repülőtéri irányító toronnyal való összeköttetés felvételét, és hogy az az irányítást vegye át;

c) az induló forgalomnak torlódás miatt előre látható késleltetése.

4.5. Ugyanazon egységen belüli irányítói munkahelyek közötti koordinálás

4.5.1. Megfelelő repülési terv adat és irányítói tájékoztatás cserét kell végezni az ugyanazon légiforgalmi irányító egységen belüli irányítói munkahelyek között:

a) mindazon légijárműre vonatkozóan, amelynek az irányítását átadják az egyik irányítói munkahelytől a másiknak;

b) az irányítói szektorok közötti határokhöz olyan közelségben működő légijárművekre vonatkozóan, melyek a szomszédos szektor forgalmát befolyásolhatják.

VIII. Rész

A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK KÖZLEMÉNYEI

1. Általános rész

1.1. Az alábbi közlemények továbbíthatók a légiforgalmi állandóhelyű távközlési szolgálaton keresztül (beleértve a légiforgalmi állandó helyű távközlési hálózatot (AFTN), a légiforgalmi szolgálati egységek közötti közvetlen távbeszélő-vonalakat, vagy digitális adatátviteli vonalakat és a közvetlen távgépíró, valamint számítógépek közötti vonalakat), vagy a légiforgalmi mozgószolgálaton keresztül. Ezek a közlemények olyan kategóriába vannak besorolva, amelyek a légiforgalmi szolgálatok által történő alkalmazásukra vonatkoznak és megközelítő jelzést adnak a fontosságukról is.

Megjegyzés: Az egyes közleménytípusok után zárójelben álló elsőbbségi jel megfelel az ICAO 10. Annex II. kötet 4. részében azon esetre előírt jelzésnek, amikor a közlemény AFTN-n kerül továbbításra.

1.2. Kényszerhelyzeti közlemények

Ezen kategória az alábbiakat tartalmazza:

a) veszélyességi közlemények és veszélyességi közleményváltás, beleértve a veszély állapotra vonatkozó riasztó közleményeket is (SS),

b) sürgősségi közlemények, ideértve a riasztás állapotára vagy bizonytalanság állapotára vonatkozó riasztó közleményeket is (SS),

c) ismert, vagy feltételezett kényszerhelyzetekre vonatkozó egyéb olyan közlemények, amelyek nem esnek a fenti a) és b) pontok alá, és a rádió-összeköttetés megszakadásáról szóló közlemények (FF, vagy magasabb jelzés, szükség szerint).

Megjegyzés: Amikor a fenti a) és b) pontban, és ha szükséges, a c) pontban felsorolt közleményeket a nyilvános távközlési hálózaton keresztül adják le, akkor az emberi élet biztonságára vonatkozó táviratok leadásánál az SVH elsőbbségi jelet kell alkalmazni, a Nemzetközi Távközlési Egyezmény (ITU) 25. sz. cikkelyének megfelelően (1973. Malaga).

1.3. Légijárművek mozgására vonatkozó és irányítói közlemények

Ez a kategória a következőket tartalmazza:

a) Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei (FF), ideértve:

- egyedi repülési terv közlemények,
- késési közlemények,
- módosító közlemények,
- a repülési tervet törölő közlemények,
- indulási közlemények, és
- érkezési közlemények.

b) Koordinációs közlemények (FF), ideértve:

- érvényes repülési terv közlemények,
- határszámítási közlemények,
- koordinációs közlemények,
- irányítás elfogadási közlemények, és
- (számítógépek közötti) logikai nyugtázó közlemények.

c) Kiegészítő közlemények (FF), ideértve:

- repülési terv-kérő közlemények,
- kiegészítő repülési terv-kérő közlemények, és
- kiegészítő repülési terv közlemények.

d) Irányítói közlemények (FF), ideértve:

- engedély közlemények,
- irányítás átadásáról szóló közlemények,
- áramlás szabályozási közlemények, és
- helyzetjelentés és légijelentés közlemények.

1.4. Repüléstájékoztató közlemények

Ezen kategória a következőket tartalmazza:

a) forgalmi tájékoztatást tartalmazó közlemények (FF),

b) meteorológiai tájékoztatást tartalmazó közlemények (FF vagy GG),

c) légiforgalmi berendezések állapotára vonatkozó közlemények (GG),

d) lényeges repülőterei tájékoztatásokat tartalmazó közlemények (GG),

e) légiforgalmi esemény-jelentést tartalmazó közlemények (FF).

1.5. Amennyiben a különleges kezelési követelmények indokolják, az állandó helyű szolgálatnál előforduló közleményeket "DD" elsőbbségi jellel kell ellátni, a rendes elsőbbségi jel helyett.

2. Általános intézkedések

Megjegyzés: A "feladó"; "továbbította"; címzett"; vagy "vette" kifejezéseknek jelen részben történő alkalmazása nem vonja szükségszerűen maga után, hogy ezek távgépíró táviratokra vagy számítógépek közötti digitális adatcserére vonatkoznak. Hacsak ennek az ellenkezője nincs kifejezetten feltüntetve, a jelen részben leírt közlemények élőszóval is továbbíthatók, mely esetben a fenti négy kifejezés jelentése "a közleményt összeállította"; "bemondta"; "kinek továbbították" és "a közleményt vette".

2.1. A közlemények összeállítása és címzése

2.1.1. Általános rész

Megjegyzés: A légijárművek mozgására vonatkozó közlemények ebben az értelemben magukba foglalják a repülési terv közleményeket, késési közleményeket, érkezési és indulási közleményeket, törlési közleményeket, helyzetjelentési közleményeket, valamint a fentiekre vonatkozó módosító közleményeket.

2.1.1.1. A légiforgalmi szolgálati közleményeket az illetékes légiforgalmi szolgálati egységeknek, vagy a légi járműveknek kell összeállítaniuk jelen rész 3. pontjában előírtak szerint, kivéve azt az esetet, amikor különleges helyi előírások alapján a légiforgalmi szolgálatok átadják ennek felelősségét. Ilyenkor a légi járművek mozgására vonatkozó közleményeket a légi járművezető, a légi jármű üzemben tartó, illetve annak kijelölt képviselője is összeállíthatja és kiadhatja.

2.1.1.2. A légi jármű-mozgásra vonatkozó irányítói és repüléstájékoztató közleményeknek nem légiforgalmi szolgálati célból (hanem pl. légi jármű-üzemeltetéssel kapcsolatban) való összeállítása az 1. számú melléklet 1.15. pontjában foglaltak kivételével - a légi járművezető, a légi jármű üzemben tartó, vagy kijelölt képviselőjének kötelessége.

2.1.1.3. A repülési terv közleményeket, az ezekre vonatkozó módosító közleményeket és a repülési terv-törlési közleményeket a 2.1.1.4. pontban foglaltak kivételével, csak a 4.2. pontban meghatározott légiforgalmi szolgálati egységek részére kell megcímezni. Az ilyen közleményeket helyi eljárásoknak megfelelően kell a többi érintett szolgálati egység, vagy az ilyen egységeken belül meghatározott munkahelyek, vagy a közlemény egyéb címzettje rendelkezésére bocsátani.

2.1.1.4. Amennyiben az érintett légi jármű üzemben tartója úgy kívánja, az érintett légiforgalmi szolgálati egységeknek egyidejűleg továbbítandó kényszerhelyzeti és a légi járművek mozgására vonatkozó közleményeket szintén meg kell címezni:

a) egy címzettnek a rendeltetési repülőtéren vagy az indulási repülőtéren, és

b) legfeljebb két érintett repülésüzemeltetési szervnek.

Ezeket a címzetteket a légi jármű üzemben tartója vagy kijelölt képviselője határozza meg.

2.1.1.5. Amikor az érintett légi jármű üzemben tartója úgy kívánja, a légi járművek mozgására vonatkozó azon közleményeket, amelyeket a légiforgalmi szolgálati egységek azok haladásáról egymás között folyamatosan továbbítanak, azokra a légi járművekre vonatkozóan, amelyek felett az adott légi jármű üzemben tartó üzemeltetési felügyeletet lát el, amennyiben lehetséges, azonnal rendelkezésére kell bocsátani a légi jármű üzemben tartónak vagy kijelölt képviselőjének, a helyi eljárásoknak megfelelően.

2.1.2. Az AFTN használata

2.1.2.1. Az AFTN-n keresztül továbbított légiforgalmi szolgálati közleményeknek a következőket kell tartalmazniuk:

a) az elsőbbségi jelet, amely szerint továbbítani kell, a cím(ek)et, amely(ek)re a közleményt továbbítani kell, és azt a dátumot és időpontot, amikor a közleményt a légiforgalmi állandóhelyű szolgálatnál kitöltötték, valamint a feladó jelét (lásd 2.1.2.5. pontot),

b) a 2. számú Függelék szerint összeállított légiforgalmi szolgálati adatokat, amelyeket szükség szerint a 2.1.2.6.1. pontban ismertetett kiegészítő címzés előz meg. Ezeket az adatokat az AFTN távirat szövegrészeként továbbítják.

2.1.2.2. Elsőbbségi jel

2.1.2.2.1. Ennek az elemnek az adott közleménynek megfelelő kétbetűs elsőbbségi jelből kell állnia, az 1. pontban az egyes közleményfajtáknál zárójelben megadottak szerint.

Megjegyzés: Az ICAO 10. ANNEX előírja, hogy a közleményeknek az AFTN-n történő továbbításánál az alábbi elsőbbségi sorrendet kell alkalmazni:

Továbbítási sorrend Sürgősségi jel

1. SS
2. DD FF
3. GG KK

2.1.2.3. Cím

2.1.2.3.1. Ennek az elemnek a cím(ek) megjelölését kell tartalmaznia: Mindazon címzett részére külön címjelölést kell alkalmazni, amelynek számára a közleményt továbbítani kell.

2.1.2.3.2. Minden egyes címjelölésnek nyolcbetűs jelcsoportból kell állnia, az alábbi sorrendben:

a) a rendeltetési helyre kijelölt, négybetűs ICAO helységjelölés,

Megjegyzés: Az ICAO DOC. 7910 (Location Indicators) tartalmazza az ICAO helységjelöléseket.

b) (i) a címzett ATS hatóságot, szolgálatot, vagy légi jármű üzemben tartót azonosító 3-betűs ICAO jelzés, vagy

(ii) abban az esetben, ha ilyen jelzést nem állapítottak meg, a következők egyike:

- "YXY", ha a címzett katonai szerv/szolgálat,
- "ZZZ", ha a címzett levegőben lévő légi jármű,
- "YYY" az összes többi esetben.

Megjegyzés: Az ICAO 3-betűs jelzéseket az ICAO DOC. 8585 (Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services) tartalmazza.

c) (i) az X betű, vagy

(ii) a címzett szerv egy osztályát, vagy részlegét azonosító egybetűs jelzés.

2.1.2.3.3. A légiforgalmi szolgálati egységeknek címzett ATS közleményekben a következő 3-betűs jelzést kell használni:

Repüléstájékoztató körzetért vagy magaslégtéri repüléstájékoztató körzetért (akár ACC, akár FIC) felelős központ:

- ha a közlemény IFR repülésre vonatkozik - ZQZ

- ha a közlemény VFR repülésre vonatkozik - ZFZ

Repülőtéri irányító torony - ZTZ

Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája - ZPZ

Más légiforgalmi szolgálati egységet jelentő 3-betűs jelzés a fenti célokra nem használható.

2.1.2.4. *Feladási idő*

2.1.2.4.1. A feladási időnek 6-számjegyű nap-idő csoportból kell állnia, amely megjelöli azt az időpontot, amikor a közleményt az érintett állandóhelyű állomásnál továbbításra benyújtották.

2.1.2.5. *Feladó jele*

2.1.2.5.1. A feladó jelének, hasonlóan a címzett címjelöléséhez (lásd a 2.1.2.3.2. pontot) nyolcbetűs jelcsoportból kell állnia, ez a feladás helyét és a közleményt feladó szervet jelöli meg.

2.1.2.6. *A címre és a feladóra vonatkozó kiegészítő tájékoztatások*

2.1.2.6.1. A következő kiegészítő tájékoztatásra van szükség, amikor a címzett és/vagy a feladó címjelölésében az "YXY", a "ZZZ", vagy az "YYY" hárombetűs jelzéseket használják (lásd a 2.1.2.3.2. b), (ii) alpontot):

a) a szerv megnevezése, vagy az érintett légijármű azonosító jele, melyet a szövegrész elején kell feltüntetni,

b) az ilyen kiegészítések sorrendje azonos legyen a címzettek és/vagy a feladó címjelölésének sorrendjével,

c) ahol több ilyen kiegészítés szerepel, ott az utolsót a "STOP" szónak kell követnie,

d) ahol a címzettek címjelölésére vonatkozóan egy vagy több kiegészítés szerepel, ezen felül a feladó jelzésére is van kiegészítés, ott a "FROM" szót kell feltüntetni az előtt a szó előtt, amely a feladó címjelölésére vonatkozik.

Megjegyzés: Lapmásoló rendszerű távgépírón vett ATS közlemények:

1. Az AFTN-n vett ATS közleményeket megfelelik, azaz olyan megelőző és bezáró jelsorozatok közé teszik, amelyek az AFTN-n való helyes továbbításhoz szükségesek. A vett AFTN táviratban ezenkívül lehetnek az ATS szöveget megelőző és követő szavak vagy szócsoporthoz.

2. Az ATS közlemény azzal az egyszerű módszerrel határolható be, hogy a szöveg nyitó zárójellel "(" kezdődik és záró zárójellel ")" fejeződik be.

3. Bizonyos esetekben a használatos távgépíró készülékek mindig két, a nyitó és záró zárójelleltől eltérő, külön jelet nyomtatnak a 2. sz. Függelékben előírtak szerint összeállított ATS közlemények vételekor. Ezek a jelölések könnyen elsajátíthatók, a légiforgalmi szolgálat ellátása szempontjából nincs jelentőségük.

2.2. A közlemények elkészítése és továbbítása

2.2.1. A légiforgalmi szolgálati közleményeket szabványos szöveggel, szabványos formában és szabványos adatszabványoknak megfelelően kell elkészíteni és továbbítani, a 2. Függelékben leírtak szerint.

2.2.2. Amikor a közleményváltás előszóval történik, akkor az érintett légiforgalmi szolgálati egységeknek a közlemény vételét előszóval kell nyugtáznuk. Nincs szükség írásos formában történő nyugtázásra.

Megjegyzés: A közvetlen előszavas közleményváltás rögzítésére vonatkozó követelményekkel kapcsolatban lásd az 1. számú mellékletben leírtakat.

3. Közleményváltási eljárások

3.1. Az ATS adatok cseréjénél használandó eljárásokat a légiforgalmi irányítási és az áramlásszervezési eljárások által meghatározott időkövetelmények alapján kell meghatározni.

3.1.1. A közleményváltási eljárás a fentieken kívül függ még attól, hogy megfelelő távközlési csatornák állnak-e rendelkezésre, a kielégítésre váró funkcióktól, a cserélendő adatok típusaitól és az érintett központok feldolgozó berendezéseitől.

3.2. Az áramlásszervezési 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.

3.2.1. A repülés előtt benyújtott repülési terv adatokat szükség szerint pontosítani kell az időre, az útvonalra és a magasságokra vonatkozó szükséges tájékoztatásokkal.

3.3. A légiforgalmi irányítás szempontjából szükséges alapvető terv adatokat a repülés előtt legalább 30 perccel kell eljuttatni a repülés útvonalán lévő első irányító központhoz és az azt követő központokhoz pedig legalább 20 perccel azelőtt, hogy a légitármű az illető központ illetékességi körzetébe lép abból a célból, hogy az felkészülhessen az irányítás átvételére.

3.4. A második és az azt követő minden egyes központ részére érvényes terv adatokat kell továbbítani:

- pontosított alapvető repülési terv adatokat is tartalmazó érvényes repülési terv közlemény (CPL), vagy
- már rendelkezésre álló pontosított alapvető repülési terv adatokat kiegészítő határszámítási közlemény (EST) formájában.

3.5. Azokban a körzetekben, ahol a repülési terv adatcserére automatizált rendszereket használnak, és ezek a rendszerek több körzeti irányító központot, bevezető irányító egységet és/vagy repülőterei irányító tornyot látnak el adatokkal, ott az egyes közleményeket csak ezen automatizált rendszereknek kell megcímezni, nem pedig minden egyes egyedi ATS egységnek.

Megjegyzés: Az adatok további feldolgozása és szétoztása a hozzá tartozó ATS egységek között a fogadórendszer feladatát képezi.

3.6. Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei

3.6.1. A benyújtott repülési terv adatokat tartalmazó egyedi repülési terv közleményeket és az ezeket pontosító közleményeket egyidejűleg kell megküldeni az útvonalon lévő első körzeti irányító központnak és az útvonalnak megfelelő összes többi olyan ATS egységnek, amely nem képes érvényes repülési terv közlemények vételére vagy feldolgozására, valamint - amennyiben megkövetelik - meg kell küldeni az érintett légiforgalmi áramlásszervező egységeknek is.

3.6.2. Budapest FIR-ből induló és Budapest FIR ellenőrzött légterében működő valamennyi IFR és vegyes repülésre vonatkozóan az RPL és FPL adatokat és az azokra vonatkozó kiegészítő és módosító közleményeket az Eurocontrol IFPS egységeinek kell benyújtani.

Megjegyzés: Az FPL-k összeállítására és címzésére vonatkozó szabályokat lásd a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KőViM rendeletben.

Az IFPS felelős a repülési terv adatok feldolgozásáért és a repülés útvonalán működő valamennyi érintett ATS egységnek időben történő továbbításáért.

3.7. Koordináció és átadási adatok

3.7.1. Egy repülés előrehaladását az egymást követő irányítói szektorok és/vagy irányító központok között a következő lépésekből álló koordinációs és adattovábbítási eljárásnak kell megelőznie:

- a) a repülésről szóló jelentés és az irányítás átadásának javasolt feltételei és
- b) az átadás/átvétel feltételeinek koordinálása és elfogadása, amelyet a légitármű irányításának az átvevő egység általi átvétele követ.

3.7.2. A repülésről szóló jelentést a 3.4. pontban előírt módzatok valamelyikével kell továbbítani.

3.7.3. Ha egy fogadó ATS egységnek az átadás javasolt feltételei nem felelnek meg, akkor vissza kell utasítania a légitármű javasoltak szerinti átvételét, majd további koordinációt kell kezdeményeznie az általa javasolt; elfogadható alternatív feltételek közlésével.

3.7.4. A koordinációs eljárást befejezettnek kell tekinteni akkor, ha az érvényes repülési terv közleményben vagy a határszámítási közleményben, vagy egyéb ellenjavaslat(ok)ban tartalmazott feltételeket akár szóbeli, akár logikai (számítógépek közötti) nyugtázással elfogadják.

Ha a várható átadási idő a korábban továbbítottól 3 perccel, vagy többel megváltozik, ezt továbbítani kell a fogadó irányító központ számára.

3.7.5. Ha nem szóbeli nyugtázást alkalmaznak, a fogadó egység számítógépének logikai nyugtázó közleményt kell automatikusan továbbítania. Ezt a közleményt akkor kell továbbítani, miután az átadási adatokat megkapták, és oly mértékben feldolgozták, hogy a tájékoztatás már akkor is eljut a megfelelő légiforgalmi irányítóig, ha a fogadó számítógép átmenetileg meghibásodik.

3.7.6. Az irányítás átadását vagy félreértést kizáróan kell a fogadó fél tudomására hozni, vagy, ha a két egység úgy állapodott meg, akkor a forgalmat automatikusan átadottnak kell tekinteni, azaz nem kell közleményt váltani az átadó és átvevő egységek között.

3.7.7. Amikor az irányítás átadása adatcserével jár együtt, az átadási javaslatnak radaradatokat is kell tartalmaznia, amennyiben az szükséges. Mivel a javaslat már előzetesen elfogadott koordinációs adatokra vonatkozik, rendes körülmények között nincs szükség további koordinációra, de ennek ellenére az elfogadás tényét közölni kell.

3.7.8. Ha radaradatról szóló tájékoztatás vétele után a fogadó egység képtelen azonnal azonosítani a légi járművet, akkor szükség szerint további üzenetváltásra van szükség új radaradatról szóló tájékoztatások beszerzéséhez.

3.7.9. Ha az átdadott légi jármű irányítását elfogadták, az átvevő egység az irányítás átvételéről értesítse az átdadó egységet, hacsak a két érintett egység között ettől eltérő megállapodás nincs érvényben.

3.8. Kiegészítő adatok

3.8.1. Amikor alapvető repülési tervadatokra vagy kiegészítő tervadatokra van szükség, az adatkérő közleményeket annak az ATS egységnek kell megcímezni, amelyről leginkább feltételezhető, hogy rendelkezik a szükséges adatokkal.

1. *Megjegyzés: Lásd a 4.2.4.2.1. és 4.2.4.3.1. pontokat, melyek azokkal az ATS egységekkel foglalkoznak, amelyeknek az adatkérő közleményeket meg kell címezni.*

2. *Megjegyzés: Az IFPS által feldolgozott és továbbított FPL kiegészítő repülési terv adatai az IFPS-től szerezhetők be.*

3.8.2. Ha a kért tájékoztatás rendelkezésre áll, akkor azt egyedi vagy kiegészítő repülési terv közlemény formájában kell továbbítani.

4. Közleménytípusok és alkalmazásuk

4.1. Kényszerhelyzeti közlemények

4.1.1. Az egyes ismert vagy feltételezett kényszerhelyzettel együttjáró különböző körülmények eleve kizárják a veszélyességi levelezésekre szolgáló, szabványos közlemény típusok pontos meghatározását az alábbi 4.1.2. és 4.1.3. pontban leírtak kivételével.

4.1.2. Riasztó (ALR) közlemények

4.1.2.1. Amikor valamely légi forgalmi szolgálati egység úgy ítéli meg, hogy egy légi jármű a jelen előírás VI. részében meghatározottak szerinti kényszerhelyzetben van, riasztó közleményt kell küldenie az érintett légi forgalmi szolgálati egységeknek és a velük kapcsolatban álló, mentést koordináló központoknak. A közleménynek tartalmaznia kell a 2. Függelék 1. pontjában előírt mindazon tájékoztatást, amely rendelkezésre áll, vagy beszerezhető.

4.1.3. Rádió-összeköttetés megszakadására vonatkozó (RCF) közlemények

Megjegyzés: A rádió-összeköttetés megszakadása esetén alkalmazandó eljárásokat a II. rész 17. pontja tartalmazza.

4.1.3.1. Amikor egy légi forgalmi szolgálati egység előtt nyilvánvalóvá válik, hogy a körzetében működő valamely légi járművel a rádió-összeköttetés megszakadt, RCF közleményt kell továbbítani a légi jármű további útvonalán működő mindazon ATS egységnek, amelyek alapvető repülési terv adatokat (FPL/RPL) kaptak, valamint a rendeltetési repülőtér irányító tornyának is, ha annak is megküldték korábban az alapvető repülési terv adatokat.

4.1.3.2. Ha a következő ATS egység korábban alapvető repülési terv adatokat nem kapott, mivel a koordinációs eljárás folyamán érvényes repülési terv közleményt kellene kapnia, akkor RCF és CPL közleményeket kell ezen ATS egységek részére továbbítani. Ennek az egységnek ezt követően RCF és CPL közleményeket kell továbbítani a következő ATS egységnek. Az eljárást egészen addig folytatják, míg az útvonalon olyan ATS egység nem következik, mely részére alapvető repülési terv adatokat nem továbbítottak.

4.2. Légi járművek mozgására vonatkozó és irányítói közlemények

4.2.1. A légi járművek tervezett vagy tényleges mozgására vonatkozó közleményeknek a légi jármű-vezető, a légi jármű üzemben tartó vagy a kijelölt képviselője által a légi forgalmi szolgálati egységeknek megadott, illetve földi radartól származó legfrissebb tájékoztatásokon kell alapulniuk.

4.2.2. Benyújtott repülési terv és pontosító közleménye

4.2.2.1. A benyújtott repülési terv és pontosító közleményei közé az alábbiak tartoznak:

- egyedi repülési terv közlemények (4.2.2.2. pont),
- késési közlemények (4.2.2.3. pont),
- módosító közlemények (4.2.2.4. pont),
- repülési terv törlő közlemények (4.2.2.5. pont),
- indulási közlemények (4.2.2.6. pont),
- érkezési közlemények (4.2.2.7. pont).

4.2.2.2. Egyedi repülési terv (FPL) közlemények

4.2.2.2.1. Hacsak az EUROCONTROL Integrált Kezdeti Repülési tervadat Feldolgozó Rendszer (IFPS) szabályok másként nem rendelkeznek, az alábbiak szerint kell eljárni.

4.2.2.2.2. Ha ismétlődő repülési terv eljárásokat vagy érvényes repülési terv közleményeket nem alkalmaznak, egyedi repülési terv közleményeket kell az összes olyan repüléssel kapcsolatban továbbítani, amelyekre repülési tervet nyújtottak be azzal a céllal, hogy légiforgalmi irányító szolgáltatást, repüléstájékoztató vagy riasztó szolgáltatást vegyenek igénybe a repülés teljes útvonalára, vagy annak egy szakaszára.

4.2.2.2.3. Az indulási repülőteret kiszolgáló légiforgalmi szolgálati egységnek az egyedi repülési terv közleményt az alábbiak szerint kell összeállítani és megcímeznie, ugyanez vonatkozik az olyan légiforgalmi szolgálati egységekre is, amelyek levegőben lévő légijárművektől fogadnak el repülési tervet:

a) az FPL közleményt annak a körzeti irányító központnak vagy repüléstájékoztató központnak kell elküldeni, amely azon a területen lát el a körzeti irányító szolgáltatást, vagy repüléstájékoztató szolgáltatást, amelyben az indulási repülőtér van,

b) hacsak ismétlődő repülési tervre vonatkozó megállapodások eredményeképpen alapvető repülési tervadatok nem állnak rendelkezésre, FPL közleményt kell a légijármű útvonalán lévő FIR-eket, vagy UFIR-eket kiszolgáló mindazon központoknak továbbítani, melyek nem képesek érvényes repülési tervadatok feldolgozására, ezenfelül FPL közleményt kell küldeni a rendeltetési repülőtér repülőtéri irányító tornyának. Amennyiben megkövetelik, FPL közleményt kell küldeni az útvonalon fekvő ATS egységeket kiszolgáló áramlás szervező egységeknek is,

c) amikor RIF kérelem szerepel a repülési tervben (RIF) levegőben lévő légijármű tovább engedélyezése), akkor az FPL közleményt meg kell küldeni az útvonalon lévő további érintett központoknak és a módosított rendeltetési repülőtér repülőtéri irányító tornyának,

d) ahol CPL közlemények használatában állapodtak meg, de ahol a forgalom áramlásának előzetes szabályozásához szükség van további tájékoztatásra, ott FPL közleményt kell küldeni az érintett körzeti irányító központoknak,

e) olyan repülésre vonatkozóan, mely olyan útvonalakon tervezi repülését, amelyeken csak repüléstájékoztató és riasztó szolgáltatást biztosítanak, ott az FPL közleményt a légijármű útvonalának megfelelő FIR-eket, vagy UIR-eket kiszolgáló központoknak és a rendeltetési repülőtér repülőtéri irányító tornyának kell megküldeni.

4.2.2.2.4. Közbenső leszállásokkal végrehajtandó repülés esetében, amikor a repülési tervet a repülés egyes szakaszaira az első indulási repülőtéren nyújtották be, az alábbi eljárást kell alkalmazni:

a) az első indulási repülőtéren a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája:

1. a 4.2.2.2.3. pont alapján küldjön FPL közleményt a repülés első szakaszára,

2. címezzen meg és küldjön külön FPL közleményt a megfelelő, következő repülőtereken lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáinak a repülés minden egyes további szakaszára vonatkozóan.

b) az egymás után következő indulási repülőtereken lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája az FPL vételét követően ugyanúgy járjon el, mintha a repülési tervet a helyszínen nyújtották volna be.

4.2.2.2.5. Amikor az illetékes ATS egységek között megkötött egyezmény úgy rendelkezik, a repüléstájékoztató körzet határainak közvetlen közelében lévő meghatározott útvonalakon vagy útvonalszakaszokon végrehajtott repülésekre vonatkozó FPL közleményeket azoknak a központoknak is meg kell címezni, melyek ilyen útvonalakkal vagy útvonalszakaszokkal szomszédos repüléstájékoztató körzet vagy magaslégtéri repüléstájékoztató körzet kiszolgálásáért felelősek, abból a célból, hogy megkönnyítsék a repülések azonosítását, és ezáltal kiküszöböljék vagy csökkentsék az elfogások szükségességét a kijelölt útvonalaktól történő eltérés esetén.

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

4.2.2.3. Késési (DLA) közlemények

4.2.2.3.1. DLA közleményt kell adni, ha egy olyan légijármű, amelynek alapvető repülési tervadatait (FPL vagy RPL) elküldték, a tervezett fékoldási idejéhez képest több mint 30 percet késik.

4.2.2.3.2. A DLA táviratot az indulási repülőteret kiszolgáló légiforgalmi szolgálati egységnek kell elküldenie, az alapvető repülési tervadatok valamennyi címzettje számára.

Megjegyzés: Egy olyan légijármű késésének bejelentésére vonatkozóan, melyre korábban CPL közleményt továbbítottak, lásd a 4.2.3.4. pontot.

4.2.2.4. Módosító (CHG) közlemények

4.2.2.4.1. CHG közleményt kell adni, amikor az előzetesen elküldött FPL vagy RPL adatokban szereplő alapvető repülési terv adatok - beleértve a 8,33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülékkel való felszereltséget is - megváltoznak. A CHG közleményeket mindazoknak az egységeknek el kell küldeni, amelyek megkapták mindazokat az alapvető repülési tervadatokat, amelyeket a CHG közleménnyel módosítanak.

Az RPL alapján működő légijárműveket alapértelmezés szerint 8,33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülékkel felszereltnek tekintik. Ha a légijármű nincs ilyen képességű készülékkel felszerelve, a működés napján - nem korábban mint 20 órával az EOBT előtt -, CHG közleményt kell továbbítani.

Megjegyzés: Egy, már korábban továbbított érvényes repülési terv vagy határszámítási közleményben lévő koordinációs adatok módosítására vonatkozóan lásd a 4.2.3.4. pontot.

4.2.2.5. Repülésiterv-törlő (CNL) közlemények

4.2.2.5.1. Repülésiterv-törlő közleményt kell továbbítani abban az esetben, ha egy olyan repülést törölnék, amelyekre korábban alapvető repülési terv adatokat továbbítottak. Az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységnek a CNL közleményt mindazoknak az érintett egységeknek el kell küldenie, amelyek részére az alapvető repülési terv adatokat korábban továbbítottak.

4.2.2.6. Indulási (DEP) közlemények

4.2.2.6.1. DEP közleményt kell közvetlenül a légijármű felszállása után továbbítani arról a légijárműről, amelyikről korábban alapvető repülési terv adatokat továbbítottak. Az indulási közlemények elhagyhatók az EUR körzeten belül működő IFR repülésekre vonatkozóan, a VIP repülések kivételével.

4.2.2.6.2. A DEP közleményt az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységeknek kell megküldeniük az alapvető repülési terv adatok valamennyi címzettjének.

Megjegyzés: Olyan légijárművek felszállására vonatkozó értesítésről, melyre korábban CPL közleményt továbbítottak, lásd a 4.2.3.4. pontot.

4.2.2.7. Érkezési (ARR) közlemények

4.2.2.7.1. Amikor az érkezési repülőteret kiszolgáló ATS egység leszállási jelentést kap, akkor ARR közleményt kell továbbítani:

a) a rendeltetési repülőtéren történő leszállás esetén:

1. annak a körzeti irányító központnak, vagy repüléstájékoztató központnak, melynek körzetében az érkezési repülőtér van, amennyiben az adott központ ezt megkívánja,

2. annak az indulási repülőtéren lévő légiforgalmi szolgálati egységnek, amely a repülési terv közleményt megküldte, ha abban a közleményben ARR közlemény továbbítását kérték.

b) kitérő, vagy más repülőtéren történő leszállás esetén:

1. annak a körzeti irányító központnak vagy repüléstájékoztató központnak, amelynek körzetében a leszállási repülőtér van,

2. a rendeltetési repülőtér irányító tornyának,

3. az indulási repülőtéren lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának, és

4. azoknak a körzeti irányító vagy repüléstájékoztató központoknak, amelyek illetékessége alá azok a repüléstájékoztató körzetek és magaslégtéri repüléstájékoztató körzetek tartoznak, melyeken keresztül a légijármű repülési terve szerint közlekedett volna, ha nem kitérő repülőtérré ment volna.

4.2.2.7.2. Abban az esetben, amikor valamely ellenőrzött légijárművel a kétoldali rádió-összeköttetés korábban megszakadt és a légijármű leszállt, a leszállási repülőtér irányító tornyának ARR közleményt kell továbbítani:

a) a rendeltetési repülőtéren történő leszállás esetén:

1. mindazoknak az érintett légiforgalmi szolgálati egységeknek, amelyek a rádió-összeköttetési hiba ideje alatt a repüléssel kapcsolatban voltak, és

2. mindazon egyéb légiforgalmi szolgálati egységnek, melyet riaszthattak,

b) egyéb, nem a rendeltetési repülőtéren történő leszállás esetén:

a rendeltetési repülőteret kiszolgáló ATS egységnek, mely egységnek ezután ARR közleményt kell továbbítani a többi érintett, vagy riasztott ATS egységnek, a fenti a) alpontnak megfelelően.

4.2.3. Koordinációs közlemények

Megjegyzés: A koordinációval foglalkozó előírásokat a VII. Rész, míg a beszédüzemű összeköttetés során alkalmazott kifejezéseket a IX. Rész tartalmazza.

4.2.3.1. A koordinációs közlemények a következők:

- érvényes repülési terv közlemények (4.2.3.2. pont),
- határszámítási közlemények (4.2.3.3. pont),
- koordinációs közlemények (4.2.3.4. pont),
- irányítás elfogadási közlemények (4.2.3.5. pont),
- logikai nyugtázó közlemények (4.2.3.6. pont).

4.2.3.2. Érvényes repülési terv (CPL) közlemények

4.2.3.2.1. Hacsak az alapvető repülési terv adatokat már korábban nem továbbították (FPL vagy RPL formájában), melyeket határszámítási közleményekben lévő koordinációs adatokkal egészítenek ki, CPL közleményt kell továbbítani valamennyi körzeti irányító központnak a következő körzeti irányító központ részére, és az utolsó irányító központnak a rendeltetési repülőtéren lévő repülőtéri irányító torony részére valamennyi ellenőrzött repülés vonatkozásában.

4.2.3.2.2. Amikor egy légi jármű az ellenőrzött légtér olyan meghatározott részét keresztezi, ahol az illetékes légügyi hatóságok közötti megállapodás alapján a légiforgalmi szolgálatok ellátásával, valamint az ezzel kapcsolatos koordinációért való felelősséget ebben a meghatározott ellenőrzött légtér részben átruházták és a repülés közvetlen hatással van mindkét irányító központra, amelyeknek ellenőrzött légtereit ez a légtér rész választja el, ennek a két központnak közvetlenül kell CPL közleményeket váltania.

4.2.3.2.3. A CPL közleményt megfelelő időben kell elküldeni ahhoz, hogy az összes érintett légiforgalmi szolgálati egység legalább 20 perccel azelőtt megkapja, mielőtt a légi járművet az áradási pontra vagy körzethatárra számítják, ahol a légi jármű irányítását az érintett egység venné át. Ezt az eljárást végre kell hajtani függetlenül attól, hogy a CPL közlemény feladásáért felelős ATS egység átvette-e egy légi jármű irányítását, vagy sem, illetve rádió-összeköttetést létesített-e vagy sem a légi járművel abban az időben, amikor a közlemény továbbítását el kell végezni.

4.2.3.2.4. Ha egy CPL közleményt olyan központnak továbbítanak, amely még nincs felszerelve automatikus adatfeldolgozó rendszerrel, a 4.2.3.2.3. pontban meghatározott idő elégtelennek bizonyulhat, ilyenkor más időket kell megállapítani.

4.2.3.2.5. A CPL közleménynek a repülésre vonatkozóan csak azokat a tájékoztatásokat kell tartalmaznia, amely a következő irányítói körzet belépő pontjától a rendeltetési repülőtérig terjed.

4.2.3.3. *Határszámítási (EST) közlemények*

Megjegyzés: Az automatikus adatfeldolgozó rendszerek közötti adattovábbítási eljárásokat a 4.2.3.7. pont tartalmazza.

4.2.3.3.1. Amikor egy repülésre alapvető repülési terv adatokat továbbítanak, határszámítási közleményt kell továbbítani az egyes körzeti irányító vagy repüléstájékoztató központoknak a következő körzeti irányító vagy repüléstájékoztató központ számára a repülés útvonalának megfelelően.

4.2.3.3.2. A határszámítási közleményt megfelelő időben kell elküldeni ahhoz, hogy az érintett légiforgalmi szolgálati egység legalább 20 perccel azelőtt megkapja, mielőtt a légi járművet az áradási pontra vagy körzethatárra számítják, ahol a légi jármű irányítását az érintett egység venné át, hacsak az illetékes ATS hatóság más idő kívánalmat nem határoz meg. Ezt az eljárást függetlenül attól végre kell hajtani, hogy a határszámítási közlemény feladásáért felelős ATS egység már átvette egy légi jármű irányítását, vagy még nem, vagy rádió-összeköttetést létesített vagy sem a légi járművel abban az időpontban, amikor a közlemény továbbítását el kell végezni.

4.2.3.3.3. Ha egy határszámítási közleményt olyan központnak továbbítanak, amely még nincs felszerelve automatikus adatfeldolgozó rendszerrel, akkor a 4.2.3.3.2. pontban meghatározott idő elégtelennek bizonyulhat, ilyenkor más időt kell megállapítani.

4.2.3.3.4. A határszámítási közleménybe bele kell foglalni a légi jármű számára kiosztott SSR kódot.

4.2.3.3.5. Ha valamely állami légi jármű repülési tervének 18. rovatában az "STS/NONRNAV" jelölés szerepel, az áradó ATC egységnek a "NEGATIVE RNAV" kifejezéssel kell a közleményt kiegészítenie, ha a közleményt telefonon továbbítják, illetve automatikus adattovábbítás esetén akkor, ha az ACT közlemény a 18. rovatot nem tartalmazza.

4.2.3.4. *Koordinációs (CDN) közlemények*

4.2.3.4.1. CDN közleményt kell a koordinációs tevékenység során az átvevő egységnek továbbítani az áradó egységhez, amikor az átvevő a már korábban vett CPL, vagy határszámítási közleményben szereplő adatok módosítását kívánja.

4.2.3.4.2. Ha az áradó egység az átvevő egység által feladott CDN közleményben szereplő adatok megváltoztatását kívánja, hasonlóképpen CDN közleményt kell küldenie az átvevő egységnek.

4.2.3.4.3. A fentiekben leírt eljárást addig folytatják, amíg a koordinációs eljárás be nem fejeződik azáltal, hogy a két érintett egység egyike elfogadást (ACP) közleményt nem továbbít. Rendes körülmények között, ha a CDN közleményben foglaltak megváltoztatását javasolják, közvetlen távbeszélő összeköttetés útján kell a kérdést rendezni.

4.2.3.4.4. A koordinációs eljárás lefolytatása után, ha a két érintett ATS egység bármelyike az alapvető repülési terv adatokban vagy az áradás feltételeiben felmerülő bármilyen változást kíván javasolni vagy közölni, CDN közleményt kell a másik egység részére küldeni. Ez azzal jár, hogy a koordinációs eljárást meg kell ismételni.

4.2.3.4.5. A megismételt koordinációs eljárást egy ACP közlemény kiadásával kell befejezni. Rendes körülmények között a megismételt koordinációs eljárás során közvetlen távbeszélő összeköttetést kell igénybe venni.

4.2.3.5. *Elfogadási (ACP) közlemények*

4.2.3.5.1. Hacsak a VII. Rész 4.2.5. pontjának megfelelően az érintett légiforgalmi irányító egységek különleges megállapodást korábban nem kötöttek, az átvevő egységnek ACP közleményt kell küldenie az átdó egységnek, ezzel jelezve, hogy a CPL vagy a határszámítási közleményben szereplő adatokat elfogadja.

4.2.3.5.2. Akár az átvevő, akár az átdó egység küldhet ACP közleményt annak jelzésére, hogy a CDN közleményben foglalt adatokat elfogadta és a koordinációs eljárást befejezettnek nyilvánítja.

4.2.3.6. *Logikai nyugtázó (LAM) közlemények*

4.2.3.6.1. A logikai nyugtázó közlemények csak ATC számítógépek között használatosak.

4.2.3.6.2. Az ATC számítógépnek LAM közleményt kell továbbítani CPL vagy EST vagy más, megfelelő közleményre, amelyet vett és feldolgozott, és a megfelelő irányító részére továbbította annak tartalmát.

4.2.3.6.3. Az átdó központnak megfelelő válaszdó-paramétert kell meghatározni a CPL vagy EST közlemények leadásakor. Ha meghatározott időn belül nem veszik a LAM közleményt, akkor figyelmeztető jelzést kell generálnia, majd vissza kell állni a telefon/manuális üzemre.

4.2.3.7. Számítógéppel támogatott koordinációs eljárások

4.2.3.7.1. Amennyiben az egymással szomszédos légiforgalmi irányító egységek úgy állapodnak meg, számítógéppel támogatott koordinációs eljárásokat kell bevezetni a számított határadatok élszóban történő koordinációja szükségességének elkerülése és az ATC számítógépekbe történő manuális adatbevitel csökkentése érdekében.

4.2.3.7.2. A számítógépes koordinációs támogatás kiterjedhet az átdásra kerülő légijárművekről szóló előzetes tájékoztatásra, a tényleges átdási adatokkal kapcsolatos egyeztetésre, valamint a légijárművek tényleges átdásával kapcsolatos közleményváltásra.

4.2.3.7.3. A számítógéppel támogatott koordinációs eljárások alkalmazásakor az EUROCONTROL által kidolgozott On-line Data Interchange (OLDI) szabvány előírásai alkalmazandók.

Megjegyzés: Az OLDI közlemények váltása esetén alkalmazott ACT közlemény, mely lehetővé teszi a határszámítási adatokon túlmenően egyéb adatok továbbítását is, szükségtelessé teszi a 4.2.3.3. pontban leírt EST közlemény továbbítását.

4.2.3.7.4. Az alkalmazandó kommunikációs eszközt és a számítógéppel segített koordinációs folyamat közleményváltásai során alkalmazandó eljárásokat az érintett ATC egységek közötti kétoldalú megállapodásban kell meghatározni.

4.2.4. *Kiegészítő közlemények*

4.2.4.1. A kiegészítő közlemények az alábbiak:

- repülési terv kérő közlemények (4.2.4.2. pont)
- kiegészítő repülési terv kérő közlemények (4.2.4.3. pont)
- kiegészítő repülési terv közlemények (4.2.4.4. pont)

4.2.4.2. *Repülési terv kérő közlemények (RQP)*

4.2.4.2.1. Repülési terv kérő közleményt (RQP) akkor kell adni, amikor egy ATS egység repülési terv adatokat akar beszerezni. Ez olyankor fordulhat elő, amikor olyan légijárműre vonatkozó közlemény érkezik, amelyről az alapvető repülési terv adatok még nem érkeztek meg. Az RQP közleményeket annak az átdó ATS egységnek kell elküldeni, amelyiktől a határszámítási közlemény érkezett, vagy pedig annak a központnak, amelyik olyan repülésre vonatkozó pontosító közleményt adott ki, amelyről alapvető repülési tervadatok nem állnak rendelkezésre. Ha semmilyen közlemény nem érkezett, de a légijármű rádió-összeköttetést létesít, és légiforgalmi szolgálatot igényel, az RQP közleményt a repülés útvonalán lévő előző ATS egységnek kell továbbítani.

4.2.4.3. *Kiegészítő repülési terv kérő (RQS) közlemények*

4.2.4.3.1. Kiegészítő repülési terv kérő közleményt akkor kell adni, amikor egy ATS egység kiegészítő repülési terv adatokat akar kapni. Ezt a közleményt az indulási repülőtéren lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának, vagy ha a repülési tervet repülés közben nyújtották be, akkor a repülési terv közleményben meghatározott ATS egységnek kell elküldeni.

4.2.4.4. *Kiegészítő repülési terv (SPL) közlemények*

4.2.4.4.1. Az SPL közleményt az indulási repülőtéren lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának kell megküldenie azon légiforgalmi szolgálati egységek részére, amelyek egy korábban továbbított CPL vagy FPL közleményhez kiegészítő információt kértek. Ha a közleményt AFTN-en továbbítják, ugyanolyan elsőbbségi jellel kell ellátni, mint a kérő közleményé volt.

4.2.5. *Irányítási közlemények*

4.2.5.1. Az irányítási közlemények az alábbiak:

- engedély közlemények (4.2.5.2. pont)
- irányítás átadási közlemények (4.2.5.3. pont)
- áramlás szabályozási közlemények (4.2.5.4. pont)

4.2.5.2. Engedélyközlemények

Megjegyzés: Az engedélyekre vonatkozó előírásokat az I. Rész 8. pontja és a II. Rész 10-13. pontja tartalmazza. Az itt következő pontok az engedélyközlemények tartalmáról és a közlemények továbbításának egyes eljárásairól szólnak. Az adatszabályokra és formátumokra vonatkozóan egységes előírások még nincsenek.

4.2.5.2.1. Az engedélyeknek a következőket kell tartalmazniuk a feltüntetett sorrendben:

- a) légijármű azonosító jele,
- b) engedélyhatár,
- c) repülési útvonal,
- d) repülési magasságok a repülés teljes útvonalára, vagy annak egy szakaszára és (ha szükséges) a repülési magasságok változásai.

Megjegyzés: Ha a magassággal kapcsolatos engedély az útvonal csak egy szakaszára terjed ki, akkor fontos, hogy a légiforgalmi irányító egység meghatározzon egy olyan pontot, ameddig az engedélynek a magasságokra vonatkozó része érvényes, mindenkor, amikor a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet 2. Fejezet 2.6.5.2.2. a) pontban előírtakkal való egyöntetűség ezt kívánja.

e) egyéb fontos tájékoztatások vagy utasítások olyan kérdésekre vonatkozóan, mint például az SSR válaszadó beállítási, megközelítési vagy indulási eljárások, rádió-összeköttetés és az engedély lejárati ideje.

Megjegyzés: Az engedély lejárati ideje azt az időpontot jelzi, amely után az engedélyt automatikusan törlik, ha a repülést nem kezdték még el.

4.2.5.2.2. Az engedélyben szereplő, a magasságokra vonatkozó utasításoknak tartalmazniuk kell:

- a) az utazó magasság(ok)at, vagy utazó emelkedés esetén egy magasság-tartományt, és ha szükséges, azt a pontot, ameddig a magasságokat érintő engedély érvényes,

Megjegyzés: Lásd a fenti 4.2.5.2.1. d) pontot és annak megjegyzését.

- b) repülési magasságok, amelyeken egyes meghatározott fontos pontokat kell keresztezni, ha szükséges,
- c) az emelkedés/süllyedés megkezdésének helye vagy időpontja, ha szükséges,
- d) az emelkedés/süllyedés mértéke, ha szükséges,
- e) indulási/megközelítési magasságokra vonatkozó részletes utasítások, ha szükségesek.

4.2.5.2.3. Ha az engedélyt az érintett irányító egység nem közvetlenül a légijármű részére továbbítja, az engedélyt vevő egység vagy légijármű üzemben tartó felelőssége az engedély továbbítása egy légijármű számára meghatározott vagy elvárható időn belül és, hogy azonnal értesítse az ATC egységet, ha ezt nem teljesítette egy meghatározott időn belül.

4.2.5.2.4. A légijármű számára szóló engedélyeket vevő személyek az engedélyeket ugyanolyan kifejezések használatával kell, hogy továbbítsák, ahogy azokat kapták.

4.2.5.3. Irányítás átadási közlemények

Megjegyzés: Az irányítás átadására vonatkozó előírásokat a jelen VII. Rész tartalmazza. A szóbeli közlemények továbbításakor használatos kifejezéseket a IX. Rész 3.5. pontja tartalmazza.

4.2.5.4. Áramlásszervezési közlemények

Megjegyzés: A légiforgalom áramlásának szervezését illető rendelkezéseket az I. Rész és részleteiben a CFMU Kézikönyv tartalmazza.

4.2.5.5. Helyzetjelentés és speciális légijelentés közlemények

Megjegyzés: A helyzetjelentés szabályaival kapcsolatos előírásokat lásd az I. Rész 12. pontjában, valamint a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben.

4.2.5.5.1. A speciális légijelentés közleményeknek a következőket kell tartalmazniuk:

- légijármű azonosító jele,

- helyzet,
- időpont,
- repülési magasság,
- a repülésre veszélyes meteorológiai jelenség megnevezése.

4.3. Repüléstájékoztató közlemények

4.3.1. Forgalmi tájékoztatást tartalmazó közlemények

Megjegyzés: A forgalmi tájékoztatás kiadására vonatkozó előírások a II. Rész 14. pontjában és a IV. Rész 7. pontjában találhatók.

4.3.1.1. Ellenőrzött légtéren kívül működő légijárműveknek szóló, forgalmi tájékoztatást tartalmazó közlemények

4.3.1.1.1. A repüléstájékoztató szolgáltatás természetére befolyást gyakorló tényezők következtében és különösképpen az ellenőrzött légtéren kívül működő légijárművek lehetséges összeütközési veszélyeire vonatkozó tájékoztatás megadásának problémája miatt, ezen közleményekhez nem lehet szabvány szöveget előírni.

4.3.1.1.2. A forgalmi tájékoztatást tartalmazó közleményeknek elegendő adatot kell tartalmazniuk a repülés irányára, a számított időre, a repülési magasságra és azon helyre vonatkozóan, amelynél az esetleges összeütközési veszélyben érintett légijárművek keresztezni fogják, el fogják hagyni, vagy megközelítik egymást. Ezt a tájékoztatást oly módon kell megadni, hogy az érintett légijárművek vezetői világosan felmérhessék a veszély természetét.

4.3.1.2. Ellenőrzött légtéren belüli IFR repülések számára továbbított mérvadó forgalmi tájékoztatást tartalmazó közlemények

4.3.1.2.1. Amikor ilyen közleményeket továbbítanak, azoknak a következő szöveget kell tartalmazniuk:

- a) azon légijármű azonosító jelét, amelynek a tájékoztatást továbbítják,
- b) a "TRAFFIC IS" (a mérvadó forgalom), vagy az "ADDITIONAL TRAFFIC IS" (további mérvadó forgalom) szavakat,
- c) a mérvadó forgalmat jelentő légijármű repülési irányát,
- d) a mérvadó forgalmat jelentő légijármű típusát,
- e) a mérvadó forgalmat jelentő légijármű utazómagasságát és az azon helyhez legközelebb eső fontos pontra vonatkozó ETA-ját, ahol a légijárművek magasság keresztezése meg fog történni.

4.3.1.3. Egyéb mérvadó helyi forgalomról szóló tájékoztatást tartalmazó közlemények

4.3.1.3.1. Amikor ilyen közleményeket továbbítanak, azoknak a következő szöveget kell tartalmazniuk:

- a) azon légijármű azonosító jelét, amelynek a tájékoztatást továbbítják,
- b) a "TRAFFIC IS" (mérvadó forgalom), vagy az "ADDITIONAL TRAFFIC IS" (további mérvadó forgalom) szavakat, ha szükséges,
- c) az egyéb forgalom leírását oly módon, hogy az megkönnyítse annak a légijárművezető által történő felismerését, pl. a légijármű típusa, sebessége, kategóriája és/vagy színe, a jármű típusa, személyek száma stb.,
- d) az egyéb forgalom helyzetét az érintett légijárműhöz képest, valamint a mozgás irányát.

4.3.2. Meteorológiai tájékoztatást tartalmazó közlemények

Megjegyzés: A légijárművek által végzett meteorológiai megfigyelésekre és ezek jelentésére vonatkozó előírások az ICAO Annex 3-ban találhatók. A légijárművek speciális légijelentéseinek továbbítására vonatkozó előírások a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet 2. Fejezet 2.11.2. pontjában találhatók.

Az ATS egységek által légijárműveknek továbbított meteorológiai tájékoztatásokra vonatkozó előírások jelen szabályzatban találhatók (lásd I. Rész 7.3. és 10.3., III. Rész 6. és 15., IV. Rész 7. és VI. Rész 1.3. pontját). A SIGMET közleményeknek és egyéb nyílt nyelvű meteorológiai közlemények írott és élőszavas formáit az ICAO Annex 3. rendelkezései szabályozzák.

4.3.2.1. IFR repülésről VFR repülésre áttérni szándékozó légijárművezetőnek 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"

4.3.2.2. A repülőtérén uralkodó meteorológiai körülményekről szóló tájékoztatást, amelyet az érintett ATS egységnek - jelen szabályzat III. Rész 6. és 15., valamint az IV. Rész 7. pontjának megfelelően - kell továbbítani a légijárművek számára, a meteorológiai hivatal által adott alábbi meteorológiai tájékoztatásokból kell összeállítani, kiegészítve azokat az ATS egységnél elhelyezett meteorológiai érzékelőkből származó, az induló és érkező légijárművek - amelyek a megfelelő - számára szóló tájékoztatásokkal, különös tekintettel a talajszélre és a futópálya menti látástávolságra:

a) az érkező és induló légijárművek számára szóló, a repülőtérén helyi szétosztású meteorológiai jelentések,
b) az útvonalon repülő légijárművek részére szóló, a repülőtérén kívüli szétosztású METAR és SPECI kód formátumú meteorológiai jelentések.

4.3.2.3. A fenti 4.3.2.2. pontba foglalt meteorológiai tájékoztatásokat, szükség szerint, az alább leírtaknak megfelelően nyújtott információkból kell összeállítani.

4.3.2.3.1. Átlagos talajszél iránya, sebessége és az attól való lényeges eltérések

4.3.2.3.1.1. A meteorológiai jelentésekben az irányt a földrajzi É-től mért fokban, a sebességet pedig csomóban kell megadni. Minden iránybeli és sebességváltozást az elmúlt 10 perces időperiódusra kell vonatkoztatni.

Az iránybeli változásokat a két szélső érték megjelölésével kell megadni, ha ezek teljes értéke 60 fok vagy annál nagyobb de 180 foknál kisebb és a szél átlagsebessége 3 csomónál (6 km/h) nagyobb. Ilyen esetekben a szélirány két szélső értékét kell megadni;

Egyéb esetekben a szélirányváltozást az átlagos irány megjelölése nélkül, változóként (VRB) kell megadni az átlagos szélerősséggel együtt.

A szélesebbésségbeli (lökések) az elmúlt 10 percben bekövetkezett változásokat csak akkor kell jelenteni, ha az eltérés az átlagos sebességnél 10 csomóval (20 km/h), vagy többel nagyobb.

Megjegyzés: A társított meteorológiai hivatal az ATS egységeknek a talajszél irányára vonatkozó tájékoztatást a földrajzi É-től mért fokokban adja meg (pl: METAR, TAF). Az ATS egységek a légijárművezetők számára a talajszél irányát a talajszél irányjelző műszer által mutatott mágneses fokokban adják meg.

4.3.2.3.1.2. A repülőtérén helyileg szétosztott meteorológiai jelentésekben:

a) a talajszél irányát és sebességét 2. perces időközökre kell átlagolni,
b) a szélesebbésség eltéréseknél a legnagyobb és legkisebb értékeket kell megadni,
c) az induló légijárműveknek szóló jelentésekben a gyenge, változó talajszel, ha annak erőssége 3 csomó (6 km/h), vagy annál kevesebb, amikor csak lehetséges, szélirány tartományt is belefoglalva kell megadni.

4.3.2.3.1.3. A repülőtérén kívüli szétosztásra kerülő meteorológiai jelentésekben:

a) a talajszél irányát és sebességét 10 perces időközökre kell átlagolni,
b) a szélesebbésség-eltéréseknél a legnagyobb értéket kell megadni. A legkisebb értéket nem kell belefoglalni.

4.3.2.3.2. A látástávolság és jelentős iránybeli eltérések

4.3.2.3.2.1. Amikor a látástávolság 500 m vagy ennél kevesebb, azt 50 méteres egységekben kell kifejezni. Amikor a látástávolság 500 m vagy ennél több, de 5000 m-nél kevesebb, 100 m-enként kell megadni, és ha 5000 m vagy annál több, de 10 km-nél kevesebb, kilométerenként kell megadni.

Amikor a látástávolság 10 km vagy annál több, csak 10 km-t kell megadni, kivéve, ha a "CAVOK" használatának feltételei fennállnak.

Ahol a látástávolságban jelentős iránybeli eltérések tapasztalhatók, további értékeket kell adni, jelezve a megfigyelés irányát, külön figyelmet fordítva induló légijárművek esetében a látástávolság értékekre a felszállás irányában, és érkező légijárművek esetében a megközelítési és leszállási terület látástávolság értékeire.

4.3.2.3.2.2. A repülőtérén helyileg szétosztott meteorológiai jelentésekben a látástávolságnak magába kell foglalnia:

a) az induló légijármű felszállási és emelkedési területén,
b) az érkező légijármű megközelítési és leszállási területén uralkodó látási körülményeket.

4.3.2.3.2.3. A repülőtérén kívüli szétosztásra kerülő meteorológiai jelentésekben a látástávolságnak magába kell foglalnia a repülőtérén és annak közvetlen környezetében uralkodó látási körülményeket. A különböző irányban jelentkező jelentős látás különbséget:

a) a legkisebb látástávolság-értékkel kell jelenteni,
b) további értékeket kell megadni, jelezve a megfigyelés irányait.

4.3.2.3.3. Futópálya menti látástávolság

4.3.2.3.3.1. A futópálya menti látástávolság-értékeket 800 m-ig a rendelkezésre álló megfigyeléseknek megfelelően 25-60 m-es egységekben, 800 m felett pedig 100 m-es egységekben kell megadni. Ha valamely futópálya menti látástávolság érték a használatos jelentési skálába nem illeszthető be, azt a skála legközelebbi alacsonyabb értékére kell lekerekíteni.

4.3.2.3.3.2. A repülőtérén helyileg szétosztott meteorológiai jelentésekben az RVR frissítésnek 1 perces átlagértéken kell alapulnia és:

a) Ha a futópálya menti látástávolság érték a használatos rendszer felső mérés határa fölött van, ezt a következő formában kell jelenteni:

Például: "Az RVR 1500 m felett van", ahol az 1500-as szám a rendszer által meghatározható legnagyobb érték; vagy

ha a futópálya menti látástávolság érték a használatos rendszer alsó méréshatára alatt van, ezt a következő formában kell jelenteni:

Például: "Az RVR 75 m alatt van".

b) Ha a futópálya menti látástávolság megfigyelése a futópálya mentén csak egy helyről, a küszöbtől kb. 300 m távolságra történik, ezt a hely megjelölése nélkül kell megadni.

Például: "20-as futópályára az RVR 600 m"; vagy

Ha a futópálya menti látástávolság megfigyelése a futópálya mentén több helyről történik, először a földetérési pontra vonatkozó értéket kell megadni, melyet azután a futópálya közepére és a futópálya végére vonatkozó érték követ. Azon helyeket, melyekre ezen értékek vonatkoznak a meteorológiai jelentésekben futópálya földetérési pont (TDZ), futópálya közepe (MID) és futópálya vége (END) kifejezéssel kell megadni.

Például: "RVR 16-os futópálya földetérési pont 600 m, futópálya közepe 400 m, futópálya vége 400 m".

Megjegyzés: Ahol mind a három helyre adnak jelentést, a helymegjelölés elhagyható, feltéve, hogy az értékeket a fentiekben meghatározott sorrendben adják,

Például: "RVR 06-os futópálya 600 m, 400 m, 400 m".

c) Ahol egynél több futópályát használnak, a rendelkezésre álló futópálya menti látástávolság-értékeket mindegyik futópályára meg kell adni és jelezni kell, hogy az értékek melyik futópályára vonatkoznak.

Például: "26-os futópálya RVR 800 m, 20-as futópálya 700 m".

Ha egynél több futópályát használnak, de a futópálya menti látástávolság-érték csak az egyik futópályára áll rendelkezésre, a futópályát azonosítani kell.

Például: "20-as futópálya RVR 600 m".

4.3.2.3.3.3. A repülőtérén kívüli szétosztásra kerülő meteorológiai jelentésekben az RVR frissítésnek 10 perces átlag értéken kell alapulnia és:

a) Csak a földetérési pontra vonatkozó értéket kell megadni, a futópályaszakasz megjelölése nélkül.

b) Ahol egynél több futópályát használnak leszállásra a rendelkezésre álló, a földetérési pontra vonatkozó futópálya menti látástávolság-értékeket valamennyi - de legfeljebb négy - futópályára kell megadni és jelezni kell, hogy az érték melyik pályára vonatkozik.

Például: "26-os futópálya RVR 500 m, 20-as futópálya RVR 800 m".

c) Amennyiben a futópálya menti látástávolság értékek a soron következő észlelési időt közvetlenül megelőző 10 perces időperióduson belül eltérő tendenciát mutattak oly módon, hogy az első 5 percben mért érték 100 m-rel, vagy többel különbözik a második 5 percben mért értéktől, ezt jelezni kell. A javuló tendenciát "U" betűvel, míg a csökkenő tendenciát "D" betűvel kell jelezni.

Például: "12-es futópálya RVR 500 m, csökkenő".

d) Amennyiben a futópálya menti látástávolság-értékek a soron következő észlelési időt közvetlenül megelőző 10 perces időperióduson belül nem jeleznek eltérő tendenciát, ezt "N" betűvel kell jelezni.

e) Amennyiben az 1 perces futópálya menti látástávolság-értékek a soron következő észlelési időt közvetlenül megelőző 10 perces időperióduson belül 50 m-es, vagy ettől nagyobb értékben, illetve több mint 20% értékben egymástól különböznek - attól függően, hogy melyik eltérés a nagyobb - az 1 perces minimum értéket és az 1 perces maximum értéket kell a jelentésben megadni a 10 perces átlagérték helyett. *Például:* "18-as futópálya RVR legkevesebb 700 m, legtöbb 1100 m".

4.3.2.3.4. Aktuális időjárási körülmények

4.3.2.3.4.1. Az aktuális időjárási körülményeket a következőképpen kell megadni: szitálás, eső, hó, hódara, fagyott eső, jégkristályok, jégeső, aprószemű jégeső és/vagy fagyott hó, köd, párásság, homok, por (nagy kiterjedésű), száraz légköri homály, füst, vulkáni hamu, portölcsér, szélroham, tölcsérfelhő (tornádó vagy víztölcsér), porvihar, homokvihar.

4.3.2.3.4.2. A 4.3.2.3.4.1. pontban feltüntetett jelenségeket szükség szerint ki kell egészíteni az alábbi jellemzőkkel: zivatar (mennydörgés), zápor, túlhűlt (vízcseppek, vagy csapadék), fűvás (2 m feletti), alacsonyszintű fűvás (2 m alatti) talajmenti (köd), foltok (köd), túlnyomóan (pl. a repülőtér túlnyomó része ködös, az egyéb területek ködmentesek).

4.3.2.3.4.3. Ugyancsak meg kell adni a jelenségek intenzitását (könnyű, közepes, erős), vagy szükség szerint, a jelentett tényleges időjárási jelenségek a repülőtérhez (környezetéhez) viszonyított helyzetét.

4.3.2.3.5. Alacsony szintű felhők mennyisége és a felhőalap magassága

A felhő:

- mennyiségét 1/8-2/8 között FEW (kissé felhős), 3/8-4/8 között SCT (scattered - közepesen felhős), 5/8-7/8 között BKN (broken - erősen felhős), illetve 8/8 esetén OVC (overcast - borult) jelölést alkalmazva kell megadni,

- felhő típusát csak CB (cumulonimbus - zivatarfelhő), vagy TCU (towering cumulus - tornyos gomolyfelhő) esetén kell megadni,

- és a felhőalap magasságát lábban kifejezve kell megadni a fenti sorrendben.

Ha a legalacsonyabb felhőréteg alapja elmosódott, vagy egyenetlen, illetve gyorsan változik, akkor a felhő, illetve felhőfoszlányok legkisebb magasságát kell megadni jellemzőik leírásával együtt.

Ha az égbolt felhőtlen, de a CAVOK rövidítés nem alkalmazható SKC-t (sky clear - felhőtlen) kifejezést kell használni.

Ha az égbolt felhős és a függőleges látásra vonatkozó tájékoztatás rendelkezésre áll, azt VER VIS kifejezéssel és az aktuális értékkel együtt kell megadni.

4.3.2.3.6. A levegő hőmérséklete és a harmatpont

A levegő hőmérsékletét és a harmatpontot a legközelebbi egész Celsius fokra kerekítve kell megadni úgy, hogy az észlelt értékeknél beleértve a 0,5° Celsius-t a következő nagyobb egész Celsius fokra kell kerekíteni.

4.3.2.3.7. Magasságmérő-beállítás(ok)

QNH magasságmérő-beállítást kell megadni. Ha a helyi eljárások úgy rendelkeznek, akkor a QFE értéket is minden alkalommal meg kell adni, vagy csak akkor kell megadni, ha a légijármű vezetője kéri.

A magasságmérő-beállítási értékeket hectopascalban kell megadni, tört érték esetén a kisebb egész hectopascal értékre lekerekítve.

4.3.2.3.8. Egyéb lényeges tájékoztatások

4.3.2.3.8.1. Idetartozik bármilyen rendelkezésre álló tájékoztatás a repülőtér körzetére és a megközelítési, megszakított megközelítési, illetve kezdeti emelkedési területek jelenlegi meteorológiai állapotáról a következőkre vonatkozóan: cumulonimbus felhő vagy zivatar elhelyezkedése, közepes vagy erős turbulencia, széllyírás, jégeső, erős szélbetörési front, közepes vagy erős jegesedés, ónos csapadék, erős hegyi hullámok, homokvihar, porvihar, hófúvás, tornádó vagy víztölcsér.

Ugyancsak meg kell adni légijárművek üzemelésére jelentőséggel bíró korábbi időjárási jelenségeket (túlhűlt csapadék, közepes vagy erős csapadék, közepes vagy erős hófúvás, por- vagy homokvihar, zivatar, tornádó vagy víztölcsér, vulkáni hamu), amelyeket az utoljára kiadott rendszeres jelentés kiadása óta, vagy az elmúlt órában észleltek (attól függően, melyik a rövidebb időszak).

4.3.2.3.8.2. A repülőtérén kívüli szétosztásra kerülő meteorológiai jelentésekben csak a széllyírásra és a 4.3.2.3.8.1. pontban megadott, a légijárművek üzemelésére jelentőséggel bíró információkat kell belefoglalni.

4.3.2.3.9. Amennyiben a látástávolság 10 km vagy több, nincs felhőzet 1500 m (5000 láb), vagy a legmagasabb minimális szektor magasság alatt - attól függően, hogy melyik a nagyobb -, nincs cumulonimbus és nincsen a 4.3.2.3.4.1. és 4.3.2.3.4.2. pontokban felsorolt lényeges meteorológiai jelenség, a látástávolságot, az RVR-t, az aktuális időjárási körülményeket, a felhőzet mennyiségét, fajtáját és magasságát a "CAVOK" kifejezéssel kell helyettesíteni.

4.3.2. Navigációs berendezések működésére vonatkozó közlemények

Megjegyzés: A navigációs berendezések működésével kapcsolatos információadási kötelezettséget az 1. számú melléklet 3.1.3. pontja tartalmazza.

4.3.3.1. 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.

4.3.4. A repülőtéri állapotra vonatkozó tájékoztatást tartalmazó közlemények

Megjegyzés: A repülőtéri állapotra vonatkozó tájékoztatás kiadására vonatkozó előírások a IV. Rész 8. pontjában találhatók.

4.3.4.1. Amikor repülőtéri állapotról tájékoztatást adnak, azt világosan és röviden kell megtenni úgy, hogy megkönnyítse a leírt helyzet megértését a légijárművezetők részére. Ezt a tájékoztatást minden alkalommal meg kell adni, amikor a szolgálatos irányító a biztonság érdekében szükségesnek tartja, vagy amikor a légijármű kéri.

Amennyiben a tájékoztatást az irányító kezdeményezi, azt az összes érintett légi jármű részére kellő időben továbbítani kell ahhoz, hogy a légi járművezető azt megfelelően felhasználhassa.

4.3.4.2. Valamennyi érintett légi járművet tájékoztatni kell, ha a futópályán víz található. A tájékoztatást az irányítónak kell kezdeményeznie és az alábbi kifejezéseket kell használnia:

PÁRÁS - DAMP

- a felület színe megváltozott a lecsapódó pára hatására,

NEDVES - WET

- a felület nedves, de nincsenek víztócsák,

VÍZFOLTOK - WATER PATCHES

- a felületen vízfoltok vannak és NAGYFELÜLETŰ VÍZFOLTOK - FLOODED

- nagy kiterjedésű víztócsák találhatók a felületen.

4.3.5. *Légiforgalmi eseményjelentésekre vonatkozó közlemények*

4.3.5.1. Amikor az eseményben érintett légi jármű rendeltetési repülőtere kívül esik azon ATS egység felelősségi területén, ahol az esemény bekövetkezett, az érintett ATS egység emlékeztesse a légi jármű vezetőjét, hogy a leszállási repülőterén a légiforgalmi eseményt írásban is jelentse.

Megjegyzés: A Légiforgalmi Esemény Jelentés Űrlap kitöltésére vonatkozó előírásokat a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet "O." Függeléké tartalmazza.

IX. Rész

KÖZLEMÉNYVÁLTÁSOK SORÁN ALKALMAZANDÓ KIFEJEZÉSEK

1. Rádió-összeköttetési eljárások

1.1. A rádió-összeköttetések során be kell tartani az ICAO 10 Annex II. kötetében meghatározottakat. A légi jármű-vezetők, a légiforgalmi szolgálatok és más földi szolgálatok személyzeteinek ezen rádió-összeköttetési eljárásokkal teljes mértékben tisztában kell lenniük.

2. Általános rész

2.1. A jelen rész 3. pontjában közölt legtöbb kifejezés teljes közleményt tartalmaz hívójel nélkül. Az összeállításnál nem törekedtünk a teljességre. Azokban az esetekben, amikor a közlemények mások, a légi jármű-vezetők, az ATS és a földi szolgálatok személyzeteitől elvárják, hogy megfelelő kiegészítő kifejezéseket alkalmazzanak, és ezek olyan tömörek és érthetőek legyenek, hogy kizárják az adott nyelvet nem anyanyelvként beszélő személyek részéről a félreértést.

2.2. A kifejezéseket a könnyebb rendszerezés kedvéért a légiforgalmi szolgálatok fajtáinak megfelelően csoportosítottuk. Az alkalmazóknak azonban ismerniük és szükség szerint használniuk kell az általuk nyújtott légiforgalmi szolgálatra kifejezetten vonatkozó kifejezéseket is. Valamennyi kifejezést hívójellel együtt (értelmszerűen légi jármű, földi jármű, ATC vagy egyéb) kell használni. A 3. pontban felsorolt kifejezések a jobb megértés érdekében, hívójel nélkül szerepelnek. A rádiótávbeszélőn leadott közlemények, hívójelek összeállítására és a rádióösszeköttetési eljárásokra vonatkozó előírásokat az ICAO 10. Annex II. kötete tartalmazza.

2.3. A 3. pont légi jármű-vezetők, ATS és más földi személyzetek által használható kifejezéseket tartalmaz. A munkaterületeken üzemelő földi járművek részére 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 "GURULJON" szó helyett a "HALADJON" szót kell használni.

2.4. Feltételes kifejezéseket, mint például a "leszálló légi jármű mögött", csak akkor szabad a használatos futópályát érintő mozgásokra használni, amikor a megfelelő légiforgalmi irányító vagy légi jármű-vezető látja a szóbanforgó légi- vagy földi járművet.

2.5. Angol nyelvű közleményváltásnál a városneveket az angol nyelvű kiejtésnek megfelelően, magyar nyelvű közleményváltásnál a magyar nevének megfelelően kell kiejteni (pl. MOSCOW-MOSZKVA, VIENNA-BÉCS).

2.5.1. A magyar nyelvű közleményváltásokban a számjegyeket az alábbiak szerint kell kiejteni:

Megnevezés	Példák a kiejtésre
Távolság, látástávolság RVR	ÖT kilométer, KÉTEZERHÁROMSZÁZ HÁROMSZÁZÖTVEN, HETVENÖT méter
Magasságok Repülési szint	NEGYVEN KETTŐ-HARMINC vagy KETTŐSZÁZHARMINC(AS)
Tengerszint feletti magasság, felhőalap	EZERÖTSZÁZ, KETTŐEZERÖTSZÁZ, HETESEZER láb,
Sebesség	KETTŐSZÁZÖTVEN csomó NULLA-NYOLCVANHÁROM, KETTŐ-EGY mach KETTŐEZERÖTSZÁZ láb/perc
Írányok, szélirány, útirány, radiál	NULLA-NYOLCVANÖT, SZÁZHETVEN, KETTŐSZÁZÖTVEN fok
Légnyomás	KILENC SZÁZKILENCSVENNYOLC, EZERTIZENKETTŐ
Hőmérséklet, harmatpont	ÖT, TIZENÖT, TIZENHÁROME GÉSZ-KETTŐ
Transzponder kód	NULLA-NULLA-HUSZONÖT HUSZONHÁROM-TIZENKETTŐ, HATVAN-HUSZONHÉT
Futópálya	NULLA-KILENCES HARMINCEGYES TIZENHÁROM-BAL
Idő	TIZENNÉGY-HUSZONÖT ÓRA-HARMINC
Frekvencia	SZÁZHARMINCHÁROM-KOMA-KETTŐ, SZÁHARMINCH-KOMA-ÖTHETVENÖT
Rádióval való felszereltség	NYOLC-HARMINCHÁROM, NYOLC-HARMINCHÁRMAS

Megjegyzés: Rádió-összeköttetési nehézségek esetén szükségessé váló közleményismétlés esetén a számjegyek egyesével is kiejthetők, pl. KETTES-KILENCES-NULLA repülési szint.

2.6. A magyar nyelvű közleményváltások során az önözésnek megfelelő igeragozást kell használni.

2.7. Minden esetben vissza kell ismételni az ATC útvonal engedélyeket, a használatos futópályára való kigurulásra, annak keresztezésére, az azon való fel- vagy leszállásra, visszafordulásra kiadott engedélyeket.

2.8. A többi engedélyt vagy utasítást - beleértve a feltételes engedélyeket is - vissza kell ismételni, vagy olyan módon kell nyugtázni, hogy az érintettek meggyőződhesse nek róla, hogy az engedélyt vagy utasítást vették és aszerint fognak eljárni.

2.9. A használatos futópályával, magasságmérő beállítással, SSR kóddal, magassággal, irányokkal és sebességekkel kapcsolatos utasításokat is vissza kell ismételni, például:

ATS: (légijármű hívójele) ÁLLÍTS A TRANSZPONDERÉT HARMINC NÉGY-HUSZONÖT-re.

Légijármű válasza: HARMINC NÉGY-HUSZONÖT (légijármű hívójele)

Amikor egy légijármű magasságát 1013,2 h Pa szabvány légnyomás értékhez képest fejezik ki, akkor a magasságot jelző számjegyeket ki kell egészíteni a "REPÜLÉSI SZINT" szavakkal. Amikor egy légijármű magasságát a QNH vagy QFE magasságmérő beállítás szerint fejezik ki, akkor a magasságot jelző adatok után a LÁB vagy MÉTER szót kell alkalmazni.

2.10. A 3. pontban található kifejezések között nem szerepelnek azok a kifejezések és a rádióösszeköttetés közben használt alapszavak, amelyeket az ICAO 10 Annex II. kötete tartalmaz.

2.11. A zárójelben lévő szavak azt jelzik, hogy oda valamilyen speciális, pl. magasságra, helyre vagy időre 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.

3. Közleményváltások során alkalmazandó kifejezések

3.1. Általános rész

*Megjegyzés: A * jelölés a légijármű-vezetők által használt kifejezéseket jelzi.*

3.1.1. Repülési magasságok leírása (a továbbiakban csak mint "magasság" szerepel).

a) FLIGHT LEVEL (number)

(szám) REPÜLÉSI SZINT

b) (number) METRES

(szám) MÉTER

c) (number) FEET

(szám) LÁB

3.1.2. Magasságváltások, jelentések és függőleges sebességek

a) CLIMB (or DESCEND)

EMELKEDJEN (vagy SÜLLYEDJEN), majd szükség szerint:

i) TO (level)

(magasság)-IG

ii) TO REACH (level) AT (or BY) (time or significant point)

(magasságot) ELÉRNI (idő vagy fontos pont)-IG

iii) REPORT LEAVING (or PASSING, or REACHING) (LEVEL)

JELENTSE A (magasság) ELHAGYÁSÁT (vagy KERESZTEZÉSÉT, vagy ELÉRÉSÉT)

iv) REPORT PASSING EVEN (or ODD) LEVELS

JELENTSE A PÁROS (vagy PÁRATLAN) MAGASSÁGOK KERESZTEZÉSÉT

v) AT (number) METRES PER SECOND (or FEET PER MINUTE/MINIMUM (or MAXIMUM)/, MÁSODPERCENKÉNT (szám) MÉTERREL vagy PERCENKÉNT (szám) LÁBBAL/MINIMUM (vagy MAXIMUM)/

... csak ST légijárműveknél

vi) REPORT STARTING ACCELERATION (or DECELERATION)

JELENTSE A GYORSÍTÁS (vagy LASSÍTÁS) MEGKEZDÉSÉT

b) STEEP CLIMB (aircraft identification) ABOVE (or BENEATH) YOU,

LÉPCSŐZETES EMELKEDÉS (légijármű azonosító jele) ÖN FELT (vagy ÖN ALATT).

c) REQUEST LEVEL CHANGE FROM (name of unit) AT (time or significant point)

KÉRJEN MAGASSÁGVÁLTÁSRA ENGEDÉLYT (az egység neve)-TŐL (időpont)-KOR (vagy fontos pont)-NÁL

d) STOP CLIMB (or DESCENT) AT (level)

HAGYJA ABBA AZ EMELKEDÉST (vagy SÜLLYEDÉST) (magasság)-ON

e) CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level)

FOLYTASSA AZ EMELKEDÉST (vagy SÜLLYEDÉST) (magasság)-RA

f) EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) UNTIL PASSING (level)

GYORS EMELKEDÉS (vagy SÜLLYEDÉS) (magasság) KERESZTEZÉSÉIG

g) WHEN READY, CLIMB (or DESCENT) TO (level)

HA KÉSZ, EMELKEDJEN (VAGY SÜLLYEDJEN) (magasság)-IG

h) EXPECT DESCENT AT (time)

SÜLLYEDÉSI ENGEDÉLYT VÁRHAT (idő)-KOR

* i) REQUEST DESCENT AT (time)

KÉREK SÜLLYEDÉSI ENGEDÉLYT (idő)-KOR

... meghatározott időpontban vagy helyen megkövetelt cselekvés

j) IMMEDIATELY

AZONNAL

k) AFTER PASSING (significant point)

(fontos pont) KERESZTEZÉSE UTÁN

l) AT (time or significant point)

(idő)-KOR vagy (fontos pont)-NÁL

... tetszőleges időpontban vagy helyen, engedélyezett cselekvés

m) WHEN READY (instruction)

HA KÉSZ (utasítás)

... ha egy légijárművet felkérnek arra, hogy saját elkülönítéssel és VMC-ben emelkedjen vagy süllyedjen.

n) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC FROM (level) TO (level)

TARTSON SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉSSEL VMC-BEN (magasság)-TŐL (magasság)-IG

o) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (level)

TARTSON SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉST VMC-BEN (magasság) FELETT (vagy ALATT, vagy (magasság)-IG

... ha kétség merül fel, hogy egy légijármű a kiadott utasításoknak vagy engedélyeknek nem képes eleget tenni

p) IF NOT POSSIBLE (alternative instruction) AND ADVISE

HA NEM LEHETSÉGES (utasítások) ÉS ÉRTESÍTSEN

... ha a légi jármű személyzete nem képes a kiadott utasításoknak vagy engedélyeknek eleget tenni.

*q) UNABLE TO COMPLY

KÉPTELEN VAGYOK TELJESÍTENI (utasítás)

... az ACAS megoldási tanácsadásra végrehajtott emelkedést/süllyedést követően (légi jármű-vezető és irányítói közleményváltás).

*r) TCAS CLIMB or (DESCENT)

TCAS EMELKEDÉS vagy (SÜLLYEDÉS)

s) (acknowledgement) (nyugtázás)

... az ACAS "konfliktus helyzet megszűnt" bejelentést követően (légi jármű-vezető és irányítói közleményváltás).

*t) RETURNING TO (assigned clearance)

VISSZATÉRÜNK A (kiadott engedély)-hez

u) (nyugtázás) vagy (módosított engedély kiadása)

... az ACAS megoldási tanácsadásra végrehajtott manőver befejezését követően (légi jármű-vezető és irányítói közleményváltás).

*v) TCAS CLIMB or (DESCENT), RETURNING TO (assigned clearance) TCAS EMELKEDÉS vagy (SÜLLYEDÉS) VISSZATÉRÜNK a (kiadott engedély)-hez

w) (nyugtázás) vagy (módosított engedély kiadása)

... az ACAS megoldási tanácsadásra végrehajtott manőver befejeztével az engedélyhez való visszatéréskor (légi jármű-vezető és irányítói közleményváltás).

*x) TCAS CLIMB or (DESCENT), COMPLETED (assigned clearance) RESUMED

TCAS EMELKEDÉS vagy (SÜLLYEDÉS) BEFEJEZŐDÖTT a (kiadott engedély)-hez VISSZATÉRTEM

y) (nyugtázás) vagy (módosított engedély kiadása)

... amikor az ACAS megoldási tanácsadásra végrehajtott manőver miatt kiadott engedély nem hajtható végre (légi jármű-vezető és irányítói közleményváltás).

*z) UNABLE TO COMPLY TCAS RESOLUTION ADVISORY

KÉPTELEN VAGYOK TELJESÍTENI, TCAS MEGOLDÁSI TANÁCSADÁS miatt

aa) (nyugtázás)

3.1.3. Irányításadás és/vagy frekvenciaváltás

a) CONTACT (unit call sign) (frequency)

TÉRJEN ÁT (egység neve)-RE (frekvencia)

CONTACT (unit call sign) CHANNEL (name)

TÉRJEN ÁT (egység neve) (érték) CSATORNÁRA

b) AT (or OVER) (time or place) CONTACT (unit call sign) (frequency)

(időpont)-KOR (vagy hely) FELETT VEGYE FEL AZ ÖSSZEKÖTTETÉST (egység elnevezése) (frekvencián)

AT (or OVER) (time or place) CONTACT (unit call sign) CHANNEL (name)

(időben vagy helyen) (-KOR) (vagy -NÁL) VEGYE FEL AZ ÖSSZEKÖTTETÉST (egység neve) (érték) CSATORNÁN

c) IF NO CONTACT (instructions)

HA NEM TUD ÖSSZEKÖTTETÉST LÉTESÍTENI (utasítások)

Megjegyzés: Egy légi járművet felkérhetnek, hogy figyeljen egy adott frekvencián/csatornán, ha az ATS egység kezdeményezi az első hívást (STAND BY) vagy, hogy hallgasson meg egy adott frekvencián/csatornán sugárzott adást (MONITOR).

d) STAND BY (frequency) (or CHANNEL (name)) FOR (unit call sign)

FIGYELJE (frekvencián) (vagy CSATORNÁN) (egység neve) ADÁSÁT

*e) REQUEST CHANGE TO (frequency) (or CHANNEL (érték))

KÉRÜNK ENGEDÉLYT (frekvencia)-RA (vagy érték) CSATORNÁRA VALÓ ÁTTÉRÉSRE

f) FREQUENCY (or CHANNEL) CHANGE APPROVED

FREKVENCIA (vagy CSATORNA)-VÁLTÁS ENGEDÉLYEZVE

g) MONITOR (unit call sign) (frequency) (or CHANNEL (name))

HALGASSA MEG (egység neve) ADÁSÁT (frekvencia) (vagy CSATORNÁ)-N

*h) MONITORING (frequency) (or CHANNEL (name))

MEGHALLGATJUK A (frekvencia) (vagy CSATORNÁ)-T

i) WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency) (or CHANNEL (name))

HA KÉSZ, TÉRJEN ÁT (egység neve)-RA (frekvencia) (vagy érték) CSATORNÁRA

j) REMAIN THIS FREQUENCY (or CHANNEL)

MARADJON EZEN A FREKVENCIÁN (vagy CSATORNÁN)

3.1.4. Hívójel változtatás

... utasítás a légijármű részére, hogy változtassa meg hívójelét

a) CHANGE YOUR CALL SIGN TO (new call sign) /UNTIL FURTHER ADVISED/

/TOVÁBBI ÉRTESÍTÉSIG/ VÁLTOZTASSA MEG A HÍVÓJELÉT (új hívójel)-RE

... értesítés a légijármű részére, hogy térjen vissza a repülési tervben szereplő hívójel használatára

b) REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (call sign) /AT (significant point)/

TÉRJEN VISSZA A REPÜLÉSI TERV SZERINTI (hívójel) HÍVÓJEL HASZNÁLATÁRA /(fontos pont)-NÁL/

3.1.5. Forgalmi tájékoztatás

a) TRAFFIC (information)

FORGALMI (tájékoztatás)

... forgalmi tájékoztatás, ha nincs tudomás a légtérben működő légitrafordalomról

b) NO REPORTED TRAFFIC

NINCS BEJELENTETT FORGALOM

... forgalmi tájékoztatás nyugtázása

*c) LOOKING OUT

FIGYELÜNK

*d) TRAFFIC IN SIGHT

A FORGALMAT LÁTJUK

*e) NEGATIVE CONTACT /reasons/

A FORGALMAT NEM LÁTJUK /(ok) MIATT/

f) /ADDITIONAL/ TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time),

/TOVÁBBI / MÉRVADÓ FORGALOM (irány) FELÉ, (légijármű típusa) (magasság), SZÁMÍTOTT vagy MOST (fontos pont) (idő)-KOR

g) TRAFFIC IS (classification) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS /or ESTIMATED/OVER (place) AT (time) REPORTED/level(s)/or LEVEL UNKNOWN/MOVING (direction) (other pertinent information, if any).

MÉRVADÓ FORGALOM (meghatározása) SZEMÉLYZET NÉLKÜLI SZABAD BALLONOK), (hely) FELETT (idő)-KOR, (vagy hely) FELETT (idő)-KOR VÁRHATÓK). JELENTETT MAGASSÁGOK (szám vagy számok), /vagy MAGASSÁG ISMERETLEN/ MOZGÁSA (irány) (további információ, ha rendelkezésre áll)

3.1.6. Meteorológiai körülmények

a) WIND (number) DEGREES (number) (units)

SZÉL (szám) FOK (szám) (egység)

b) WIND AT (height/altitude/flight level) (number) DEGREES (number) (units)

SZÉL (magasság)-ON (szám) FOK (szám) (egység)

Megjegyzés: A széladatokat mindig az általános irány, az átlagos sebesség és az esetleges lényeges változások adataival kell megadni.

c) VISIBILITY (distance) /direction/

LÁTÁSTÁVOLSÁG (távolság) /irány/

d) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR)/RUNWAY (number)/ (distance)/

FUTÓPÁLYA MENTI LÁTÁSTÁVOLSÁG (vagy RVR)/PÁLYA JELÖLÉSE (távolság)/

... ha az RVR értékeket több helyen mérik:

e) RVR/RUNWAY (number) (first position) (distance), (second position), (third position) (distance)

RVR (futópálya-jelölés) (első észlelési hely) (látástávolság), (második észlelési hely) (látástávolság), (harmadik észlelési hely) (látástávolság)

Megjegyzés: A többszörös RVR értékeket úgy kell megadni, hogy azok a földetérési zóna, a pálya középső része és a pálya utolsó, kigurulási/megállási zóna RVR értékeit tükrözzék.

... abban az esetben, ha az egyik pontra vonatkozó RVR érték nem áll rendelkezésre, ezt a közleménybe a megfelelő helyre bele kell foglalni:

f) RVR/RUNWAY (number)/ (first position) (distance), (second position) MISSING, (third position) (distance)

RVR/ FUTÓPÁLYA (jelölése)/ (első észlelési hely), (látástávolság), (második észlelési hely) HIÁNYZIK, (harmadik észlelési hely) (látástávolság)

g) PRESENT WEATHER (details)

AKTUÁLIS IDŐJÁRÁS (leírás)

h) CLOUD (amount, /type/ and height of base), FEW, or SCATTERED, or BROKEN, or OVERCAST, or SKY CLEAR)

FELHŐZET (mennyiség), /típus/, (felhőalap magassága) (KISSÉ FELHŐS vagy KÖZEPESEN FELHŐS, vagy ERŐSEN FELHŐS, vagy BORULT vagy FELHŐTLEN)

i) CAVOK
CAVOK

Megjegyzés: CAVOK kiejtése KAV OKÉ.

j) TEMPERATURE /MINUS/ (number) (and/or DEWPOINT /MINUS/ (number)
HŐMÉRSÉKLET /MINUSZ/ (szám) (és/vagy HARMATPONT /MINUSZ/ (szám)

k) QNH (or QFE) (number) /units/
QNH (vagy QFE) (szám) /egység/

l) MODERATE (or SEVERE) ICING (or TURBULENCE)/IN CLOUD/ (area)
KÖZEPES (vagy ERŐS) JEGESEDES (vagy TURBULENCIA/FELHŐBEN/ (terület)

m) REPORT FLIGHT CONDITIONS
JELENTSE A REPÜLÉSMETEOROLÓGIAI KÖRÜLMÉNYEKET

3.1.7. Helyzetjelentés

a) NEXT REPORT AT (significant point)
LEGKÖZELEBB (fontos pont)-OT JELENTSE

... ha a légi jármű-vezetőt felkérjük, hogy ne jelentse a fontos pontokat egy meghatározott helyig:

b) OMIT POSITION REPORTS /UNTIL (specify)/
MELLŐZZE A HELYZETJELENTÉST/(fontos pont)-IG/

c) RESUME POSITION REPORTING
FOLYTASSA A HELYZETJELENTÉSEK ADÁSÁT

3.1.8. További jelentések

a) REPORT PASSING (significant point)
JELENTSE (fontos pont) ÁTREPÜLÉSÉT
... ha megkövetelik egy meghatározott hely, vagy egy meghatározott távolság jelentését:

b) REPORT (distance) FROM (name of DME station)
JELENTSE A (megnevezés) DME-TŐL MÉRT (érték) TÁVOLSÁGOT

c) REPORT PASSING (three digits) RADIAL (name of VOR) VOR
JELENTSE A (megnevezés) VOR (három számjegy) RADIÁLJÁNAK KERESZTEZÉSÉT
... ha a légi jármű tényleges tartózkodási helyének megadását kéri:

d) REPORT DISTANCE FROM (significant point)
JELENTSE (fontos pont)-TŐL VALÓ TÁVOLSÁGÁT
e) REPORT DISTANCE FROM (name of DME station) DME
JELENTSE A (megnevezés) DME-TŐL VALÓ TÁVOLSÁGÁT

3.1.9. Repülőtéri tájékoztatások

a) RUNWAY (number) (condition)
FUTÓPÁLYA (szám) (állapot)

b) LANDING SURFACE (condition)
LESZÁLLÓTERÜLET (állapot)

c) CAUTION, CONSTRUCTION WORK (location)
VIGYÁZAT, ÉPÍTKEZÉS (hely meghatározása)

d) CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY (number)
VIGYÁZAT (ok meghatározása) A (szám)-U FUTÓPÁLYA JOBB (BAL) (MINDKÉT) OLDALÁN

e) CAUTION, WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION)
(position and any necessary advice)

VIGYÁZAT, MUNKAVÉGZÉS (vagy AKADÁLY) (hely meghatározása és további fontos tájékoztatások)

f) RUNWAY REPORT AT (observation time) RUNWAY (number) (type of precipitant) UP TO (depth of deposit)

MILLIMETRES, BRAKING ACTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM TO POOR, or POOR, or UNRELIABLE) (and/or BRAKING COEFFICIENT (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 (értéke)/

g) BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM, or POOR)

(légijárműtípus) ÁLTAL JELENTETT FÉKHATÁS (idő)-KOR JÓ (vagy KÖZEPES, vagy ROSSZ)

h) RUNWAY (or TAXIWAY) 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)/.

FUTÓPÁLYA (vagy GURULÓÚT) NEDVES/vagy PÁRÁS, VÍZFOLTOK, VÍZRÉTEG (mélysége), ELTAKARÍTOTT HÓ (hómentes terület hossza és szélessége, ha rendelkezésre áll), FELÜLETKEZELT, SZÁRAZ HÓFOLTOKKAL BORÍTOTT, NEDVES HÓ, ÖSSZENYOMOTT HÓ, LATYAK, FAGYOTT LATYAK, JÉG, CSAPADÉKRÉTEG ALATT JÉGFELÜLET, HÓ és JÉG, HÓFALAK, HÓPADOK, FAGYOTT GÖRÖNGYÖK ÉS GERINCEK)/

3.1.10. Látásos és nem látásos berendezések üzemi állapota

a) (specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number) (description of deficiency)

(a látásos vagy nem látásos berendezés megnevezése) FUTÓPÁLYA (számok) (rendellenesség leírása)

b) (type) LIGHTING (unserviceability)

(típus) FÉNYEK (rendellenesség leírása)

c) MLS/ILS CATEGORY (category) (serviceability state)

MLS/ILS (szám) KATEGÓRIA (üzemi állapot leírása)

d) TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency)

GURULÓÚTFÉNYEK (rendellenesség leírása)

e) (type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency)

(VASI típusa) FUTÓPÁLYA (szám) (rendellenesség leírása)

f) SECONDARY POWER SUPPLY NOT AVAILABLE

MÁSODLAGOS ÁRAMFORRÁS NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE

3.1.11. Légijárművek felszereltsége

... 8,33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülékkel, RNAV berendezéssel vagy UHF rádióval való felszereltség iránti érdeklődés:

ADVISE (EIGHT POINT THREE THREE) (or RNAV) (or UHF) EQUIPPED

JELENTSE (NYOLC HARMINCHÁRMAS RÁDIÓ) (vagy RNAV BERENDEZÉS) (vagy UHF RÁDIÓ) VAN-E A FEDÉLZETEN

... felszereltség megerősítése és tagadása:

*a) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE (RNAV) (or UHF) EQUIPPED

VAN (NYOLC HARMINCHÁRMAS RÁDIÓ) (vagy RNAV BERENDEZÉS) (vagy UHF RÁDIÓ) A FEDÉLZETEN

b) NEGATIVE (EIGHT POINT THREE THREE) (or - RNAV) (or UHF)

NINCS (NYOLC HARMINCHÁRMAS RÁDIÓ) (vagy RNAV BERENDEZÉS) (vagy UHF RÁDIÓ) A FEDÉLZETEN

Megjegyzés: Ezt a közleményt az ATC egységek is használhatják, amikor az átvevő egységet tájékoztatják az érintett berendezés hiányáról.

... felmentés:

a) ADVISE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTION STATUS

JELEZZE VAN-E FELMENTÉSE NYOLC HARMINCHÁRMAS FELSZERELTSÉG ALÓL

b) EXEMPTED EIGHT POINT THREE THREE

... 8,33-as csatornabeállítás megerősítése:

a) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE CHANNEL (name)

ERŐSÍTSE MEG A NYOLC HARMINCHÁRMAS CSATORNABEÁLLÍTÁST (érték)

b) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE

CHANNEL (name)

MEGERŐSÍTEM, NYOLC HARMINCHÁRMAS CSATORNA (érték) BEÁLLÍTVA

... annak jelzése, hogy az engedélyt azért adják ki, mert ellenkező esetben a légijármű 8,33-as légtérbe lépne be:

(clearance/instruction) DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT

(engedély/utasítás) NYOLC HARMINCHÁRMAS FELSZERELTSÉG HIÁNYA MIATT

3.2. Körzeti irányító szolgálatok

3.2.1. Egy engedély kiadása

a) (name of unit) CLEAR (aircraft identification)

(egység neve) ENGEDÉLYEZI (légijármű hívójele)-T

b) (aircraft) CLEARED TO

(légijármű hívójele) ENGEDÉLYEZVE ...-IG

c) RECLEARED (amended clearance details)

TOVÁBB ENGEDÉLYEZVE (a módosított engedély részei)

d) RECLEARED (amended route portion) TO (significant point of original route)

TOVÁBB ENGEDÉLYEZVE (az útvonal módosított része) (az eredeti útvonal fontos pontja)-IG

e) ENTER CONTROL AREA (or ZONE) VIA (significant point)/ AT (level)/AT (time)/

LÉPJEN BE AZ ELLENŐRZÖTT LÉGTÉRBE (vagy REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ KÖRZETBE)/(fontos pont)-ON KERESZTÜL/(magasság)-ON/(idő)-KOR/

f) LEAVE CONTROL AREA (or ZONE) AT (level) (or CLIMBING, or DESCENDING)

HAGYJA EL AZ ELLENŐRZÖTT LÉGTERT (vagy REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ KÖRZETET) (magasság)-ON (vagy EMELKEDÉS, vagy SÜLLYEDÉS közben)

g) JOIN (specify) AT (significant point) AT (level)/AT (time)/

CSATLAKOZZON (útvonal)-HOZ (fontos pont)-NÁL (magasság)-ON/(idő)-KOR/

3.2.2. Az útvonal és engedélyhatár jelzése

a) FROM (place) TO (place)

(meghatározott hely)-TŐL (meghatározott hely)-IG

b) TO (place)

(meghatározott hely)-IG

majd szükség szerint:

i) DIRECT

EGYENESEN

ii) VIA (route and/or reporting points)

(útvonalon és/vagy jelentőpontokon) KERESZTÜL

iii) VIA FLIGHT PLANNED ROUTE

A REPÜLÉSI TERVBEN SZEREPLŐ ÚTVONALON KERESZTÜL

Megjegyzés: A II. rész 12.2. pontja tartalmazza az ezzel a kifejezéssel kapcsolatos feltételeket.

iv) VIA (distance) ARC (direction) OF (name of DME station)

DME (megnevezés) DME-TŐL TARTSON (égtáj)-RA (távolság) ÉRTÉKŰ ÍVET

v) OUT OF CONTROL AREA (or ZONE) (distance) (direction) OF (place)

ELLENŐRZÖTT LÉGTÉREN (vagy REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ KÖRZETEN) KÍVÜL (távolság)-RA (irány)-ON (hely)-TŐL

c) (level or route) NOT AVAILABLE DUE (reason) ALTERNATIVE(S) IS/ARE (levels or routes) ADVISE

(magasság, vagy útvonal) NEM ENGEDÉLYEZHETŐ (ok) MIATT. HELYETTE LEHETSÉGES (magasság vagy magasságok, útvonal vagy útvonalak), ÉRTESÍTSEN A DÖNTÉSRŐL

3.2.3. Meghatározott magasságok tartása

a) MAINTAIN (level) /TO (significant point)/

TARTSON (magasság)-OT/(fontos pont)-IG/

b) MAINTAIN (level) /UNTIL PASSING (significant point)

TARTSON (magasság)-OT, AMÍG EL NEM HAGYTA (fontos pont)-OT

c) MAINTAIN (level) UNTIL (time)

TARTSON (magasság)-OT (idő)-IG

d) MAINTAIN (level) UNTIL ADVISED BY (name of unit)

TARTSON (magasság)-OT AMÍG (egység neve) NEM ÉRTESÍTI

e) MAINTAIN (level) UNTIL FURTHER ADVISED

TARTSON (magasság)-OT TOVÁBBI ÉRTESÍTÉSIG

f) MAINTAIN (level) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE

TARTSON (magasság)-OT AMÍG ELLENŐRZÖTT LÉGTÉRBEN TARTÓZKODIK

g) MAINTAIN AT LEAST (number) METRES (or FEET) ABOVE (or BELOW) (aircraft identification)

TARTSON LEGALÁBB (szám) MÉTER (vagy LÁB) TÁVOLSÁGOT (légijármű azonosító jele) FELETT (vagy ALATT)

Megjegyzés: A "TARTSON" kifejezést nem lehet a "SÜLLYEDJEN" vagy "EMELKEDJEN" kifejezés helyett használni, ha a légijármű magasságváltásra kap utasítást.

3.2.4. Utazómagasságok meghatározása

a) CROSS (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW (level)

KERESZTEZZE (fontos pont)-OT (magasság)-ON (vagy FELETTE, VAGY ALATTA)

b) CROSS (significant point) AT (time) OR LATER (or BEFORE) AT (level) /MAINTAINING OWN SEPARATION AND VMC/

KERESZTEZZE (fontos pont)-OT (idő)-KOR VAGY UTÁN, (vagy ELŐTT) (magasság)-ON/VMC-BEN ÉS SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉS TARTÁSÁVAL/

c) CRUISE CLIMB BETWEEN (levels) or ABOVE (level)

UTAZÓEMELKEDÉS (magasság)-OK KÖZÖTT, vagy (magasság) FELETT

d) CROSS (distance) (name of DME station) DME AT (or ABOVE, or BELOW) (level)

KERESZTEZZE A (elnevezés) DME (szám) TÁVOLSÁGÁT (magasság)-ON (vagy FELETTE, vagy ALATTA)

3.2.5. Kényszersüllyedés

*a) EMERGENCY DESCENT (intentions)

KÉNYSZERSÜLLYEDÉS (légijármű személyzetének szándéka)

b) EMERGENCY DESCENT AT (significant point or location) ALL AIRCRAFT BELOW (level) WITHIN (distance) OF (significant point or navigation aid) LEAVE IMMEDIATELY (followed as necessary by specific instructions as to direction, heading or track etc.)

KÉNYSZERSÜLLYEDÉS (fontos pont vagy helység)-NÉL MINDEN LÉGIJÁRMŰ (magasság) ALATT (távolság)-ON BELÜL (fontos pont vagy navigációs eszköz)-TŐL AZONNAL HAGYJA EL (szükség szerint az irányra, géptengelyirányra vagy útvonalra vonatkozó kiegészítések)

3.2.6. Ha az engedélyt nem lehet azonnal kiadni

EXPECT CLEARANCE AT (time)

AZ ENGEDÉLYT (idő)-KOR ADJUK MEG

3.2.7. A közelségben várható késés útvonalon való csökkentése

AT (time or position) DESCEND TO (level) FOR ENROUTE DELAY OF (number) MINUTES

(hely)-NÉL (vagy idő)-KOR SÜLLYEDJEN (magasság)-RA, ÚTVONAL KÉSÉS (szám) PERC

3.2.8. Elkülönítési utasítások

a) CROSS (significant point) AT (time)

KERESZTEZZE (fontos pont)-OT (idő)-KOR

b) ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT (time)

ÉRTESÍTSEN HA KÉPES (fontos pont)-OT (idő)-KOR KERESZTEZNI

c) MAINTAIN MACH (number)

TARTSON (szám) MACH SEBESSÉGET

3.3. Bevezető irányító szolgálatok

3.3.1. Indulási utasítások

a) AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits)

FELSZÁLLÁS UTÁN FORDULJON JOBBRA (vagy BALRA) IRÁNY (három számjegy)

b) TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits)

FORDULJON JOBBRA (vagy BALRA) IRÁNY (három számjegy)

c) TRACK (three digits) DEGREES/MAGNETIC or TRUE/TO (or from) (significant point) UNTIL (time, or REACHING (fix or significant point or level) /BEFORE SETTING HEADING/

VEGYEN FEL (három számjegy) FOKOS /MÁGNESES vagy FÖDRAJZI/ÚTIRÁNYT (fontos pont)-TÓL (fontos pont)-IG (idő)-IG vagy meghatározott pont, vagy fontos pont, vagy magasság)-IG /MIELŐTT FELVENNÉ A GÉPTENGELY IRÁNYT/

d) SET HEADING AT (or BEFORE, or LATER THAN) (time)

VEGYE FEL A GÉPTENGELY IRÁNYT (idő)-KOR (vagy ELŐTT, vagy UTÁN)

e) SET HEADING TO (or DIRECT) (significant point) AT (or BEFORE, or LATER THAN) (time)

VEGYE FEL A GÉPTENGELY IRÁNYT (vagy TARTSON EGYENESEN) (fontos pont)-RA (idő)-KOR (vagy ELŐTT, vagy UTÁN)

f) AFTER REACHING (or PASSING) (level or significant point) SET HEADING /DIRECT/ (significant point) (magasság, vagy fontos pont) ELÉRÉSEKOR (vagy KERESZTEZÉSEKOR) VEGYE FEL A GÉPTENGELY IRÁNYT /vagy TARTSON EGYENESEN/ (fontos pont)-RA

g) CLEARED VIA (designation)

ENGEDÉLYEZVE (megjelölés)-EN KERESZTÜL

Megjegyzés: A III. Fejezet 12.2. pont tartalmazza az ezzel a kifejezéssel kapcsolatos feltételeket.

3.3.2. Megközelítési eljárások

a) CLEARED VIA (designation)

ENGEDÉLYEZVE (megjelölés)-EN KERESZTÜL

b) CLEARED TO (clearance limit) VIA (designation)

ENGEDÉLYEZVE (engedélyhatárig)-IG (megjelölés)-EN KERESZTÜL

c) CLEARED VIA (details of route to be followed)

ENGEDÉLYEZVE (a légijármű részletezett útvonala)-ON

d) CLEARED (type of approach) APPROACH RUNWAY (number)

ENGEDÉLYEZVE (megközelítés fajtája) MEGKÖZELÍTÉS (szám) FUTÓPÁLYÁRA

e) CLEARED APPROACH RUNWAY (number)

ENGEDÉLYEZVE A MEGKÖZELÍTÉS (szám) FUTÓPÁLYÁRA

f) COMMENCE APPROACH AT (time)

KEZDJE MEG A MEGKÖZELÍTÉST (idő)-KOR

g) REQUEST STRAIGHT-IN APPROACH

ENGEDÉLYEZZE A KÖZVETLEN MEGKÖZELÍTÉST

h) CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY (number)

ENGEDÉLYEZVE A KÖZVETLEN MEGKÖZELÍTÉS (szám) FUTÓPÁLYÁRA

i) REPORT VISUAL

JELENTSE, HA LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VAN

j) REPORT RUNWAY /LIGHTS/ IN SIGHT

JELENTSE, HA LÁTJA A PÁLYÁT /A PÁLYA FÉNYEIT/

*k) REQUEST VISUAL APPROACH

KÉRÜNK LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ MEGKÖZELÍTÉST

l) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number)

ENGEDÉLYEZVE A LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ MEGKÖZELÍTÉS (szám) FUTÓPÁLYÁRA

m) REPORT (significant point) /OUTBOUND, or INBOUND/

JELENTSE (fontos pont)-OT /KIFELÉ vagy BEFELÉ/

*n) REQUEST VMC DESCENT

KÉRÜNK LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ SÜLLYEDÉST

o) MAINTAIN OWN SEPARATION

TARTSON SAJÁT ELKÜLÖNÍTÉST

p) MAINTAIN VMC

MARADJON LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT

q) ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE

ISMERI A (elnevezés) MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁST

r) REPORT MLS CAPABILITY

JELENTSE AZ MLS KÉPESSÉGET

*s) REQUEST (type of approach) APPROACH /RUNWAY (NUMBER)/

KÉRÜNK (megközelítés típusa) MEGKÖZELÍTÉST /FUTÓPÁLYÁRA (szám)/

*t) REQUEST (MLS/RNAV plain language designator)

KÉRÜNK (MLS/RNAV nyílt nyelvű szöveg megjelölés)

u) CLEARED (MLS/RNAV plain language designator)

ENGEDÉLYEZVE (az MLS/RNAV nyílt nyelvű szöveg megjelölés)

3.3.3. Várakozási eljárások

... látási körülmények között

a) HOLD VISUAL /OVER/ (position), /or BETWEEN (two prominent landmarks)/

VÁRAKOZZON LÁTÁSSAL (hely) FÖLÖTT /vagy (két jól megkülönböztethető földi pont) KÖZÖTT/

... egy rádió navigációs berendezés vagy egy meghatározott pont feletti közzétett várakozási eljárás szerint:

b) HOLD AT (significant point, name of facility or fix) (level) EXPECT APPROACH (or FURTHER CLEARANCE) AT (time)

VÁRAKOZZON (fontos pont) FELETT (magasság)-ON BEVEZETÉSI ENGEDÉLYRE (vagy TOVÁBBI ENGEDÉLYRE) (idő)-KOR SZÁMÍTHAT

... amikor a légijármű személyzete egy rádió navigációs eszközre (VOR vagy NDB) kidolgozott várakozási eljárásnak szóbeli ismertetését kéri:

*c) REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS

KÖZÖLJE A VÁRAKOZÁSI UTASÍTÁSOKAT

d) HOLD AT (name of facility) (call sign and frequency, if necessary) (level) INBOUND TRACK (three digits) DEEGRES RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN OUTBOUND TIME (number) MINUTES (additional instructions, if necessary)

VÁRAKOZZON (rádiónavigációs berendezés) FELETT (rádiónavigációs berendezés megnevezése, frekvenciája, hívójele, ha szükséges) (magasság)-ON RÁREPÜLÉSI IRÁNY (három számjegy) FOK, ÁTREPÜLÉS UTÁN JOBB (vagy BAL) FORDULÓS ELJÁRÁS (idő) PERCIG (további utasítások szükség szerint)

e) HOLD ON THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR (callsign and frequency, if necessary) AT (distance) DME (or BETWEEN (distance) AND (distance) DME) (level) INBOUND TRACK (three digits) RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN (additional instructions, if necessary)

VÁRAKOZZON A (név és frekvencia ha szükséges) VOR (szám) RADIÁL (név) DME (szám) TÁVOLSÁGON (vagy (szám) ÉS (szám) DME TÁVOLSÁGOK KÖZÖTT) (magasság)-ON) RÁREPÜLÉSI IRÁNY (szám), JOBB (vagy BAL)-KÖRÖS VÁRAKOZÁS (további utasítások, ha szükséges)

3.3.4. Várható bevezetési idő

a) NO DELAY EXPECTED

KÉSÉS NEM VÁRHATÓ

b) EXPECTED APPROACH TIME (time)

VÁRHATÓ BEVEZETÉSI IDŐ (idő)

c) REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time)

MÓDOSÍTOTT VÁRHATÓ BEVEZETÉSI IDŐ (idő)

d) DELAY NOT DETERMINED (reasons)

KÉSÉS NINCS MEGHATÁROZVA (ok) MIATT

3.4. A repülőtérén és környezetében használatos kifejezések

3.4.1. A légijármű azonosítása

SHOW LANDING LIGHT

KAPCSOLJA BE A LESZÁLLÓ FÉNYSZÓRÓJÁT

3.4.2. Látható jelzésekkel való nyugtázás

a) ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER)

NYUGTÁZZON CSÜRŐ (vagy OLDALKORMÁNY) MOZGATÁSÁVAL

b) ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS

NYUGTÁZZON SZÁRNY BILLEGTETÉSSSEL

c) ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS

NYUGTÁZZON A LESZÁLLÓ FÉNYSZÓRÓ VILLOGTATÁSÁVAL

3.4.3. Indítási eljárások

... hajtóműindítási engedély iránti kérelem

*a) (aircraft location) REQUEST START UP

(légijármű hívójele/tartózkodási helye) HAJTÓMŰINDÍTÁST KÉREK

*b) (aircraft location) REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification)

(légijármű tartózkodási helye) HAJTÓMŰINDÍTÁST KÉREK (ATIS adás betűje), INFORMÁCIÓT VETTÜK
ATC egység válaszai:

c) START UP APPROVED

HAJTÓMŰINDÍTÁS ENGEDÉLYEZVE

d) START UP AT (time)

HAJTÓMŰINDÍTÁS ENGEDÉLYEZVE (idő)-KOR

e) EXPECT START UP AT (time)

VÁRHATÓ HAJTÓMŰINDÍTÁSI ENGEDÉLY (idő)-KOR

f) START UP AT OWN DISCRETION

HAJTÓMŰINDÍTÁS SAJÁT MEGÍTÉLÉS SZERINT

g) EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN DISCRETION

VÁRHATÓ INDULÁS (idő)-KOR, HAJTÓMŰINDÍTÁS SAJÁT ELHATÁROZÁS SZERINT

3.4.4. Indítási eljárások

(Légijármű személyzet és startszerelők között)

a) /ARE YOU/ READY TO START UP?

KÉSZEN ÁLL A HAJTÓMŰINDÍTÁSRA?

*b) STARTING NUMBER (engine number/s/)

INDÍTJUK A (számú) HAJTÓMŰVE(KE)T

1. Megjegyzés: A földi személyzet ezt követően indító és a légijármű személyzete között létesített telefon-összeköttetésen keresztül akár egyértelmű látjelekkel jelezze a légijármű személyzetének, hogy a légijármű körül minden rendben van és az indítás a jelzettek szerint folytatódhat.

2. Megjegyzés: Az érintett felek egyértelmű azonosítása szükséges a földi személyzet és a légijármű-vezetők közötti közleményváltások során.

3.4.5. Épület közeli állóhelyről való hátratulás

Megjegyzés: Ha a helyi előírások így rendelkeznek, a hátratulási engedélyt a repülőtéri irányító toronytól kell beszerezni.

... légijármű/ATC között

*a) (aircraft location) REQUEST PUSHBACK

(légijármű hívójele) (állóhely) HÁTRATOLÁSI ENGEDÉLYT KÉRÜNK

b) PUSHBACK APPROVED

HÁTRATOLÁS ENGEDÉLYEZVE

c) STAND-BY

VÁRJON

d) PUSHBACK AT OWN DISCRETION

HÁTRATOLÁS SAJÁT MEGÍTÉLÉS SZERINT ENGEDÉLYEZVE

e) EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason) (idő) PERC KÉSÉS VÁRHATÓ (ok) MIATT

... légijármű-személyzet és földi személyzet között

f) ARE YOU READY FOR PUSHBACK?

KÉSZEN VAN A HÁTRATOLÁSRA?

*g) READY FOR PUSHBACK

KÉSZEN VAGYUNK A HÁTRATOLÁSRA

h) CONFIRM, BRAKES RELEASED

ERŐSÍTSE MEG, HOGY A FÉKEKET KIOLDOTTA

*i) BRAKES RELEASED

FÉKEK KIOLDVA

j) COMMENCING PUSHBACK

KEZDJÜK A HÁTRATOLÁST

k) PUSHBACK COMPLETED

HÁTRATOLÁS BEFEJEZVE

*l) STOP PUSHBACK

SZÜNTESSE BE ÁLLJON LE A HÁTRATOLATÁSSAL

m) CONFIRM, BRAKES SET

ERŐSÍTSE MEG, HOGY BEFÉKEZETT

*n) BRAKES SET

BEFÉKEZVE

*o) DISCONNECT

KAPCSOLJA LE AZ ÖSSZEKÖTTETÉST

p) DISCONNECTING, STAND-BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (or RIGHT)

(telefon) ÖSSZEKÖTTETÉS LEKAPCSOLVA, FIGYELJEN A LÉGIJÁRMŰ JOBB (vagy BAL) OLDALA FELŐLI LÁTJELEKRE

Megjegyzés: Ezután a kifejezés után látjellel kell a légijármű-személyzet tudomására adni, hogy az összeköttetést lekapcsolták, és a légijármű körül minden rendben van a guruláshoz.

3.4.6. Vontatási eljárások

*a) REQUEST TOW /company name/ (aircraft type) FROM (location) TO (location)

/légitársaság neve/ (légijármű típusa) VONTATÁSI ENGEDÉLYT KÉREK (hely)-TŐL (hely)-IG

(A légijármű-vezető/vontató jármű által használt kifejezés)

... ATC válasza

b) TOW APPROVED VIA (specific routing to be followed)

VONTATÁS ENGEDÉLYEZVE (részletezett útvonal)

c) HOLD POSITION

ÁLLJON MEG ÉS VÁRJON

d) STAND BY

VÁRAKOZZON

3.4.7. Pontos idő/idő egyeztetés és/vagy az induláshoz szükséges repülőtéri adatok beszerzése

*a) REQUEST TIME CHECK

PONTOS IDŐT KÉREK/IDŐ EGYEZTETÉST KÉREK

b) TIME (minutes)

IDŐ (óra, perc)

... ahol ATIS adás nem áll rendelkezésre:

*c) REQUEST DEPARTURE INFORMATION TÁJÉKOZTATÁST KÉREK AZ INDULÁSHOZ

d) RUNWAY (number), WIND (direction and speed), QNH (detail), TEMPERATURE (detail), (VISIBILITY FOR TAKE-OFF (detail) (or RVR (detail)/

FUTÓPÁLYA (szám) SZÉL (irány, sebesség), QNH (szám), HŐMÉRSÉKLET (szám), LÁTÁS /futópálya menti látástávolság (részletezés)/

3.4.8. Gurulási eljárások

... indulás

*a) /aircraft type/ /wake turbulence category if "heavy"/ /aircraft location/ REQUEST TAXI /intentions/

/légijármű típus/ turbulencia kategória, ha a légijármű "nehéz"/ /állóhely/ GURULÁSI ENGEDÉLYT KÉREK /szándék/

*b) /aircraft type/ /wake turbulence category if "heavy"/ aircraft location/ (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI /intentions/

/légijármű típus/ turbulencia kategória, ha a légijármű "nehéz"/ /állóhely/ (repülési szabályok) (rendeltetési repülőtér) GURULÁSI ENGEDÉLYT KÉREK /szándék/

c) TAXI TO HOLDING POSITION /number/ /RUNWAY (number)/, /TIME (minutes)/

GURULJON A (szám) FUTÓPÁLYA (szám) VÁRÓPONTJÁHOZ/IDŐ (perc)/

... ahol részletezett gurulási utasításra van szükség:

*d) /aircraft type/ /wake turbulence category if "heavy"/ REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS

/légijármű típus/ turbulencia kategória, ha a légijármű "nehéz"/ KÉRÜNK RÉSZLETES GURULÁSI UTASÍTÁST

e) TAXI VIA (specific routing to be followed) TO HOLDING POSITION /number/ RUNWAY (number)/ /TIME (minutes)/

GURULJON (részletezett útvonal, ha szükséges) KERESZTÜL A (szám) FUTÓPÁLYA (szám) VÁRÓPONTJÁHOZ/IDŐ (perc)/

... ha a repülőtérre vonatkozó tájékoztatás nem áll rendelkezésre más forrásból, például ATIS adásból:

f) TAXI TO HOLDING POSITION /number/ (followed by aerodrome information as applicable) /TIME (minutes)/

GURULJON A /szám/ VÁRÓPONTHOZ (részletes repülőtéri tájékoztatás, ha szükséges) /IDŐ (perc)/

g) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT) AZ ELSŐ (vagy MÁSODIK) GURULÓÚTON (vagy KERESZTEZŐDÉSNÉL) FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA)

h) TAXI VIA (identification of taxiway)

GURULJON A ((azonosítás) GURULÓÚTON

i) TAXI VIA RUNWAY (number)

GURULJON A (szám) FUTÓPÁLYÁN

j) TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g.) GATE (number) GENERAL AVIATION AREA) /STAND (number)/

GURULJON AZ UTASFORGALMI ÉPÜLETHEZ (vagy más helyre, például a KISGÉPES ÁLLÓHELYRE) /ÁLLÓHELY (szám)/

... helikopter üzemelés esetén:

*k) REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (location or routing as appropriate)

KÉRÜNK LÉGI GURULÁST-TÓL (vagy KERESZTÜL)-IG (helyre vagy az alkalmas útvonalon)

l) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) /CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel etc)/

LÉGI GURULÁS ENGEDÉLYEZVE (helyre vagy útvonalon KERESZTÜL, amelyik a megfelelő) VIGYÁZAT (por, hófúvás, lebegő hulladék, guruló könnyű légijármű, személyek stb.)/

m) AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, movement area, active, or inactive runway) AVOID (aircraft or vehicles or personnel)

LÉGI GURULÁS ENGEDÉLYEZVE (egyenesen, a kérésnek megfelelően, vagy a meghatározott útvonalon KERESZTÜL) (helyre, helikopter-repülőtérre, mozgási területre, üzemelő, vagy üzenen kívül lévő futópályára) KERÜLJE KI (légijárművet, vagy járművet, vagy személyeket)

... leszállás után

**n)* REQUEST BACKTRACK

ENGEDÉLYEZZE A FUTÓPÁLYÁN VALÓ MEGFORDULÁST

o) BACKTRACK APPROVED

FUTÓPÁLYÁN VALÓ MEGFORDULÁS ENGEDÉLYEZVE

p) BACKTRACK RUNWAY (number)

FORDULJON MEG A (szám) FUTÓPÁLYÁN

... általános kifejezések

**q)* /aircraft location/ REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome)

/tartózkodási hely/ KÉREK GURULÁSI ENGEDÉLYT (a repülőtér egy másik pontja)-HOZ

r) TAXI STRAIGHT AHEAD

GURULJON EGYENESEN ELŐRE

s) TAXI WITH CAUTION

GURULJON ÓVATOSAN

t) GIVE WAY TO (description and position of other aircraft)

ADJON UTAT (a másik légijármű leírása és tartózkodási helye)-NEK

**u)* GIVING WAY TO (traffic)

UTAT ADOK (másik légijármű)-NEK

**v)* TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT

FORGALMAT (vagy légijármű típus) LÁTJUK

w) TAXI INTO HOLDING BAY

GURULJON A (gurulóúton kiépített) VÁRAKOZÁSI TERÜLETRE

x) FOLLOW (description of other aircraft or vehicle)

KÖVESSE A (légijármű vagy jármű leírása)

y) VACATE RUNWAY

HAGYJA EL A FUTÓPÁLYÁT

**z)* RUNWAY VACATED

FUTÓPÁLYÁT ELHAGYTUK

aa) EXPEDITE TAXI /reason/

GURULJON GYORSABBAN/(ok) MIATT/

**bb)* EXPEDITING

GYORSABBAN GURULUNK

cc) /CAUTION/ TAXI SLOWER /reason/

/VIGYÁZAT/ GURULJON LASSABBAN /(ok) MIATT/

**dd)* SLOWING DOWN

LASSABBAN GURULUNK

3.4.9. Várakozás a repülőtéren

***a)* HOLD (direction) OF (position, runway, number etc.)

VÁRAKOZZON (hely, irány vagy terület)-EN, a (hely, futópálya szám)-TÓL

**b)* HOLD POSITION

VÁRAKOZZON A HELYÉN

***c)* HOLD (distance) FROM (position)

VÁRAKOZZON (távolság)-BAN (hely)-TŐL

... futópálya előtt való várakozás, nem közelebb, mint a IV. rész 10.3. pontban meghatározottak szerint:

***d)* HOLD SHORT OF (position)

VÁRAKOZZON RÖVIDDEL (hely) ELŐTT

**e)* HOLDING

VÁRAKOZUNK

**f)* HOLDING SHORT

RÖVIDDEL (hely) ELŐTT VÁRAKOZUNK

A "ROGER" és "WILCO" eljárási szavak ebben az esetben nem elegendőek a "VÁRAKOZZON", "VÁRAKOZZON A HELYÉN" és "VÁRAKOZZON RÖVIDDEL (hely) ELŐTT" kifejezések nyugtázására.

A **-gal jelzett kifejezések speciális nyugtázást követelnek meg a légijármű vezetőjétől.

3.4.10. Futópálya keresztezése

1. *Megjegyzés: Az a gurulási utasítás, melyben olyan gurulási engedélyhatár szerepel, ami egy futópálya keresztezésével jár együtt, az adott futópálya keresztezésére is engedélyt jelent, ha a repülőtéri irányító torony másképpen nem rendelkezik.*

*a) REQUEST CROSS RUNWAY (number)

ENGEDÉLYEZZE A (szám) FUTÓPÁLYA KERESZTEZÉSÉT

Megjegyzés: Ha a légiforgalmi irányító torony nem látja a guruló légitárművet (éjszaka, rossz látási körülmények stb.), akkor az engedélyt mindig ki kell egészíteni egy olyan kéréssel, hogy a légitármű személyzete jelentse a futópálya keresztezését és elhagyását.

b) CROSS RUNWAY (number) /REPORT VACATED/

KERESZTEZZE A (szám) FUTÓPÁLYÁT /JELENTSE ELHAGYÁSÁT/

c) EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) KILOMETRES (or MILES) FINAL

MIELŐBB KERESZTEZZE A (szám) FUTÓPÁLYÁT, FORGALOM (légitármű típusa) (szám) KILOMÉTER (vagy MÉRFÖLD)-RE A VÉGSŐ EGYENESEN

*d) RUNWAY VACATED

A FUTÓPÁLYÁT ELHAGYTUK

2. *Megjegyzés: Ha a légitármű személyzetét felkérték rá, jelentenie kell a futópálya megfelelő távolságra való elhagyását.*

3.4.11. Felszállásra való felkészülés

a) UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons)

NEM TUDOM KIADNI A (megjelölés) INDULÁSI ÚTVONALAT ((ok) MIATT)

b) REPORT WHEN READY /FOR DEPARTURE/ JELENTSE, HA KÉSZ /A FELSZÁLLÁSRA/

c) ARE YOU READY /FOR DEPARTURE/?

KÉSZ VAN /A FELSZÁLLÁSRA/?

d) ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?

KÉSZ VAN AZONNALI FELSZÁLLÁSRA?

*e) READY

KÉSZ VAGYOK /VAGYUNK/

... ha a felszállási engedélyt nem lehet azonnal kiadni:

f) WAIT /reason/

VÁRAKOZZON /(ok) MIATT/

... a pályára való kigurulásra és a felszállási engedély megvárására utasító kifejezés:

g) LINE UP

GURULJON KI A FUTÓPÁLYÁRA

Megjegyzés: A "g" alatti kifejezést az "f" alatti kifejezés is követheti.

h) LINE UP RUNWAY (number)

GURULJON KI A (számú) FUTÓPÁLYÁRA

/ha fennáll az összetévesztés veszélye többpályás üzemmód esetén/

i) LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE

GURULJON KI. KÉSZÜLJÖN FEL AZONNALI FELSZÁLLÁSRA

... feltételes engedély:

j) (condition) LINE UP

(feltétel) GURULJON KI A PÁLYÁRA

Megjegyzés: A feltételes engedélyek használatára vonatkozó rendelkezéseket a 2.4. pont tartalmazza.

... egy feltételes engedély nyugtázása:

*k) (condition) LINING UP

(feltétel) KIGURULUNK A PÁLYÁRA

... nyugtázás, vagy egy feltételes engedély visszavonásának elismerése:

l) /THAT IS/ CORRECT

(or I SAY AGAIN ... (or appropriate))

HELYESEN VETTE (vagy ISMÉTLEM...)

3.4.12. Felszállási engedély

a) CLEARED FOR TAKE-OFF /REPORT AIRBORNE/ FELSZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE /JELENTSE HA FELSZÁLLT/

... ha fennáll az összetévesztés veszélye:

b) CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY (number)

FELSZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE A (szám) FUTÓPÁLYÁRÓL

... ha a felszállást az engedély kiadásakor nem hajtják végre:

c) TAKE-OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY

SZÁLLJON FEL AZONNAL, VAGY HAGYJA EL A FUTÓPÁLYÁT

d) TAKE-OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY

SZÁLLJON FEL AZONNAL, VAGY VÁRAKOZZON RÖVIDDEL A FUTÓPÁLYA ELŐTT

... egy felszállási engedély törlése:

e) HOLD POSITION, CANCEL I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reasons)

VÁRAKOZZON TOVÁBB, A FELSZÁLLÁSI ENGEDÉLY VISSZAVONVA, ISMÉTLEM, VISSZAVONVA (ok MIATT)

*f) HOLDING

VÁRAKOZOM

... egy felszállás kényszerhelyzetben való megakadályozása:

g) STOP IMMEDIATELY (repeat aircraft call sign), STOP IMMEDIATELY

ÁLLJON MEG AZONNAL (légijármű hívőjele megismételve) ÁLLJON MEG AZONNAL

*h) STOPPING

MEGÁLLOK

(A "VÁRAKOZOM" és a "MEGÁLLOK" kifejezések az "e" és "g" pontra vonatkozó eljárási kifejezések.)

... nem munkaterületről történő helikopterüzemelés esetén:

i) CLEARED FOR TAKE OFF FROM (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number)

FELSZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE (jelenlegi helyzetéből, gurulóútról, a végső megközelítési és felszállási teületről, futópályáról /szám/)

*j) REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS

FELSZÁLLÁSI UTASÍTÁSOKAT KÉRÜNK

k) AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT, or CLIMB) (instructions as appropriate)

FELSZÁLLÁS UTÁN FORDULJON JOBBRA (vagy BALRA vagy EMELKEDJEN) (megfelelő utasítások)

3.4.13. Felszállás után

*a) REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN /WHEN AIRBORNE/

KÉRÜNK ENGEDÉLYT JOBB (vagy BAL) FORDULÓRA /FELSZÁLLÁS UTÁN/

b) RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED

JOBB (vagy BAL) FORDULÓ ENGEDÉLYEZVE

c) WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN

JOBB (vagy BAL) FORDULÓRA KÉSŐBB KAP ENGEDÉLYT

d) AIRBORNE (time)

FELSZÁLLÁS (idő)-KOR

e) AFTER PASSING (level) (instructions)

(szint) KERESZTEZÉSE UTÁN (utasítások)

... Ha követendő géptengely irány lett kijelölve:

f) CONTINUE ON (magnetic direction of runway) (instructions)

FOLYTASSA A (szám) FUTÓPÁLYA (mágneses irány)-ON (utasítások)

... amikor meghatározott útirányt kell követni:

g) TRACK (magnetic direction of runway) (instructions)

FOLYTASSA A (szám) FUTÓPÁLYA (mágneses irány) ÚTIRÁNYON (utasítások)

h) CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions)

EMELKEDJEN EGYENES ÚTVONALON (utasítások)

3.4.14. A repülőtér forgalmi körébe való belépés

*a) /aircraft type/ (position) (level) FOR LANDING

/légijármű típusa/ (hely)-EN (szint)-EN LESZÁLLÁSI ENGEDÉLYT KÉREK

b) JOIN (position in circuit) (runway number) /SURFACE/ WIND (direction and speed) /TEMPERATURE (degrees Celsius)/ QNH (or QFE) (detail) /HECTOPASCALS/ /TRAFFIC (detail)/

CSATLAKOZZON (szám) FUTÓPÁLYA (forgalmi kör hely)-RE TALAJSZÉL (irány és erősség), /HŐMÉRSÉKLET (fok Celsius)/, QNH (vagy QFE) (szám) /HECTOPASCAL/ /FORGALOM (részletezve)/

c) MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number) /SURFACE/ WIND (direction and speed) /TEMPERATURE (degrees Celsius)/ QNH (or QFE) (detail) /HECTOPASCALS/ /TRAFFIC (detail)/

VÉGEZZEN KÖZVETLEN MEGKÖZELÍTÉST (szám) FUTÓPÁLYÁRA TALAJSZÉL (irány és erősség) /HŐMÉRSÉKLET (fok Celsius)/ QNH (vagy QFE) (szám) /HECTOPASCAL/ /FORGALOM (részletezve)/

... ha jobbfordulós forgalmi kört alkalmaznak:

d) JOIN RIGHT HAND (position in circuit) (runway number) /SURFACE/ WIND (direction and speed) /TEMPERATURE (degrees Celsius)/ QNH (or QFE) (detail) /HECTOPASCALS/ /TRAFFIC (detail)/

CSATLAKOZZON A (szám) FUTÓPÁLYA JOBB (forgalmi kör hely)-RE, TALAJSZÉL (irány és erősség) /HŐMÉRSÉKLET (fok Celsius)/, QNH (vagy QFE) (szám) /HECTOPASCAL/ /FORGALOM (részletezve)/

... ahol ATIS tájékoztatás áll rendelkezésre:

*e) (aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING

(légijármű típus) (hely)-EN (magasság)-ON LESZÁLLÁSI ENGEDÉLYT KÉREK, VETTEM AZ (ATIS azonosító betűjel) INFORMÁCIÓT

f) JOIN (position in circuit) RUNWAY (number)/ QNH (or QFE) (detail) /HECTOPASCALS/ /TRAFFIC (detail)/

CSATLAKOZZON A (szám) FUTÓPÁLYA (forgalmi kör hely)-RE QNH (vagy QFE) (szám) /HECTOPASCAL/ /FORGALOM (részletezve)/

3.4.15. A forgalmi körön

*a) (position in circuit, e.g.) DOWNWIND/FINAL)

(forgalmi körön elfoglalt helyzet, pl.: HOSSZÚFAL, vagy ALAPFAL

b) NUMBER FOLLOW (aircraft type and position) /additional instructions if required/

LESZÁLLÁSI SORSZÁMA (szám) KÖVESSE A (légijármű típusa és helyzete) /szükség szerint további utasítások/

3.4.16. Megközelítési utasítások

Megjegyzés: A "HOSSZÚ VÉGSŐ EGYENES" kifejezést akkor kell alkalmazni, ha egy légijármű a földetérési ponttól számított 4 NM távolságon kívül fordul a végső egyenesre, vagy ha egyenes megközelítés során 8 NM távolságra van a földetérési ponttól. Mindkét esetben a "VÉGSŐ EGYENES" jelentést követelnek meg, amikor a légijármű a földetérési ponttól számított 4 NM távolságban van.

a) MAKE SHORT APPROACH

VÉGEZZEN RÖVID MEGKÖZELÍTÉST

b) MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND)

VÉGEZZEN HOSSZÚ MEGKÖZELÍTÉST (vagy NYÚJTSA MEG A HOSSZÚFALAT)

c) REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL)

JELENTSE AZ ALAPFALAT (vagy VÉGSŐ EGYENEST, vagy HOSSZÚ VÉGSŐ EGYENEST)

d) CONTINUE APPROACH

FOLYTASSA A MEGKÖZELÍTÉST

3.4.17. Leszállás

a) CLEARED TO LAND

LESZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE

... több pályára történő üzemelés esetén:

b) CLEARED TO LAND RUNWAY (number)

LESZÁLLÁS ENGEDÉLYEZVE (szám) FUTÓPÁLYÁRA

... különleges műveletek esetén:

c) CLEARED TOUCH AND GO

TALAJÉRINTÉSES ÁTSTARTOLÁS ENGEDÉLYEZVE

d) MAKE FULL STOP

VÉGEZZEN TELJES LESZÁLLÁST (megállással)

... egy futópálya feletti vagy azzal párhuzamos megközelítés, egyeztetett legkisebb magasságra való süllyedéssel:

*e) REQUEST LOW APPROACH (reasons)

KÉRÜNK ENGEDÉLYT AZ ALACSONYAN TÖRTÉNŐ ÁTHÚZÁSRA (ok)

f) CLEARED LOW APPROACH /RUNWAY (number)/ / (altitude restriction if required) (go around instructions)/

ALACSONYAN TÖRTÉNŐ ÁTHÚZÁS ENGEDÉLYEZVE /(szám) FUTÓPÁLYÁRA/ /(magasság megkötés, ha szükséges), (átstartolási utasítások)/

... az irányító torony vagy más megfigyelő hely feletti áthúzás, a földi megfigyelés elősegítésére:

*g) REQUEST LOW PASS (reasons)

KÉRÜNK ENGEDÉLYT ALACSONY ÁTHÚZÁSRA (ok)

h) CLEARED LOW PASS /as in (f)/

ALACSONY ÁTHÚZÁS ENGEDÉLYEZVE /mint az "f" jelű kifejezésben/

... helikopterüzemelés esetén:

*i) REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location))

KÉRÜNK KÖZVETLEN MEGKÖZELÍTÉST (vagy KÖRÖZÉSES MEGKÖZELÍTÉST, BAL (vagy JOBB) FORDULÓVAL (helyre))

j) MAKE STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-off area) /ARRIVAL (or ARRIVAL ROUTE) (number, name, or code)/ /HOLD SHORT OF (active runway, extended runway centre line, other)/ /REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway centre line, other helicopter or aircraft)/ CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)/ /CLEARED TO LAND

VÉGEZZEN KÖZVETLEN MEGKÖZELÍTÉST (vagy KÖRÖZÉSES MEGKÖZELÍTÉST, BAL (vagy JOBB) FORDULÓVAL (helyre, futópályára, gurulóútra, végső megközelítési és felszállási területre) /ÉRKEZÉS (vagy 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

Légijármű késleltetése

a) CIRCLE THE AERODROME

KÖRÖZZÖN A REPÜLŐTÉR FELETT

b) ORBIT (RIGHT, or LEFT) /FROM PRESENT POSITION/

/JELENLEGI HELYZETÉBŐL/ KÖRÖZZÖN JOBBRA (vagy BALRA)

c) MAKE ANOTHER CIRCUIT

TEGYEN MEG MÉG EGY KÖRT

3.4.19. Elhibázott megközelítés

a) GO AROUND, I SAY AGAIN GO AROUND

STARTOLJON ÁT, ISMÉTLEM, STARTOLJON ÁT

*b) GOING AROUND

ÁTSTARTOLUNK

3.4.20. Légijárműnek nyújtott tájékoztatás

a) LANDING GEAR APPEARS DOWN

FUTÓK LÁTSZÓLAG KINT

b) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN)

JOBB (vagy BAL, vagy ORR) FUTÓ LÁTSZÓLAG BENT (vagy KINT)

c) WHEELS APPEAR UP

FUTÓK LÁTSZÓLAG BENT

d) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN)

JOBB (vagy BAL, vagy ORR) FUTÓ LÁTSZÓLAG NINCS BENT (vagy KINT)

... felszálló/leszálló légijármű keltette turbulencia:

e) CAUTION, WAKE TURBULENCE

VIGYÁZAT, FEL/LESZÁLLÓ UTÁNI TURBULENCIA

... gurulóúton vagy elötéren hajtóművező légijármű mögött elguruló légijárműnek:

f) CAUTION, JET BLAST

VIGYÁZAT, KIÁRAMLÓ GÁZSUGÁR (a hajtóműből)

... légcsavaros légijármű keltette légörvény

g) CAUTION SLIPSTREAM

VIGYÁZAT, LÉGCSAVAR OKOZTA LÉGÖRVÉNY

3.4.21. Leszállás után

a) CONTACT GROUND (frequency)

TÉRJEN ÁT A GURÍTÓRA (frekvencia)

b) WHEN VACATED CONTACT GROUND (frequency)

HA ELHAGYTA A FUTÓPÁLYÁT, TÉRJEN ÁT A GURÍTÓRA (frekvencia)

c) EXPEDITE VACATING

MINÉL ELŐBB HAGYJA EL A FUTÓPÁLYÁT

d) YOUR STAND (or GATE) (designation)

ÁLLÓHELYE (vagy UTASHÍD) (szám vagy jelölés)

e) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND, or CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT GROUND (frequency)

FORDULJON LE BALRA (vagy JOBBRA) az ELSŐN (vagy a MÁSODIKON, vagy a LEGMEGFELELŐBB GURULÓÚTON) ÉS TÉRJEN ÁT A GURÍTÓRA (frekvencia)

... helikopterüzemelés esetén:

f) AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or) HELICOPTER PARKING POSITION (area)

VÉGEZZEN LÉGI GURULÁST A HELIKOPTER ÁLLÓHELYRE, (vagy) PARKOLÓ TERÜLETRE

g) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) /CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)/

VÉGEZZEN LÉGI GURULÁST (helyre, vagy útvonalon KERESZTÜL, amelyik a megfelelő) VIGYÁZAT (por, hófúvás, lebegő hulladék, guruló könnyű légi jármű, személyek stb.)/

h) AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel)

VÉGEZZEN LÉGI GURULÁST (egyenesen, a kérésnek megfelelően, vagy a meghatározott útvonalon KERESZTÜL) (helyre, helikopter-repülőtérre, mozgási területre, üzemelő, vagy üzemben kívül lévő futópályára) KERÜLJE KI (légi járművet, vagy járművet, vagy személyeket)

3.5. ATS egységek közötti koordináció

3.5.1. Számított adatok és javítások

a) ESTIMATE /direction of flight/ (aircraft call sign) /SQUAWKING (SSR code)/ (type) ESTIMATING (significant point) (time) (level) (or) DESCENDING FROM (level) TO (level) /SPEED (filed TAS)/ (route) /REMARKS/

SZÁMÍTOTT ADAT /légi jármű útvonala/ (légi jármű hívójele) /SSR kódja/ (légi jármű típusa) SZÁMÍTOM (fontos pont)-OT (idő)-KOR (magasság)-ON (vagy SÜLLYEDŐ-BEN) (magasság)-RÓL (magasság)-RA /SEBESSÉG (FPL TAS rovat)/ (útvonal) /MEGJEGYZÉSEK/

... a számított adatokat adó egység közleménye:

b) ESTIMATE (significant point) ON (aircraft call sign)

SZÁMÍTOTT (fontos pont) A (légi jármű hívójele)-RÓL

... a számított adatokat vevő egység válasza, ha a repülési terv adatok rendelkezésre állnak:

(aircraft type) (destination)

(légi jármű típus) (rendeltetési repülőtér)

... a számított adatokat adó egység:

/SQUAWKING (SSR code)/ /ESTIMATING/ (significant point) (time) AT (level)

(SSR kódja) /SZÁMÍTOM/ (fontos pont) (idő)-KOR, (magasság)-ON

Megjegyzés: Abban az esetben, ha repüléstervezési adatok nem állnak rendelkezésre, a vevő egységnek a "b" pontban szereplő közleményre: a "NO DETAILS" "NINCS REPÜLÉSI TERV"-et kell válaszolnia. Ekkor az adó egységnek az "a" pontban leírtaknak megfelelő, teljes határ-számítási közleményt kell továbbítania.

c) 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, osztálya) SZÁMÍTOTT (hely) FELETT (idő)-KOR, JELENTETT REPÜLÉSI SZINTIEK (szám vagy számok) /vagy REPÜLÉSI SZINT ISMERETLEN/ MOZGÁSI PÁLYA (megjelölés) BECSÜLT FÖLD FELETTI SEBESSÉG (szám) (egyéb ide vonatkozó tájékoztatás, ha rendelkezésre áll)

d) REVISION (aircraft call sign) (details, if necessary)

JAVÍTÁS (légi jármű hívójele) (szükség szerinti részletezés)

3.5.2. Irányítás átadás kérése

...amikor a rádió-összeköttetés átadása és az irányítási felelősség átadása nem egy időben történik:

a) REQUEST RELEASE OF (aircraft call sign)

KÉRJÜK ÁT A (légi jármű hívójele)-T

b) (aircraft call sign) RELEASED /AT (time)/ /(conditions/restrictions/

(légijármű hívójele) ÁTADVA / (idő)-KOR/ feltételek és/vagy megkötések/

c) IS (aircraft call sign) RELEASED /FOR CLIMB (or DESCENT)/

ÁT VAN-E ADVA (légijármű hívójele) /EMELKEDÉSRE (vagy SÜLLYEDÉSRE)/

d) (aircraft call sign) NOT RELEASED /UNTIL (time or significant point)/

(légijármű hívójele) NEM ADJUK ÁT /idő (vagy fontos pont)-IG/

e) UNABLE RELEASE (aircraft call sign) /TRAFFIC IS (details)/

(légijármű hívójele)-T NEM TUDOM ÁTADNI /FORGALOM (részletek)/

3.5.3. Engedély módosítása

a) MAY WE CHANGE CLEARANCE OF (aircraft call sign) TO (details of alteration proposed)

MÓDOSÍTHATJUK (légijármű hívójele) ENGEDÉLYÉT (javasolt módosítás részletei)-RE

b) AGREED TO (alteration of clearance) OF (aircraft call sign)

HOZZÁJÁRULUNK (légijármű hívójele) (módosított engedély)-HEZ

c) UNABLE TO APPROVE CHANGE TO CLEARANCE OF (aircraft call sign)

NEM JÁRULUNK HOZZÁ A (légijármű hívójele) ENGEDÉLYÉNEK MÓDOSÍTÁSÁHOZ

d) UNABLE TO APPROVE (designed route, level, etc.) /OF (aircraft call sign) /DUE (reason)/ (alternative clearance proposed)

NEM TUDOK HOZZÁJÁRULNI /légijármű hívójele/ (kért útvonalához, magassághoz, stb.) / (ok) MIATT/ (új javaslat)

3.5.4. Hozzájárulási kérelem

... a légijármű már levegőben van, de a vonatkozó együttműködési megállapodásban meghatározottaktól eltérő feltételekkel kíván működni:

a) APPROVAL REQUEST (aircraft call sign) ESTIMATED DEPARTURE FROM (significant point) AT (time)

HOZZÁJÁRULÁST KÉRÜNK (légijármű hívójele) SZÁMÍTOTT (fontos pont) ELHAGYÁSI IDEJE (idő)

b) (aircraft call sign) REQUEST APPROVED /restriction (if any)/

HOZZÁJÁRULUNK (légijármű azonosítója)-HOZ (korlátozás (ha van)/

c) (aircraft call sign) UNABLE APPROVE (alternative instructions)

NEM TUDUNK HOZZÁJÁRULNI (légijármű hívójele)-HOZ (új javaslat)

3.5.5. Érkező légijármű átadása

a) INBOUND RELEASE (aircraft call sign) /SQUAWKING (SSR code)/ (type) FROM (departure point) RELEASED AT (significant point, or time, or level) CLEARED TO AND ESTIMATING (clearance limit) (time) AT (level) /EXPECTED APPROACH TIME or NO DELAY EXPECTED/ CONTACT AT (time)

ÉRKEZŐ LÉGIJÁRMŰ ÁTADÁSA (hívójele /SSR kódja, (típus), (indulási pont)-TÓL ÁTADVA (fontos pont vagy idő, vagy magasság)-ON, ENGEDÉLYEZVE (engedélyhatár) SZÁMÍTOTT ENGEDÉLYHATÁR (idő)-KOR (magasság)-ON /VÁRHATÓ BEVEZETÉSI IDŐ vagy KÉSEDELEM NEM VÁRHATÓ/ ÁTTÉRÉS (egység neve)-RE (idő)-KOR

3.5.6. Radarátadás

a) RADAR HANDOVER (aircraft call sign) /SQUAWKING (SSR code)/ POSITION (aircraft position or significant point) (level)

RADAR ÁTADÁS (légijármű hívójele) /SSR kódja/ HELYZETE (légijármű tartózkodási helye vagy fontos pont) (magasság)-ON

3.5.7. Azonnali engedélykérelem

...a légijármű még nem szállt fel, de az irányításátadási pontig a repülési ideje kevesebb, mint a vonatkozó együttműködési megállapodásban meghatározott adattovábbítási idő. A két lehetséges változat közül az alkalmazandót az együttműködési megállapodásban kell meghatározni:

a) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) EXPECTED DEPARTURE FROM (place) AT (time) AZONNALI ENGEDÉLYT KÉREK (légijármű hívójele) VÁRHATÓ INDULÁSA (hely)-RŐL (idő)-KOR

b) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) /ESTIMATED/ OVER (place) AT (time) REQUESTS (level, or route, etc.)

AZONNALI ENGEDÉLYT KÉREK (légijármű hívójele) VÁRHATÓ/ (hely) FELETT (idő)-KOR KÉREK (útvonalat, vagy magasságot, stb.)

4. Radar alkalmazása során használatos kifejezések

4.1. Általános radar kifejezések

4.1.1. Légijárművek azonosítása

a) REPORT HEADING /AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)/.

JELENTSE AZ IRÁNYÁT /REPÜLÉSI SZINTJÉT. (vagy MAGASSÁGÁT)/

b) FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits).

FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) AZONOSÍTÁS MIATT. IRÁNY (szám)

c) TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING

ADJON AZONOSÍTÁSHOZ ÉS JELENTSE AZ IRÁNYÁT

d) RADAR CONTACT

AZONOSÍTVA

e) IDENTIFIED /POSITION/

AZONOSÍTVA /hely/-EN

f) NOT IDENTIFIED /reason/ RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION/

NINCS AZONOSÍTVA /ok miatt/ TÉRJEN VISSZA (vagy FOLYTASSA) SAJÁT NAVIGÁCIÓVAL/

4.1.2. Helyzettájékoztató

a) 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)

4.1.3. Vektorálási utasítások

a) LEAVE (significant point) HEADING (three digits) /INBOUND/ AT (time)

HAGYJA EL A (fontos pont)-OT (három számjegy) IRÁNYON /BEFELÉ/ (idő)-KOR

b) CONTINUE HEADING (three digits)

FOLYTASSA A (három számjegy) IRÁNYON

c) CONTINUE PRESENT HEADING

FOLYTASSA A JELENLEGI IRÁNYÁN

d) FLY HEADING (three digits)

REPÜLJÖN A (három számjegy) IRÁNYON

e) TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES (or HEADING) (three digits) /reason/

FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (szám) FOKOT, (vagy IRÁNYRA) (három számjegy) /(ok) MIATT/

f) STOP TURN HEADING (three digits)

FEJEZZE BE A FORDULÓJÁT (három számjegy) IRÁNYON

g) FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (name) (navaid or waypoint)

REPÜLJÖN (három számjegy) IRÁNYON, AMIKOR KÉPES TARTSON KÖZVETLENÜL (navigációs berendezés) (útpont)-RA

h) HEADING IS GOOD

IRÁNYA JÓ

4.1.4. Radarvektorálás befejezése

a) RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions)

FOLYTASSA SAJÁT NAVIGÁCIÓVAL (légijármű helyzete) (különleges utasítások)

b) RESUME OWN NAVIGATION /DIRECT/ (significant point) /MAGNETIC TRACK (three digits)

DISTANCE (number) KILOMETRES (or MILES)/ FOLYTASSA SAJÁT NAVIGÁCIÓVAL /REPÜLJÖN EGYENESEN/ (fontos pont)-RA /MÁGNESES IRÁNY (szám) TÁVOLSÁG (szám) KILOMÉTER (vagy TENGERI MÉRFÖLD)/

4.1.5. Manőverek

a) MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (or RIGHT) /reason/

CSINÁLJON BALRA (vagy JOBBRA) EGY 360 FOKOS FORDULÓT /(ok) MIATT/

b) ORBIT LEFT (or RIGHT) /reason/

KÖRÖZZÖN BALRA (vagy JOBBRA) /(ok) MIATT/

... a fedélzeti irányrendszer megbízhatatlan működése esetén

c) MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or (number) DEGREES PER SECOND), EXECUTE INSTRUCTIONS IMMEDIATELY UPON RECEIPT

HAJTSON VÉGRE EGYÉRTÉKŰ (vagy FÉLÉRTÉKŰ) FORDULÓKAT, vagy (szám) FOK/MÁSODPERC ÉRTÉKŰ FORDULÓKAT. A KAPOTT UTASÍTÁSOKAT AZONNAL HAJTSA VÉGRE

d) TURN LEFT (or RIGHT) NOW

MOST FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA)

e) STOP TURN NOW

MOST FEJEZZE BE A FORDULÓT

Megjegyzés: Amikor a radarvektorálás vagy a fenti manőverek okát meg kell adni, az alábbi kifejezéseket használják:

a) DUE TRAFFIC
FORGALOM MIATT

b) FOR SPACING
NAGYOBB TÁVOLSÁGTARTÁS ÉRDEKÉBEN

c) FOR DELAY
KÉSLELTETÉS MIATT

d) FOR DOWNWIND (or BASE, or FINAL)
HOSSZÚFALRA (vagy ALAPFALRA, vagy VÉGSŐ EGYENESRE)

4.1.6. Sebességszabályozás

*a) SPEED (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS)
SEBESSÉG (szám) KILOMÉTER PER ÓRA (vagy CSOMÓ)

b) REPORT SPEED
JELENTSE A SEBESSÉGÉT

c) MAINTAIN (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS) UNTIL (location)
TARTSON (szám) KILOMÉTER PER ÓRA (vagy CSOMÓ) SEBESSÉGET (hely)-IG

d) MAINTAIN PRESENT SPEED
TARTSA JELENLEGI SEBESSÉGÉT

e) INCREASE (or REDUCE) SPEED TO (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS or MACH NUMBER)

NÖVELJE (vagy CSÖKKENTSE) SEBESSÉGÉT (szám) KILOMÉTER PER ÓRÁRA (vagy CSOMÓ-ra vagy MACH /szám/-RA)

f) INCREASE (or REDUCE) SPEED BY (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS)

NÖVELJE (vagy CSÖKKENTSE) SEBESSÉGÉT (szám) KILOMÉTER PER ÓRA (vagy CSOMÓ) ÉRTÉKKEL

g) RESUME NORMAL SPEED
TARTSON NORMÁLIS SEBESSÉGET

h) REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED
CSÖKKENTSSEN A LEGKISEBB MEGKÖZELÍTÉSI SEBESSÉGRE

i) REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED
CSÖKKENTSSEN A LEGKISEBB TISZTA SEBESSÉGRE

j) NO /ATC/ SPEED RESTRICTIONS
NINCS /ATC által kiadott/ SEBESSÉG MEGKÖTÉS

4.1.7. Helyzetjelentés

... amikor a radarirányítás alatt álló légi járműnek engedélyt adnak arra, hogy mellőzze a helyzetjelentések adását

a) OMIT POSITION REPORTS /UNTIL (specify)/
MELLŐZZE A HELYZETJELENTÉST /(meghatározás)-IG/

b) NEXT REPORT AT (significant point)
KÖVETKEZŐ HELYZETJELENTÉST (fontos pont)-NÁL ADJON

c) REPORTS REQUIRED ONLY AT (location/s)
HELYZETJELENTÉST CSAK (helyen vagy helyeken) ADJON

d) RESUME POSITION REPORTING
FOLYTASSA A HELYZETJELENTÉSEK ADÁSÁT

4.1.8. Forgalmi tájékoztatás és kitérési manőverek

a) TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight) /any other pertinent information/
FORGALOM (szám) ÓRA-IRÁNYBAN (távolságra) (forgalom haladási iránya) /egyéb tájékoztatások/

1. UNKNOWN

ISMERETLEN

2. SLOW MOVING

LASSÚ MOZGÁSÚ

3. FAST MOVING

GYORS MOZGÁSÚ

4. CLOSING

KÖZELEDŐBEN

5. OPPOSITE (or SAME) DIRECTION

SZEMBEJÖVŐ (vagy AZONOS) IRÁNYON

6. OVERTAKING

ELŐZÉST HAJT VÉGRE

7. CROSSING LEFT TO RIGHT (or RIGHT TO LEFT)
BALRÓL JOBBRA (vagy JOBBRÓL BALRA) KERESZTEZ

8. TYPE
TÍPUS - ha ismert

9. LEVEL
MAGASSÁG - ha ismert

10. CLIMBING (or DESCENDING)
EMELKEDIK (vagy SÜLLYED) - ha ismert
... iránykérés kitérésre

*b) REQUEST VECTORS

KÉREK IRÁNYOKAT

c) DO YOU WANT VECTORS?

KÍVÁN IRÁNYOKAT (a kitéréshez)?

... az ismeretlen forgalom elhagyásakor

d) CLEAR OF TRAFFIC /appropriate instructions/

ELHAGYTA AZ ISMERETLEN FORGALMAT /megfelelő utasítások/

... kitérítő ténykedésre adott utasítás

e) TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY (number) DEGREES/or /HEADING (three digits) TO AVOID /UNIDENTIFIED/ TRAFFIC (bearing by clockreference)

AZONNAL FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) /(szám) FOKOT/ vagy /(három számjegy) IRÁNYRA, /AZONOSÍTATLAN/ FORGALOM ELKERÜLÉSÉRE (forgalom iránya óra-irány szerint és a távolság megjelölésével)

4.1.9. Rádió-összeköttetés és rádióhiba

a) /IF/ RADIO CONTACT LOST (instructions)

/HA/ A RÁDIÓÖSSZEKÖTTETÉS ELVESZETT (utasítások)

b) IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (number) MINUTES (or SECONDS) (instructions)

HA NEM LESZ RÁDIÓÖSSZEKÖTTETÉSE (szám) PERCIG (vagy MÁSODPERCIG) (utasítások)

c) REPLY NOT RECEIVED (instructions)

ADÁSÁT NEM VETTEM (utasítások)

... ha rádióhibát feltételeznek

d) IF YOU READ /manoeuvre instructions or SQUAWK (code or IDENT)/

HA VESZI AZ ADÁST (manőverre szóló utasítások, vagy KAPCSOLJA A (kódot, vagy SPI AZONOSÍTÓ JELET)/

e) (manoeuvre or SQUAWK) OBSERVED. POSITION (position of aircraft). WILL CONTINUE TO PASS INSTRUCTIONS

manőver, vagy KÓDVÁLTÁS) MEGFIGYELVE. HELYZETE (hely) FELETT. FOLYTATOM AZ UTASÍTÁSOK ADÁSÁT

4.1.10. Radar szolgáltatás befejezése

a) RADAR CONTROL TERMINATED /DUE (reason)/

RADAR IRÁNYÍTÁS BEFEJEZVE /(ok) MIATT/

b) RADAR SERVICE TERMINATED (instructions)

RADAR SZOLGÁLTATÁS BEFEJEZVE (egyéb utasítások)

c) WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information)

RÖVIDESEN ELVESZÍTEM AZ AZONOSSÁGOT (megfelelő utasítások vagy tájékoztatások)

d) IDENTIFICATION LOST /reasons/ (instructions)

ELVESZTETTEM AZ AZONOSSÁGÁT /(ok) MIATT/ (utasítások)

4.2. Radar a bevezető irányító szolgálatnál

4.2.1. Radarvektorálás a bevezetéshez

a) VECTORING FOR (type of pilot-interpreted aid /e.g.) ILS, VOR, NDB/) APPROACH RUNWAY (number)

RADARVEKTORÁLÁS A (szám) FUTÓPÁLYA (a légijármű-vezető által önállóan végzett bevezetést kiszolgáló navigációs berendezés/ pl.: ILS, VOR, NDB/-RE

b) VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number)

RADARVEKTORÁLÁS A (szám) FUTÓPÁLYA-LÁTÁSSAL TÖRTÉNŐ MEGKÖZELÍTÉSÉHEZ

c) VECTORING FOR (positioning in the circuit)

RADARVEKTORÁLÁS A (szám) FUTÓPÁLYA (forgalmi körének meghatározott pontja)-RA

d) VECTORING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number)

RADARVEKTORÁLÁS A (szám) FUTÓPÁLYA LÉGTÉR ELLENŐRZŐ RADAR SEGÍTSÉGÉVEL VÉGREHAJTOTT MEGKÖZELÍTÉSÉHEZ

e) VECTORING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (number)

VEKTORÁLÁS A (szám) FUTÓPÁLYA PRECÍZIÓS MEGKÖZELÍTÉSÉHEZ

f) (type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions)

(típusú) MEGKÖZELÍTÉS NEM LEHETSÉGES (okok) MIATT (másféle bevezetésre adott utasítások)

4.2.2. Radarvektorálás ILS vagy egyéb, a légijármű vezetője által önállóan végzett bevezetést kiszolgáló navigációs berendezésre

a) POSITION (number) KILOMETRES (or MILES) from (fix). TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits)

HELYZETE (szám) KILOMÉTER (vagy MÉRFÖLD) a (ponttól). FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (három számjegy) IRÁNYRA

b) YOU WILL INTERCEPT (radio aid or track) (distance) FROM (significant point or TOUCHDOWN)

A (navigációs berendezést vagy útvonalat) (távolságnál) FOGJA ELÉRNI (fontos ponttól vagy FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL)

... amikor a légijármű vezetője meghatározott távolságra történő ráhelyezést kér

*c) REQUEST (distance) FINAL

(távolság) HOSSZÚSÁGÚ VÉGSŐ EGYENEST KÉRÜNK

d) CLEARED FOR (type) APPROACH RUNWAY (number)

ENGEDÉLYEZVE AZ (típusú) MEGKÖZELÍTÉS A (szám) FUTÓPÁLYÁRA

... utasítások és tájékoztatások:

e) REPORT ESTABLISHED /ON MLS APPROACH TRACK/ or /ON ILS (LOCALIZER) or (GLIDE PATH)/

JELENTSE, HA AZ MLS MEGKÖZELÍTÉSI ÚTVONALAT vagy AZ ILS-t (vagy IRÁNYSÁVOT vagy SIKLÓPÁLYÁT) KÖVETI

f) CLOSING FROM LEFT (or RIGHT) /REPORT ESTABLISHED/

BALRÓL (vagy JOBBRÓL) ZÁRKÓZIK FEL, /JELENTSE, HA KÖVETI/

g) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) /TO (INTERCEPT/ or /REPORT ESTABLISHED/

FORDULJON BALRA (vagy JOBBRA) (három számjegy) IRÁNYRA /HOGY KÖVESSE A RÁDIÓNAVIGÁCIÓS BERENDEZÉST/ vagy /JELENTSE, HA KÖVETI/

h) EXPECT VECTORS ACROSS (localizer course or aid) (reason)

A RADAR VEKTOROK VÁRHATÓAN KERESZTÜL VISZIK AZ (ILS irányzáson vagy navigációs berendezésen) (ok) MIATT)

i) THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (aid) /reason/

EZ A FORDULÓ KERESZTÜL VISZI (berendezés)-EN / (ok) MIATT/

j) TAKING YOU THROUGH (aid) /reason/

KERESZTÜL VISZEM (berendezés)-EN / (ok) MIATT/

k) REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH

JELENTSE, HA A SIKLÓPÁLYÁT KÖVETI

l) MAINTAIN (altitude) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION

TARTSON (magasság) A SIKLÓPÁLYA ELÉRÉSÉIG

m) INTERCEPT (radio aid) /REPORT ESTABLISHED/

ÁLLJON RÁ (navigációs berendezés)-RE /JELENTSE, HA KÖVETI/

4.2.3. Egymástól független és egymástól függő párhuzamos megközelítési műveletek

a) CLEARED FOR ILS (or MLS) APPROACH RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT).

ENGEDÉLYEZVE AZ ILS (vagy MLS) MEGKÖZELÍTÉS A (szám) BAL (vagy JOBB) FUTÓPÁLYÁRA

b) YOU HAVE CROSSED THE ILS LOCALIZER COURSE (or MLS FINAL APPROACH TRACK). TURN LEFT (or RIGHT) /IMMEDIATELY/ AND RETURN TO ILS LOCALIZER COURSE (or MLS FINAL APPROACH TRACK)

KERESZTEZTE AZ ILS IRÁNYSÁVOT (vagy az MLS VÉGSŐ MEGKÖZELÍTÉSI ÚTIRÁNYT). FORDULJON /AZONNAL/ BALRA (vagy JOBBRA) és TÉRJEN VISSZA AZ ILS IRÁNYSÁVRA (vagy az MLS VÉGSŐ MEGKÖZELÍTÉSI ÚTIRÁNYRA)

c) ILS (or MLS) RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) ILS LOCALIZER (or MLS) FREQUENCY IS (frequency)

A (szám) BAL (vagy JOBB) FUTÓPÁLYA ILS IRÁNYSÁV (vagy MLS) FREKVENCIAJA (frekvencia)

... kitérítő ténykedésre, ha azt tapasztalják, hogy egy légijármű megsérti a biztonsági zónát (NTZ-t):

d) TURN LEFT (or RIGHT) (/number/ DEGREES) or (HEADING /three digits/) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC (DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH), CLIMB TO (altitude)

FORDULJON AZONNAL BALRA (vagy JOBBRA) (/szám/ FOKOT) vagy /három számjegy/ IRÁNYRA), FORGALOM ELKERÜLÉS MIATT (HOGY ELKERÜLJE A SZOMSZÉDOS MEGKÖZELÍTÉST), EMELKEDJEN (tengerszint szerinti magasság)-RA

4.2.4. Légtérellenőrző radarral kapcsolatos rádió-távbeszélő kifejezések

4.2.4.1. Szolgáltatások

a) THIS WILL BE SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number) TERMINATING AT (distance) FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (or HEIGHT) (number) METRES (or FEET), CHECK YOUR MINIMA, /IN CASE OF GO AROUND (instructions)/

LÉGTÉRELLENŐRZŐ RADARRAL VÉGREHAJTOTT RADARBEVEZETÉS LESZ A (szám) FUTÓPÁLYÁRA, A BEVEZETÉSI UTASÍTÁSOKAT A KÜSZÖBTŐL (távolság-ig) ADOK, AKADÁLYMENTESSÉGI MAGASSÁG (tengerszint feletti, vagy repülőtér feletti magasság) ELLENŐRIZZE A MINIMUMÁT. /ÁTSTARTOLÁS ESETÉN (utasítások)/

b) APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (distance) FROM TOUCHDOWN A BEVEZETÉSI UTASÍTÁSOKAT A KÜSZÖBTŐL (távolságig) ADOM

4.2.4.2. Magassági tájékoztatás

a) COMMENCE DESCENT NOW /TO MAINTAIN A (number) DEGREE GLIDE PATH/ MOST KEZDJE EL A SÜLLYEDÉST /TARTSON (szám) FOKOS SIKLÓPÁLYÁT/

b) (distance) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units) (távolsága) A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL, TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁGÁNAK (vagy MAGASSÁGÁNAK) (számok és mértékegység) KELL LENNIE

4.2.4.3. Helyzettájékoztatás

(distance) FROM TOUCHDOWN

(távolság-a) A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL

4.2.4.4. Ellenőrzések

a) CHECK GEAR DOWN

ELLENŐRIZZE, HOGY FUTÓJA KINT VAN-E

b) OVER THRESHOLD

A KÜSZÖB FÖLÖTT

4.2.4.5. A megközelítés befejezése

a) REPORT VISUAL

JELENTSE, HA LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VAN

b) REPORT RUNWAY /LIGHTS/ IN SIGHT

JELENTSE, HA LÁTJA A FUTÓPÁLYÁT (vagy FUTÓPÁLYA FÉNYEKET)

c) APPROACH COMPLETED /CONTACT (unit)/

A BEVEZETÉS BEFEJEZVE/TÉRJEN ÁT (egységre)/

4.2.5. Precíziós bevezető radarral kapcsolatos rádiótávbeszélő kifejezések

4.2.5.1. Szolgáltatások

a) THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY (number)

PRECÍZIÓS RADAR BEVEZETÉS LESZ A (szám) FUTÓPÁLYÁRA

b) PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions)

PRECÍZIÓS BEVEZETÉS NEM LEHETSÉGES (ok) MIATT (más megközelítési módra szóló utasítás)

c) IN CASE OF GO AROUND (instructions)

HA ÁTSTARTOL (utasítások)

4.2.5.2. Rádiótávbeszélő összeköttetés

a) DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS

NE VÁLASZOLJON A TOVÁBBI RÁDIÓ ADÁSOKRA

b) REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE INSTRUCTIONS

VÁLASZÁT NEM VETTEM. FOLYTATOM AZ UTASÍTÁSOKAT

4.2.5.3. Oldalszög tájékoztatás

a) CLOSING /SLOWLY (or QUICKLY)/ FROM THE LEFT (or FROM THE RIGHT)

LASSAN (vagy GYORSAN)! KÖZELEDIK BALRÓL (vagy JOBBRÓL)

b) HEADING IS GOOD

GÉPTENGELY IRÁNYA JÓ

c) ON TRACK

KÖZÉPVONALON

d) SLIGHTLY (or WELL or GOING) LEFT (or RIGHT) OF TRACK

KISSÉ (vagy NAGYON vagy ELTÉR) BALRA (vagy JOBBRA) A KÖZÉPVONALTÓL

e) (number) METRES LEFT (or RIGHT) OF TRACK

(szám) MÉTERREL BALRA (vagy JOBBRA) A KÖZÉPVONALTÓL

4.2.5.4. Magassági tájékoztatás

a) APPROACHING GLIDE PATH

KÖZELEDŐBEN A SIKLÓPÁLYÁHOZ

b) COMMENCE DESCENT NOW /AT (number) METRES PER SECOND OR (number) FEET PER MINUTE

(or ESTABLISH A (number) DEGREE GLIDE PATH)/

MOST KEZDJE EL A SÜLLYEDÉST /(szám) MÉTER PER MÁSODPERC (vagy LÁB PER PERC)

ÉRTÉKKEL (vagy TARTSON (szám) FOKOS SIKLÓPÁLYÁT)/

c) RATE OF DESCENT IS GOOD

SÜLLYEDÉS MÉRTÉKE JÓ

d) ON GLIDE PATH

SIKLÓPÁLYÁN

e) SLIGHTLY (or WELL, or GOING) ABOVE (or BELOW) GLIDE PATH

KISSÉ (vagy NAGYON) A SIKLÓPÁLYA FELETT (vagy ALATT) vagy KISSÉ (vagy NAGYON) A SIKLÓPÁLYA FÖLÉ (vagy ALÁ) MEGY

f) /STILL/ (number) METRES (or FEET) TOO HIGH (or TOO LOW)

(MÉG MINDIG) (szám) MÉTERREL (vagy LÁBBAL) A SIKLÓPÁLYA FELETT (vagy ALATT), vagy (MÉG MINDIG) TÚL MAGAS (vagy TÚL ALACSONY)

g) ADJUST RATE OF DESCENT

SZABÁLYOZZA A SÜLLYEDÉS MÉRTÉKÉT

h) COMING BACK /SLOWLY (or QUICKLY)/ TO GLIDE PATH

/LASSAN (vagy GYORSAN)/ VISSZATÉRŐBEN A SIKLÓPÁLYÁRA

i) RESUME NORMAL RATE OF DESCENT

VEGYE FEL ÚJRA A NORMÁL SÜLLYEDÉSI ÉRTÉKET

j) ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (to be followed by appropriate instructions)

A MAGASSÁGI ELEM MEGHIBÁSODOTT (megfelelő utasítások)

k) (distance) FROM TOUCHDOWN. ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units)

(távosság-ra) A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL. TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁGÁNAK (vagy MAGASSÁGÁNAK) (számok és mértékegység) KELL LENNIE

4.2.5.5. Helyzettájékoztatás

a) (distance) FROM TOUCHDOWN

(távosság-ra) A FÖLDETÉRÉSI PONTTÓL

b) OVER APPROACH LIGHTS

A BEVEZETŐ FÉNYSOR FÖLÖTT

c) OVER THRESHOLD

A KÜSZÖB FÖLÖTT

4.2.5.6. Ellenőrzések

a) CHECK GEAR DOWN AND LOCKED

ELLENŐRIZZE, HOGY FUTÓJA KINT ÉS RÖGZÍTVE VAN-E

b) CHECK DECISION ALTITUDE (or HEIGHT)

ELLENŐRIZZE AZ ELHATÁROZÁSI TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁGÁT (vagy MAGASSÁGÁT)

4.2.5.7. A megközelítés befejezése

a) REPORT VISUAL

JELENTSE, HA LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VAN

b) REPORT RUNWAY /LIGHTS/ IN SIGHT

JELENTSE, HA LÁTJA A FUTÓPÁLYÁT (vagy FUTÓPÁLYA FÉNYEKET)

c) APPROACH COMPLETED /CONTACT (unit)/

A BEVEZETÉS BEFEJEZVE /TÉRJEN ÁT (egységre)/

4.2.5.8. Megszakított megközelítési eljárás

a) CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND (missed approach instructions)

FOLYTASSA LÁTÁSSAL VAGY STARTOLJON ÁT (megszakított megközelítési utasítások)

b) GO AROUND IMMEDIATELY /missed approach instructions/ (reason)

AZONNAL STARTOLJON /megszakított megközelítési utasítások/ (oka)

c) ARE YOU GOING AROUND?

ÁTSTARTOL?

d) IF GOING AROUND (appropriate instructions)

HA ÁTSTARTOL (megfelelő utasítások)

*e) GOING AROUND

ÁTSTARTOLUNK

4.3. A másodlagos légtérelenőrző radarral (SSR) kapcsolatos kifejezések

4.3.1. Az SSR berendezés képességének meghatározása

a) ADVISE TYPE OF TRANSPONDER

KÖZÖLJE A TRANSZPONDER TÍPUSÁT

*b) TRANSPONDER (as shown in the flight plan)

(a repülési tervben feltüntetett TÍPUSÚ TRANSZPONDER VAN A FEDÉLZETEN

*c) NEGATIVE TRANSPONDER

NINCS TRANSZPONDER A FEDÉLZETEN

4.3.2. A transzponder beállítására adott utasítás

a) FOR DEPARTURE SQUAWK (code)

INDULÁS ELŐTT KAPCSOLJON (száms)-OT

b) SQUAWK (code)

KAPCSOLJON (szám)-OT

4.3.3. Ha fel kell kérni a személyzetet egy, már előzetesen kapcsolt kód újra kapcsolására.

a) RECYCLE (mode) (code)

ÚJRA KAPCSOLJA AZ (módot) (kódot)

*b) RECYCLING (mode) (code)

ÚJRA KAPCSOLJUK AZ (módot) (kódot)

4.3.4. Ha kérni kell a légijármű azonosítás újrapcsolását

RESET MODE S IDENTIFICATION

KAPCSOLJA ÚJRA AZ S MÓDÚ AZONOSÍTÁST

4.3.5. Ha fel kell kérni a személyzetet a már beállított "A" Módú kód megerősítésére

a) CONFIRM SQUAWK (code)

ERŐSÍTSE MEG A KÓDJÁT

*b) SQUAWKING (code)

(kód-ot) KAPCSOLUNK

4.3.6. Ha fel kell kérni a személyzetet az IDENT működtetésére:

a) SQUAWK IDENT

KAPCSOLJA AZ SPI AZONOSÍTÓ JELET

Katonai transzponderek üzemeltetése:

b) SQUAWK LOW

KAPCSOLJA CSÖKKENTETT TELJESÍTMÉNYRE TRANSZPONDERÉT

c) SQUAWK NORMAL

KAPCSOLJA NORMÁL TELJESÍTMÉNYRE TRANSZPONDERÉT

4.3.7. Ha fel kell kérni a személyzetet a transzponder üzemeltetésének időleges felfüggesztésére:

a) SQUAWK STANDBY

KAPCSOLJA TRANSZPONDERÉT KÉSZENLÉTI ÜZEM-MÓDRA

Katonai transzponderek:

STOP SQUAWK THREE

KAPCSOLJA KI AZ IFF-T

Megjegyzés: Bizonyos katonai transzponderek (IFF) egyidejűleg képesek "katonai" (Mode A/3) és "polgári" üzemmódban működni. Ha a Mode 3/A üzemet kívánják megszüntetni, a "SQUAWK STANDBY" kifejezés nem használható, mivel ez megszünteti a polgári üzemmódban történő válaszadást is.

4.3.8. Személyzet felkérése a transzponder vészhelyzeti kódra való beállítására:

SQUAWK MAYDAY

KAPCSOLJON MAYDAY-T

4.3.9. Ha fel kell kérni a személyzetet a transzponder teljes kikapcsolására:

STOP SQUAWK

KAPCSOLJA KI TRANSZPONDERÉT

4.3.10. Ha fel kell kérni a személyzetet, hogy transzponderét magasság kijelző üzemmódban üzemeltesse:

SQUAWK CHARLIE

KAPCSOLJON CHARLIE ÜZEMMÓDRA

4.3.11. Ha fel kell kérni a személyzetet a helyes nyomás beállításra és repülési magasságának ellenőrzésére:

CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM LEVEL

ELLENŐRIZZE A MAGASSÁGMÉRŐ BEÁLLÍTÁST ÉS ERŐSÍTSE MEG REPÜLÉSI MAGASSÁGÁT

4.3.12. Ha fel kell kérni a személyzetet, hogy kapcsolja ki a transzponder magasságkijelző üzemmódját, mert helytelen jelzést ad:

STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION

KAPCSOLJA KI A CHARLIE ÜZEMMÓDOT, MERT HELYTELEN KIJELEZÉST MUTAT

4.3.13. Ha fel kell kérni a személyzetet a másodlagos radarberendezés által kijelzett magasság ellenőrzésére:

VERIFY (level)

VIZSGÁLJA FELÜL (magasságát)

Megjegyzés: A körzeti radarirányító szolgálat egyéb rádió-távbeszélő kifejezései a bevezetőradar irányító szolgálat kifejezései között találhatók.

1. Függelék

REPÜLŐTÉRI REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT

1. Az AFIS egységek általános feladata

1.1. A Magyar Köztársaság nem ellenőrzött repülőterein repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egységeknek (AFIS egységek) a repülőtéri forgalomra, meteorológiai viszonyokra és repülőtéri állapotokra vonatkozó tájékoztatásokat kell adniuk, valamint riasztó szolgálatot kell nyújtaniuk a repülőtéri forgalomban résztvevő valamennyi ismert légi jármű számára.

1.2. Ha valamely induló légi jármű felszállás után a repülőtér forgalmi körét vagy kijelölt körzetét elhagyva, ellenőrzött légtérben tervezi repülését végrehajtani, az AFIS egységnek irányítói engedélyt kell beszereznie az érintett ellenőrzött légtérben illetékes ATC egységtől és ezt a légi jármű számára felszállás előtt továbbítani kell.

1.3. Annak érdekében, hogy az AFIS egység az általa kezelt légi járművek számára megfelelő forgalmi tájékoztatást adhasson, a légi járműveknek jelenteniük kell szándékaikat és repülési manővereiket, illetve az AFIS egység bármikor kérhet ilyen jelentéseket.

1.4. Az induló, leszálló és a repülőtér légtérét átrepülő légi járművek számára a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet "K" Függelékében leírt tájékoztatásokat kell továbbítani az ott leírt módon.

2. A repülőtéri repüléstájékoztató egység egyéb feladatai

2.1. Az AFIS egységnek:

a) azokon a repülőtereken, ahol külön légi tájékoztató egységet nem hoztak létre, a légi jármű vezető kérésére intézkednie kell a kért légi tájékoztatások beszerzésére vonatkozóan;

b) kezelnie kell (átvétel, ellenőrzés és továbbítás) az induló légi járművek repülési terveit, ezek esetleges módosításait és törlését, ha a repülőtéren külön erre a célra létesített egység, vagy kijelölt személy nincs. Nemzetközi IFR repülésekre benyújtott repülési terv vétele esetén egyeztetnie kell a légiforgalmi áramlásszervezéssel megbízott egységgel (FMP), hogy a légi jármű áramlásszervezési intézkedések hatálya alá esik-e;

c) tájékoztatnia kell az illetékes légiforgalmi tájékoztató szolgálati egységet a repülőtér navigációs berendezéseinek várhatóan hosszabb idejű meghibásodásáról, illetve a repülőtérre korábban kiadott NOTAM törlésének szükségességéről;

d) tájékoztatnia kell a körzeti repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egységet (FIC) az alábbiakról:

- az üzemkezdéskor észlelt pályaalapotról, ha az a közzétettől eltér;

- a repülőtér forgalmi körét vagy kijelölt körzetét elhagyó, repülési tervet benyújtott légi járművek hajtóműindításáról és felszállási idejéről;
 - külön kérésre az útvonalrepülést végrehajtó légi járművek leszállási idejéről;
 - ha a FIC által utoljára közölt várható érkezési időt követő 15 percen belül a légi járművel a rádió-összeköttetést nem sikerült felvenni és az nem hajtotta végre a leszállást;
 - a repülőtér navigációs berendezéseinek működésében beállott és a mozgási terület állapotában beállott változásokról;
 - a repülőtéri működés befejezéséről, ha az a közzétettől eltér.
- e) nyilvántartást kell vezetnie az alábbiakról:
- a repülőtér nyitvatartási ideje alatt végrehajtott le- és felszállásokról;
 - az induló légi járművek részére esetlegesen továbbított ATC engedélyek;
 - a repülőtéri meteorológiai állapotok;
 - a FIC-től kapott SIGMET tájékoztatások;
 - a repülőtérre esetlegesen kiadott NOTAM-ok, valamint mozgási területének állapota;
 - a repülési korlátozások a repülőtér légtereiben, valamint a repülőtér légtereit érintő veszélyes, valamint időszakosan korlátozott légterek működése;
- 2.2. Az AFIS egységnek a repülőtér üzemeltető és/vagy a légügyi hatóság kívánalmainak megfelelően statisztikai adatrögzítést kell végeznie.

2. Függelék

A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK KÖZLEMÉNYEI

1. A közlemények tartalma, formátuma, adatszabályok

Megjegyzés: Mind az automatikus adatfeldolgozó berendezés nélküli légiforgalmi szolgálati egységek közötti, mind a légiforgalmi irányítói számítógépek közötti közleményváltásra szolgáló közlemények tartalma és formátuma leírásának megkönnyítése érdekében a közlemény adat elemei "rovatok"-ba vannak csoportosítva. Az egyes rovatok egy-egy közlemény elemet, vagy egymással kapcsolatos elemek egy-egy csoportját tartalmazzák.

1.1. Szabvány közlemény típusok

1.1.1. Az ATS adatcserére létrehozott szabvány közlemény típusok, a hozzájuk tartozó közlemény típus jelölésekkel, a következők:

Közlemény kategória	Közlemény típus	Közlemény típus jelölés
Kényszerhelyzeti közlemények	Riasztás	ALR
	Rádió-összeköttetés megszakadása	RCF
Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei	Egyedi repülési terv	FPL
	Módosítás	CHG
	Törlés	CNL
	Késés	DLA
	Indulás	DEP
	Érkezés	ARR
Koordinációs közlemények	Érvényes repülési terv	CPL
	Határszámítás	EST
	Koordinálás	CDN
	Irányítás elfogadása	ACP
	Logikai nyugtázás	LAM
Kiegészítő közlemények	Repülési terv kérése	RQP
	Kiegészítő repülési terv kérése	RQS

	Kiegészítő repülési terv	SPL
--	--------------------------	-----

1.2. Szabvány rovatok

1.2.1.1. Az ATS közleményekben megengedett adatok szabvány rovatok a következő táblázatban találhatók. Az 1. oszlopban lévő sorszámmal megnevezett adatok a referenciákban alkalmazottaknak.

Rovat típus	Adatok
3	A közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok
5	Kényszerhelyzet leírása
7	A légijármű azonosító jele és SSR adatok
8	Repülési szabályok és a repülés típusa
9	A légijárművek száma, típusa és turbulencia kategóriája
10	A légijármű berendezései
13	Indulási repülőtér és idő
14	Határszámítási adatok
15	Útvonal
16	Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér/ek/
17	Leszállási repülőtér és idő
18	Egyéb tájékoztatások
19	Kiegészítő tájékoztatások
20	Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások
21	Rádióhibáról szóló tájékoztatás
22	Javítás

1.3. A szabvány közlemény típusok összeállítása

1.3.1. Az egyes szabvány közlemény típusoknak egymást meghatározott sorrendben követő rovatokból kell állniuk a referenciákban előírtaknak megfelelően. Minden egyes közleménynek az előírt összes rovatot tartalmaznia kell.

1.4. A szabvány rovatok összeállítása

1.4.1. Az egyes szabvány rovatok egymást meghatározott sorrendben követő elemekből állnak, bizonyos esetekben a rovat egyetlen elemet tartalmaz. A rovatok elemeit a későbbiekben következő táblázatok tartalmazzák.

Megjegyzés: Minden egyes rovat legalább egy kötelező elemet tartalmaz és a 9. típusú rovat kivételével ez az első, vagy az egyetlen elem az adott rovatban. A tetszés szerinti elemek bevitelére vagy kihagyására vonatkozó szabályokat a rovat táblázatok tüntetik fel.

1.5. A közlemények szerkesztése és az írásjelek használata

1.5.1. Az ATS adatok kezdetét nyitó zárójellel "(" kell feltüntetni a lapmásolaton, amely az ATS adatok kezdetét jelzi. Ezt az írásjelet csak a közlemény típus jelzését közvetlenül megelőző, nyomtatott karakterként lehet használni.

Megjegyzés: A 2. sz. nemzetközi táviró ABC-t (International Telegraph Alphabet No. 2) alkalmazó távgépíró üzemnél a nyitó zárójelet a 11 jel számváltós formájában adják le. Egyes távgépíró készülékeken ez a "(" től eltérő jelet fog kinyomtatni, ez azonban helyi jellegű és nincs jelentősége. Ahol magasabb szintű kódokat használnak, ott a "(" karaktert kell nyomtatni.

1.5.2. Az egyes rovatok kezdetét, az első kivételével, kötőjellel "-" kell jelezni, amely a rovat kezdetét jelzi. Ezt a jelet csak az egyes rovatokban lévő ATS adatok első elemét megelőző, nyomtatott karakterként lehet használni.

Megjegyzés: A 2. sz. nemzetközi táviró ABC-t alkalmazó távgépíró üzemnél a kötőjelet az 1 jel számváltós formájában adják le. Egyes távgépíró készülékeken ez a "-"-től eltérő jelet fog kinyomtatni, ez azonban helyi jellegű és nincs jelentősége. Ahol magasabb szintű kódokat használnak, ott a "-" karaktert kell nyomtatni.

1.5.3. Az egy rovaton belüli elemeket törtvonalással "/" (lásd az 1. sz. Megjegyzést), vagy ha úgy van előírva, csak egy szóközzel /szk/ (lásd a 2. sz. Megjegyzést) kell egymástól elválasztani.

1. Megjegyzés: A 2. sz. nemzetközi táviró ABC-t alkalmazó távgépíró üzemnél a törtvonalat a 24 jel számváltós formájában adják le. Egyes távgépíró készülékeken, ez a "I" -től eltérő jelet fog kinyomtatni, ez azonban helyi jellegű és nincs jelentősége. Ahol magasabb szintű kódokat használnak, ott a "I" karaktert kell nyomtatni.

2. Megjegyzés: A 2. sz. nemzetközi táviró ABC-t alkalmazó távgépíró üzennél a szóközt a 31 jel számváltós formájában adják le. Ahol magasabb szintű kódokat használnak, ott az a karakter alkalmazandó, amely egy szóközt jelenít meg a nyomtatásban.

1.5.4. Az ATS adatok végét zárójelvéggel ")" kell jelezni, amely az ATS adatok végét jelzi. Ezt a jelet csak a közleményben lévő utolsó rovatot közvetlenül követő, nyomtatott karakterként lehet használni.

Megjegyzés: A 2. sz. nemzetközi táviró ABC-t alkalmazó távgépíró üzennél, a záró zárójelet a 12 jel számváltós formájában adják le. Egyes távgépíró készülékeken ez a ")"-tól eltérő jelet fog kinyomtatni, ez azonban helyi jellegű és nincs jelentősége. Ahol magasabb szintű kódokat használnak, ott a ")" karaktert kell nyomtatni.

1.5.5. Amikor a szabvány ATS közleményeket távgépíró formában készítenek, akkor szabályozó adást (kétszer kocsi vissza, azt követően egy soremelés) kell adni a következő esetekben:

- a) a referencia táblázatban így megjelölt minden egyes rovat elé;
- b) az 5. rovat típusnál (kényszerhelyzet leírása), a 15. típusnál (útvonal), a 18. típusnál (egyéb tájékoztatások), a 19. típusnál (kiegészítő tájékoztatások), a 20. típusnál (riasztás, kutatásra és mentésre vonatkozó közlemények) és a 22. típusnál (javítás); valahányszor új sort kell kezdeni a lapmásolaton (lásd a Megjegyzést). Ilyen esetekben a szabályozó adást két adatelem között kell adni és nem lehet egy elemet ketté osztani.

Megjegyzés: Az ICAO Annex 10 előírása szerint a távgépíró nyomtatás egy sora 69-nél több karaktert nem tartalmazhat.

1.6. Adatszabályok

1.6.1. A közleményekben szereplő ATS adatok kifejezésénél alkalmazandó szabályok legnagyobb részét a rovat táblázatok tartalmazzák. A táblázatok leegyszerűsítése érdekében a repülési magasság, helyzet és útvonal adatok kifejezésére vonatkozó szabályok az alábbiakban találhatók.

1.6.2. A repülési magasság adatok kifejezése

A repülési magasság adatok kifejezésére négy módszer szerint lehetséges:

- a) "F", melyet 3 decimális számjegy követ: a magasság repülési szintben történő kifejezését jelzi, pl. a 330-as repülési szint kifejezése "F330";
- b) "S", melyet 4 decimális számjegy követ: a magasság méter Standard-ban, történő kifejezését jelzi 10 méteres egységekben, pl. a 11 300 méter standard (370-es repülési szint) kifejezése: "S 1130";
- c) "A", melyet 3 decimális számjegy követ: a tengerszint feletti magasságot jelzi száz lábas egységekben kifejezve, pl. a 4500 lábas tengerszint feletti magasság kifejezése: "A045";
- d) "M", melyet 4 decimális számjegy követ: a tengerszint feletti magasságot jelzi 10 méteres egységekben kifejezve, pl. a 8400 m tengerszint feletti magasság kifejezése: "M 0840".

1.6.3. A helyzet vagy útvonal kifejezése

1.6.3.1. A következő alternatív adatszabályokat kell alkalmazni a helyzet, vagy az útvonal kifejezésére:

- a) 2-től 7 karakterig a repülni kívánt ATS útvonalra kiadott kód jelölés;
- b) 2-től 5 karakter az útvonalon lévő pontra kiadott kód jelölés;
- c) 4 számjegy, amely a földrajzi szélességet írja le tízes és egyes fokokban, valamint egyes percekben, amelyet az "N" (jelentése "North" - Észak), vagy az "S" (jelentése "South" - Dél) követ, majd azt követi 5 számjegy, amely a földrajzi hosszúságot írja le száz, tízes és egyes fokokban, valamint egyes percekben, amelyet az "E" (jelentése "East" - Kelet), vagy a "W" (jelentése "West" - Nyugat) követ. Ahol szükséges, nullát kell beírni, hogy az előírt jelszám meglegyen. Például: "4620N07805W";
- d) 2 számjegy, amely a földrajzi szélességet adja meg fokokban és amelyet az "N" (North), vagy "S" (South) követ, majd azt követi három számjegy, amely a földrajzi hosszúságot adja meg fokokban, amelyet az "E" (East), vagy "W" (West) követ. Ahol szükséges, nullát kell beírni, hogy az előírt jelszám meglegyen. Például: "46N078W";
- e) 2 vagy 3 karakter, amely egy navigációs berendezés (rendszerint egy VOR-nak) kiadott kódjele, amelyet 3 decimális számjegy követ, megadva az adott ponttól mért irányszöget mágneses fokokban, amit az adott ponttól tengeri mérföldekben számított távolságot megadó 3 decimális számjegy követ. Ahol szükséges, nullát kell beírni, hogy az előírt jelszám meglegyen. Például: egy, a "BUD" VOR-tól 180 mágneses fokra és 40 tengeri mérföld távolságra eső pont a következőképpen fejezendő ki: "BUD180040".

1.7. A rovatok részletezése

1.7.1. Az egyes rovat típusokba beírandó kötelező vagy engedélyezett (opcionális) adat elemek, a körülmények előírásával, vagy az engedélyezett választási lehetőségekkel együtt szerepelnek.

1.7.2. Az egyes rovatok leírását tartalmazó oldalak jobb oldalán jelkulcs látható, ez a jelkulcs lehetővé teszi az egyes közlemény típusoknál a rovatok egymás utáni sorrendjének betartását.

1.7.3. Minden közlemény típus első rovata 3-as rovat; a 3-as rovatot leíró oldalon jelkulcs jelöli az azt követő rovat típus számát minden egyes közleményre vonatkozóan. Az ezt követő rovat leírást tartalmazó oldalakon az érintett rovatot megelőző rovat típus száma is fel van tüntetve a visszavonatkoztatás lehetővé tétele céljából. Az ATS adatok kezdete jelet "(" használjuk a jelkulcsban annak jelölésére, hogy előtte rovat típus nincs; az ATS adatok vége jel ")" jelöli, hogy utána nincs több rovat típus.

1.7.4. A rovat leírásoknál a meghatározott számú karakterekkel kifejezhető elemek vázlatos ábrázolása a következőképpen történik:

(ennél a példánál három karakter)

--	--	--

a változtatható hosszúságú elemek ábrázolása:

--	--

1.8. Pontosság az ATS közlemények elkészítésénél

1.8.1. Ahol a szabvány ATS közleményeket távgépíró csatornákon továbbítják olyan körzetekbe, amelyekről ismeretes, hogy ATS számítógépeket használnak, rovatáblázatokban előírt formátumokhoz és adatszabályokhoz szigorúan ragaszkodni kell.

3. Rovat típus - A közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok

Formátum:

	a	b	c
--	---	---	---

NYITÓ ZÁRÓJEL

(a) Közlemény típus jelzése	
3 BETŰ az alábbiak szerint:	
ALR	Riasztás
RCF	Rádió-összeköttetés megszakadása
FPL	Benyújtott repülési terv
CHG	Módosítás
CNL	Törlés
DLA	Késés
DEP	Indulás
ARR	Érkezés

3. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
(	ALR	5
(	RCF	7
(	FPL	7

(	CHG	7
(	CNL	7
(	DLA	7
(	DEP	7
(	ARR	7

NYITÓ ZÁRÓJEL

(a) Közlemény típus jelzése	
3 BETŰ az alábbiak szerint:	
CPL	Érvényes repülési terv
EST	Határszámítás
CDN	Koordinálás
ACP	Irányítás elfogadása
LAM	Logikai nyugtázás
RQP	Repülési terv kérése
RQS	Kiegészítő repülési terv kérése
SPL	Kiegészítő repülési terv

3. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus, vagy jel
(	CPL	7
(	EST	7
(	CDN	7
(	ACP	7
(	LAM	)
(	RQP	7
(	RQS	7
(	SPL	7

* Más utasítás hiányában ez a rovat csak az "a" elemet tartalmazza. A "b" vagy a "b" és a "c" elemet akkor alkalmazzák, amikor a közlemények generálását és/vagy cseréjét az ATS egységek számítógépei végzik.

(b) A közlemény száma	
1-4 BETŰ, TÖRTVONAL	a feladó ATS egységet azonosítására, melyet (/) követ, majd
1-4 BETŰ, 3 DECIMÁLIS SZÁMJEGY,	a vevő ATS egységet azonosítására, utána amely a közlemény sorszámát jelöli, aszerint, hogy ez hányadik közlemény volt, melyet ez az egység a jelzett vevő ATS egység részére továbbított.

(c) Hivatkozási adatok	
1-4 BETŰ,	amit TÖRTVONAL (/) követ, mely után 1-4 BETŰ áll, ezt 3. DECIMÁLIS SZÁMJEGY követi, amely megadja azon operatív közleménynek a "b" elemében foglalt közlemény számát, amely elkezdte azoknak a közleményeknek sorozatát, amelyeknek ez a közlemény is egyike.

Példák: (FPL
(CNL
(CHGA/B234A/B231
(CPLA/B002

5. Rovat típus - Kényszerhelyzet leírása

Formátum:

- a / b / c

5. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény - fajtákban használatos	A következő rovat típus, vagy jel
3	ALR	7

KÖTŐJEL

(a) A kényszerállapot

INCERFA ha a bizonytalanság állapotát, vagy
ALERFA ha a riasztás állapotát, vagy
DETRESFA ha a veszély állapotát jelentették be az érintett légi járműre vonatkozóan

TÖRTVONÁS

(b) A közlemény feladója

8 BETŰ, amely a közleményt feladó ATS egység 4 betűs ICAO helység jelölése, plusz 3 betűs rövidített jelzése, melyet egy "X" betű, vagy ahol alkalmazható, a feladó ATS egységét azonosító egybetűs jelölés követ.

TÖRTVONÁS

(c) A kényszerhelyzet természete

RÖVID NYÍLTNYELVŰ SZÖVEG, szükség szerint a kényszerhelyzet természetének megmagyarázásához, a szavak közötti természetes szóközökkel.

Példa: - ALERFA/EINNZQZX/REPORT OVERDUE

7. Rovat típus - Légi jármű azonosító jele és "A" módú kód

Formátum:

-	(a) Maximum 7 karakter	/	b	c
---	------------------------	---	---	---

7. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény- fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
5	ALR	8
3	RCF	21
3	FPL	8
3	CHG	13
3	CNL	13
3	DLA	13
3	DEP	13
3	ARR	13
3	CPL	8
3	EST	13
3	CDN	13
3	ACP	13
3	RQP	13
3	RQS	13
3	SPL	13

KÖTŐJEL

(a) *Légijármű azonosító jele*

NEM TÖBB MINT 7 KARAKTER, amely a benyújtott repülési tervben feltüntetett légijármű azonosító jellel azonos és a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben előírtak szerint van összeállítva.

* Ezen rovat befejeződik itt az olyan körzetekben működő légijárművekre vonatkozó közleményekben, ahol SSR-t nem használnak vagy az SSR kód információ nem ismert, vagy nincs jelentősége az irányítást átvevő egység számára.

TÖRTVONÁS

(b) *SSR mód*

"A" BETŰ, amely megadja a (c)-re vonatkoztatott SSR módot.

(c) *SSR kód*

4 SZÁMJEGY, amely, megadja a légijárműnek az ATS egység által kijelölt SSR kódot, amelyet az a (b) pontban jelölt módban sugároz.

Példák: - BAW902
- 5A5912/A5100

8. Rovat típus - Repülési szabályok és a repülés típusa

Formátum:

-	a	b
---	---	---

--	--

8. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény- fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
7	ALR	9
7	FPL	9
7	CPL	9

KÖTŐJEL

(a) Repülési szabályok
1 BETŰ a következők szerint:

I	ha IFR
V	ha VFR
Y	ha először IFR
Z	ha először VFR

Megjegyzés - Ha az Y vagy a Z betűt alkalmazzák, azt a pontot vagy pontban, amelynél a repülési szabályok módosítását tervezik, fel kell tüntetni a 95. rovat típusban leírtak szerint.

* Ennek a rovatnak itt be kell fejeződni, kivéve, ha repülés típusának jelzését az illetékes ATS hatóság megköveteli.

(b) Repülés típusa
1 BETŰ a következők szerint:

S	ha menetrend szerinti repülés
N	ha nem menetrend szerinti repülés
G	ha általános célú
M	ha katonai
X	ha az előbbieken felsorolt kategóriák egyikébe sem sorolható

Megjegyzés - Ha az Y vagy a Z betűt használják, azt a pontot vagy pontokat, amelynél a repülési szabályok módosítását tervezik, fel kell tüntetni a 15. rovat típusban leírtak szerint.

Példák: - V
 - IS

9. Rovat típus - Légijárművek száma, típusa és turbulenciakategóriája

Formátum:

-

--

 a

--

 b

--

 /

--

 c

--

9. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus, vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény- fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
--------------------------------	---	-------------------------------------

8	ALR	10
8	FPL	10
8	CPL	10

KÖTŐJEL

(a) *Légijárművek száma (ha egynél több)*

Megjegyzés - Ezen elem csak kötelékrepülés esetében kerül feltüntetésre.

1 VAGY 2 SZÁMJEGY, amely megadja a repülésben részt vevő légijárművek számát.

(b) *Légijármű típusa*

2 - 4 Karakter, amely az ICAO Doc 8643 légijármű típus jelölésekből (Aircraft Type Designators) kiválasztott megfelelő jelölés, vagy

ZZZZ ha a kiadvány jelölést nem tartalmaz, vagy 1-nél több légijármű típus vesz részt a repülésben.

Megjegyzés - Ha a ZZZZ betűket alkalmazzák, akkor a légijárművek típusait fel kell tüntetni az "Egyéb tájékoztatás" rovatban (lásd a 18. rovat típust).

TÖRTVONÁS

(c) *Légijármű turbulenciakategória*

1 BETŰ a légijármű engedélyezett legnagyobb felszálló súlyának jelölésére

H Heavy /nehéz/

M Medium /közepes/

L Light /könnyű/

Példák:

- DC3/M
- B707/M
- 2FK27/M
- 7777/L
- 37777/L
- B747/H

10. Rovat típus - A légijármű berendezései

Formátum:

- a / b

10. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus, vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény- fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
9	ALR	13
9	FPL	13
9	CPL	13

A - nincs kiosztva

B	- nincs kiosztva
C	- LORAN C
D	- DME
E	- nincs kiosztva
F	- ADF
G	- GNSS
H	- HF RTF
I	- INERCIÁLIS NAVIGÁCIÓ
J	- ADATKAPCSOLAT (lásd a 3. megjegyzést)
K	- MLS
	- ILS
M	- Omega
O	- VOR
P	- nincs kiosztva Q nincs kiosztva
R	- RNP típusú képesség (lásd az 5. megjegyzést)
T	- TACAN
U	- UHF RTF
V	- VHF RTF
W	- az ATS előírta esetekben alkalmazandó
X	- az ATS előírta esetekben alkalmazandó
Y	- 8,33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülékkel való felszereltség
Z	- egyéb berendezések (lásd a 2. megjegyzést)

1. Megjegyzés: Szabvány berendezés alatt a VHF RTF, ADF, VOR és ILS értendő, hacsak az illetékes ATS hatóság más kombinációt nem ír elő.

2. Megjegyzés: Ha a "Z" betűt írták be, a 18. rovatban meg kell adni a fedélzeten lévő egyéb berendezéseket COM/ és/vagy NAV/ rövidítés után.

3. Megjegyzés: Ha a "J" betűt írták be, a 18. rovatba, a DAT/ rövidítés után egy, vagy két betűvel - amelyik a megfelelő - kell megadni a fedélzeten lévő berendezést.

4. Megjegyzés: A navigációs képességre vonatkozó információt az ATC számára útvonal engedélyezés és útvonal vezetési célokból adják.

5. Megjegyzés: Az "R" betű beírása azt jelzi, hogy a légijármű berendezése megfelel az útvonal szakasz(ok)ra, útvonal(ak)ra, és/vagy az érintett légtérre előírt RNP képességnek.

KÖTŐJEL

(a) Rádió-összeköttetési, navigációs és megközelítési berendezések

1 BETŰ a következők szerint:

N - ha a repülőút útvonalhoz COM/NAV/MEGKÖZELÍTÉSI berendezés nincs a fedélzeten, vagy az üzemképtelen,

vagy

S - ha a repülőút útvonalhoz szabvány COM/NAV/MEGKÖZELÍTÉSI berendezés van a fedélzeten (lásd az 1. megjegyzést),

és/vagy

EGY VAGY TÖBB BETŰ A KÖVETKEZŐKBŐL, a fedélzeten található üzemképes COM/NAV/MEGKÖZELÍTÉSI berendezések leírásához:

TÖRTVONÁS

(b) Légtérellenőrző berendezés

Egy, vagy két betű a fedélzeten lévő üzemképes légtérellenőrző berendezés/ek leírására: SSR berendezés

N - nincs transzponder

A - A módú (4 számjegyű, 4096 kódbeállítási lehetőségű) transzponder C - A és C módú (4 számjegyű, 4096 kódbeállítási lehetőségű) transzponder

X	- S módú transzponder (légijármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbítás nélkül)
P	- S módú transzponder (légijármű azonosító jel nélkül, de nyomásmagasság továbbítással)
I	- S módú transzponder (légijármű azonosító jel továbbítással, de nyomásmagasság továbbítás nélkül)
S	- S módú transzponder (légijármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbítással)
ADS berendezés	
D	- ADS berendezés

Példák:

- S/A
- SCHJ/CD
- SAFJ/SD

13. Rovat típus - Indulási repülőtér és idő

Formátum:

-									
		a				b			

13. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus, vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus, vagy jel
10	ALR	15
10	FPL	15
7	CHG	16
7	CNL	16
7	DLA	16
7	DEP	16
7	ARR	(16)#
10	CPL	14
7	EST	14
7	CDN	16
7	ACP	16
7	RQP	16
7	RQS	16
7	SPL	16

** Csak a rendeltetési repülőtértől eltérő repülőtérre történő leszállás esetén.

KÖTŐJEL

(a) Indulási repülőtér

4 BETŰ, mely az indulási repülőtér számára kiosztott, ICAO négybetűs helységjelölése, vagy ZZZZ, ha az indulási repülőtér számára ICAO helységjelölést nem állapítottak meg (lásd az 1. megjegyzést), vagy ha az indulási repülőtér nem ismert, vagy AFIL, amennyiben a repülési tervet levegőből nyújtották be (lásd a 2.

1. Megjegyzés: Amennyiben ZZZZ-t használnak, az indulási repülőtér neve feltüntetendő az "Egyéb tájékoztatások" rovatban (lásd a 18. rovat típus), amennyiben ezt a rovat típust a közlemény tartalmazza.

2. Megjegyzés: Amennyiben 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.

* Ezt a rovatot itt be kell fejezni CHG, CNL, ARR, CPL, EST, CDN, ACF és RQS közlemény típus esetén. Az RQP közlemény típust itt akkor kell befejezni, ha a tervezett fékoldási idő nem ismert.

(b) Idő

4 SZÁMJEGY, mely megadja:

- a tervezett féloldási időt az (a) elemben megadott repülőtérén, felszállás előtt továbbított FPL és DLA közlemények esetében, valamint RQP közleményben, amennyiben az ismert,
- ALR, DEP és SPL közleményekben a tényleges indulási időt, vagy
- az útvonal rovatban (lásd a 15. rovat típus) feltüntetett első ponttól számított vagy valós indulási időt levegőből benyújtott repülési tervekből származó FPL közleményekben. Az (a) elemben ilyenkor az AFIL betűket tüntetik fel.

Példák: - EHAM0730
- AFIL1625

14. Rovat típus - Határszámítás

Formátum:

-

a									

 /

b									

c									

d									

e									

14. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus, vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus, vagy jel
13	CPL	15
13	EST	16

KÖTŐJEL

(a) Határ pont (lásd az 1. megjegyzést)

A HATÁR PONT, 2 - 5 karakterből álló jelöléssel, földrajzi koordinátákkal, rövidített földrajzi koordinátákkal, vagy kijelölt ponttól (például egy VOR-tól) mért mágneses irányszöggel és távolsággal kifejezve.

1. Megjegyzés: Ez a pont lehet egy többnyire inkább a FIR határhoz közeli, mint a FIR határon elhelyezkedő megállapodás szerinti pont.

2. Megjegyzés: Lásd az 1.6. pontot az adatszabályokkal kapcsolatban.

TÖRTVONÁS

(b) Idő a határpontnál

4 SZÁMJEGY, amely a számított időt adja meg a határpontra

(c) Engedélyezett magasság

F amelyet 3 SZÁMJEGY követ, vagy

S amelyet 4 SZÁMJEGY követ, vagy

A amelyet 3 SZÁMJEGY követ, vagy

M amelyet 4 számjegy követ,

Lásd jelen Függelék 1.6. pontjában
lévő adatszabályokat.

amelyek megadják az engedélyezett magasságot, amelynél a légi jármű keresztezni fogja a határpontot, ha szintrepülésben van, vagy azt az engedélyezett magasságot, ha a határpontnál emelkedőben vagy süllyedőben van.

* Ezen rovat itt befejeződik, ha a légi jármű a határpontot szintrepülésben fogja keresztezni.

(d) Kiegészítő keresztezési adatok

Egy MAGASSÁG a (c) elemben megadottak szerint, amelyen, vagy amely felett, illetve amelyen, vagy amely alatt - lásd az (e) elemet - a légi jármű keresztezni fogja a határpontot.

(e) Keresztezési állapot

1 BETŰ a következők szerint:

- A ha a légi jármű a (d) elemben lévő magasságon vagy felette fogja keresztezni a határpontot, vagy
B ha a légi jármű a (d) elemben lévő magasságon vagy alatta fogja keresztezni a határpontot.

Példák: - LN/1756F160
- CLN/1831F240F180A
- 5420N05000W/0417F290
- LNXI1205F160F200B
- ZD126028/0653F130

15. Rovat típus - Útvonal

Formátum:

-

		a		b	

 szk

		c	
--	--	---	--

"lásd a Megjegyzést"

15. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus, vagy jel
13	ALR	15
13	FPL	16
14	CPL	16

Megjegyzés: Ha szükséges, a (c) elemek további elemcsoportjait kell hozzávenni, minden egyes elemcsoportot szóközzel előzől meg.

KÖTŐJEL

(a) Utazó sebesség, vagy Mach szám

A tényleges sebesség (TAS) a repülés első útvonal szakaszára, vagy a teljes útvonalra vonatkozóan, az alábbi mértékegységekben megadva:

- K melyet 4 SZÁMJEGY követ, mely a tényleges sebességet kilométer/órában adja meg, vagy
N melyet 4 SZÁMJEGY követ, mely a tényleges sebességet csomókban adja meg, vagy
M melyet 3 SZÁMJEGY követ, amikor az illetékes ATS hatóság így írja elő. Ez a Mach számot adja meg század Mach egységekben.

(b) Kért utazó magasság:

- F melyet 3 SZÁMJEGY követ, vagy
S melyet SZÁMJEGY követ, vagy
A melyet 3 SZÁMJEGY követ, vagy
M melyet 4 SZÁMJEGY követ, vagy

VFR

Megjegyzés: Az adatszabályokat lásd jelen függelék 1.6. pontjában.

SZÓKÖZ

Ezt követően egymástól SZÓKÖZZEL elválasztott, alábbi négy típusú elemek/elemcsoportok sorozata, bármilyen sorrendben, amely az útvonal félreérthetetlen leírásához szükséges.

(c1) Szabvány indulási útvonal

Annak a szabvány indulási útvonalnak a jelölése, mely az indulási repülőtértől a megadott útvonalon lévő első fontos pontig tartó lerepülendő útvonalat foglalja magában.

1. Megjegyzés: Lásd a jelen függelék 1.6.3.1.a. pontjában lévő adatszabályt.

2. Megjegyzés: A (c1) elem után (c3), vagy (c4) elem következhet.

3. Megjegyzés: A szabvány indulási útvonalat csak akkor kell belefoglalni, ahol ezt külön előírják.

(c2) ATS útvonaljelzés

1. Megjegyzés: Lásd a jelen függelék 1.6.3.1.a. pontjában lévő adatszabályt.

2. Megjegyzés: A (c2) elemet csak a (c3), vagy a (c4) követheti.

(c3) Fontos pont

Megjegyzés: Lásd a jelen függelék 1.6.3.1. (b), (c), (d) és (e) pontjában lévő alternatív adatszabályokat.

(c4) Fontos pont/utazósebesség és utazó magasság

FONTOS PONT (mint a (c3) elemnél)

TÖRTVONÁS

UTAZÓ SEBESSÉG VAGY MACH SZÁM (mint az (a) elemnél)

KÉRT UTAZÓ MAGASSÁG (mint a (b) elemnél).

(c5) Jelzőbetű

VFR - ha IFR-re való áttérés történik az előző pontnál, vagy

IFR - ha IFR-re való áttérés történik az előző pontnál, vagy

DCT - ha a következő pontra való repülés kijelölt útvonalon kívül történik, hacsak mindkét pont nincs meghatározva földrajzi koordinátákkal, vagy mágneses irányszöggel és távolsággal.

T - ha az útvonal leírása megszakad az előző pontnál és a hátralévő szakaszt egy előzőleg továbbított FPL-ben vagy más adatokban kell keresni.

1. Megjegyzés: A (c5) elemet csak a (c3), a (c4), vagy (c6) követheti.

2. Megjegyzés: Amennyiben alkalmazzák, a T-vel kell befejezni az "Útvonal" rovatot.

(c6) Utazóemelkedés

C betű, melyet törtvonal követ, ezután az a pont, amelynél az utazó emelkedés megkezdését tervezik, pontosan ugyanúgy kifejezve, ahogy a fenti (c3) elemben szerepel. Ezt törtvonal követi, majd az utazó emelkedés közben tartandó sebesség, pontosan úgy kifejezve, ahogy a fenti (a) elemben szerepel. Ezután annak a két repülési szintnek a megadása következik, melyek az utazó emelkedés alatt elfoglalható réteget jelölik (az egyes szinteket a fenti (b) elemnek megfelelően kell megadni), vagy annak a repülési szintnek a jelzése, mely felett utazó emelkedést terveznek. Ez utóbbi esetben ezt PLUS betűk követik szóköz nélkül leírva.

(c7) Szabvány érkezési útvonal

Annak a szabvány érkezési útvonalnak a jelölése, amely attól a ponttól kezdődik, ahol a légijármű elhagyja a megadott útvonalat, és addig a pontig tart, ahol a megközelítési eljárást megkezdik.

Megjegyzés: A szabvány érkezési útvonalat csak akkor kell belefoglalni, ha ezt külön előírják.

Példák: - K041051500 A4 CCV R11
- K0290A120 BR 614
- N0460F290 LEK2B LEK UA6 FNE UA6 XMM/M078F330 UA6N PON UR1ON
CHW UA5 NTS DCT 4611 N00412W DCT STG UA5 FTM FATIM1A
- M082F310 BCN1G BCN UG152N015W 52N020W 52N030W 50N040W 49N050W
DCT YQX
- N0420F310 R10 UB19 CGC UA25 DIN/N0420F330 UR14 IBY UR1 MID

16. Rovat típus - Rendeltetési repülőtér és a teljes számított repülési idő

Formátum:

-			a			b		szk			c	
---	--	--	---	--	--	---	--	-----	--	--	---	--

lásd a "C" elemre vonatkozó megjegyzést

16. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus, vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus, vagy jel
15	ALR	18
15	FPL	18
13	CHG	22
13	CNL	)
13	DLA	)
13	DEP	)
13	ARR***	17
15	CPL	18
14	EST	)
13	CDN	22
13	ACP	)
13	RQS	)
13	SPL	18

*** csak a rendeltetési repülőtől eltérő repülőtéren történő leszállás esetén

KÖTŐJEL

(a) *Rendeltetési repülőtér,*
4 betű, amely a rendeltetési repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helység jelölés, vagy ZZZZ, amennyiben a rendeltetési repülőtér számára ICAO helység jelölést nem határoztak meg.
Megjegyzés: Amennyiben ZZZZ-t használnak, a rendeltetési repülőtér nevét fel kell tüntetni az "Egyéb tájékoztatások" (18. sz.) rovatban.

* Ezt a rovatot itt be kell fejezni valamennyi közleménytípusnál, az ALR, FPL és SPL közleménytípusok kivételével.

(b) *Teljes számított repülési idő*
4 SZÁMJEGY, amely a teljes számított repülési időt adja meg.

** Ezt a rovatot itt be lehet fejezni FPL típusú közlemények esetében, amennyiben az érintett ATS egységek így állapodtak meg, vagy a körzeti repülési egyezmények alapján így van előírva.

SZÓKÖZ

(c) *Kitérő repülőtér/ek*
4 BETŰ, amely a kitérő repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helység jelölés, vagy ZZZZ, amennyiben a kitérő repülőtér számára ICAO helység jelölést nem határoztak meg.
Megjegyzés: Amennyiben ZZZZ-t használnak, a kitérő repülőtér nevét fel kell tüntetni az "Egyéb tájékoztatások" (18. sz.) rovatban.
Megjegyzés: Egy további (c) elemmel kiegészíthető, ha szükséges, melyet egy szóközzel kell leválasztani.

Példák: - EINN0630
 - EHAM0645 EBBR
 - EHAM0645 EBBR EDDL

17. Rovat típus - Leszállási repülőtér és idő

Formátum:

-			a				b		szk		c	
---	--	--	---	--	--	--	---	--	-----	--	---	--

17. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus, vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény-fajtákban használatos	A következő rovat típus vagy jel
15 16**	ARR	)

**csak a rendeltetési repülőtértől eltérő repülőtéren történő leszállás esetén

KÖTŐJEL

(a) Leszállási repülőtér

4 BETŰ, amely a leszállási repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helység jelölés, vagy ZZZZ, amennyiben a leszállási repülőtér számára ICAO helység jelölést nem határoztak meg.

(b) Leszállási idő

4 SZÁMJEGY, amely a leszállás tényleges idejét adja meg.

* Ezt a rovatot itt be kell fejezni, amennyiben a leszállási repülőtér számára ICAO helység jelölést meghatároztak.

SZÓKÖZ

(c) Leszállási repülőtér

A leszállási repülőtér neve, ha az (a) elembe ZZZZ-t írtak.

Példák: - EHAM1433
- ZZZZ1620 DEN HELDER

18. Rovat típus - Egyéb tájékoztatások

Formátum:

-	a
---	---

-			(szk)			(szk * (szk)		
---	--	--	-------	--	--	--------------	--	--

(*szükség szerint további elemekkel bővíthető)

18. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus, vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus, vagy jel
16	ALR	19
16	FPL	)
16	CPL	)
16	SPL	19

KÖTŐJEL

(a) 0 (nulla), ha semmilyen tájékoztatás nem továbbítandó ebben a rovatban.

VAGY

Bármely egyéb szükséges tájékoztatás az alább javasolt elsőbbségi sorrendben, oly módon, hogy a megfelelő rövidítést törvonal és a tájékoztatás leírása követi.

RFP/Qn	Alternatív repülési terv jelzése, ahol "n" helyére az alternatív FPL sorszámát kell írni.
Például:	RPF/Q1

EET/	Fontos pontok, vagy FIR határ jelölések és az ezekre a pontokra, vagy határookra számolt összes repült idő, amennyiben a körzeti repülési egyezmények vagy az illetékes ATS hatóság így határozta meg.
Példák:	EET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINN0204

RIF/	A megváltozott rendeltetési repülőtérré vezető útvonal adatok, melyet a repülőtér ICAO négybetűs helység jelölése követ. A megváltozott útvonal repülés közben kapott útvonalengedély függvénye.
Példák:	RIF/DTA HEC KLAX RIF/EFP G94 CLA APPH RIF/LEMD

REG/	A légijármű lajstromjele, csak ha szükséges, és ha az eltér a 7. rovatban feltüntetett légijármű azonosító jeltől.
------	--

SEL/	SELCAL kód, ha az illetékes ATS hatóság előírja.
------	--

OPR/	A légijármű üzemben tartó neve, ha az nem nyilvánvaló, a 7. rovatban szereplő légijármű azonosító jeltől.
------	---

STS/	Az ATS részéről kért speciális kezelés oka pl. mentőrepülőgép, egy hajtómű nem működik, (pl.: STS/HOSP, STS/ONE ENG INOP).
------	--

TYP/	A légijármű(vek) típusa(i), amelyet szükség esetén a légijárművek száma előz meg, ha a 9. rovatban ZZZZ-t használtak.
------	---

PER/	A légijármű teljesítmény adatai, ha az illetékes ATS hatóság megkívánja.
------	--

COM/	Az összeköttetési berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha az illetékes ATS hatóság megkívánja (pl. csak COM/UHF).
------	--

DAT/	Az adatkapcsolat képességre vonatkozó lényeges adatok, egy, vagy több betű használatával az alábbiak közül: S, H, V és M, pl. DAT/S a műholdas adatkapcsolat, DAT/H a HF adatkapcsolat, DAT/V a VHF adatkapcsolat, DAT/M az S Módú SSR kapcsolat jelzésére.
------	---

NAV/	A navigációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha az illetékes ATS hatóság előírja.
------	---

DEP/	Az indulási repülőtér neve, ha a 13. rovatba ZZZZ-t írtak, vagy azon ATS egység helyének ICAO 4 betűs helység jelölése, ahonnan a kiegészítő repülési terv adatok beszerezhetők, amennyiben AFIL-t írtak a 13. rovatba.
------	---

DEST/	A rendeltetési repülőtér neve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak.
-------	---

ALTN/	A rendeltetési kitérő repülőtér/ek neve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak.
RALT/	Az útvonali kitérő repülőtér neve.
CODE/	Légijármű cím (6 hexadecimális karakterű alfanumerikus kód formában megjelenítve) amennyiben ezt az illetékes külföldi ATS hatóság ezt előírja. Pl.: az ICAO által nyilvántartott meghatározott blokkban szereplő "F00001" legkisebb értékű légijármű cím.
DOF/	A közlekedés dátuma, hat számjegyű (év-hó-nap) jelöléssel, pl. DOF/941223 A közlekedés dátumának az EOBT dátuma minősül.
RVR/	Minimálisan szükséges futópálya menti látástávolság a leszálláshoz.
RMK/	Egyéb nyílt szövegű megjegyzés, ha illet az illetékes ATS hatóság megkíván, vagy a légijármű parancsnoka a légitforgalmi szolgálatok ellátásához szükségesnek tart.

Példák:

- 0
- EET/15W0315 20W0337 30W0420 40W0502
- STS/ONE ENG INOP
- DAT/S

19. Rovat típus - Kiegészítő tájékoztatások

Formátum:

- (szk) (szk * (szk)

(*szükség szerint további elemekkel bővíthető)

Ezen rovat a rendelkezésre álló kiegészítő tájékoztatásokból áll, egymástól szóközzel elválasztott elemcsoportokba osztva.

A megengedhető elemek a helyes sorrendben:

19. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus, vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus, vagy jel
18	ALR	20
18	SPL	)

KÖTŐJEL

(a) E/ melyet 4 SZÁMJEGY követ, ez az üzemanyag mennyiséget adja meg órákban és percekben kifejezve.
(b) P/ melyet 1, 2, vagy 3 SZÁMJEGY követ, ez a fedélzeten tartózkodó személyek számát adja meg. A tájékoztatást az illetékes ATS hatóság előírása esetén kell megadni.
(c) R/ a következő betűk egyike, vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport: U ha a 243,0 Mhz /UHF/ frekvencia rendelkezésre áll; V ha a 121,5 Mhz NHF/ frekvencia rendelkezésre áll; E ha kényszerhelyzeti helyjeladó /ELT/ rendelkezésre áll.

(d) S/ melyet az alábbi betűk egyike, vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport követ:
P ha sarki mentőfelszerelés van a légi járművön,
D ha sivatagi mentőfelszerelés van a légi járművön,
M ha tengeri mentőfelszerelés van a légi járművön,
J ha őserdei mentőfelszerelés van a légi járművön.

(e) J/ melyet az alábbi betűk egyike, vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport követ:
L ha a mentőmellények világítással vannak ellátva,
F ha fluoreszkáló anyaggal vannak ellátva, majd szóköz után:
U ha a mentőmellények valamelyike 243,0 Mhz-en működő rádióval van ellátva,
V ha a mentőmellények valamelyike 121,5 Mhz-en működő rádióval van ellátva.

(f) D/ melyet az alant felsoroltak egyike, vagy szóközzel elválasztott karaktercsoportja követ:
2 SZÁMJEGY, amely megadja a fedélzeten lévő mentőcsónakok számát,
3 SZÁMJEGY, amely megadja a fedélzeten lévő mentőcsónakok össz. személy befogadóképességét,
C ha a mentőcsónakok zártak,
A mentőcsónakok színe (pl. RED/vörös)

Példák: - E/0745 P/6 R/VE S/M J/L D/2 8 C YELLOW A/YELLOW RED TAIL N145E
C/SMITH

(g) A/ melyet az alant felsorolt információk egyike, vagy szóközzel elválasztott több tájékoztatás követ:
A légi jármű színe.
Különös ismertetőjelek (ez magába foglalhatja a légi jármű lajstromjelét).

(h) N/ mely után nyílt nyelvű szöveg következik, amely megadja a fedélzeten lévő bármely más mentőfelszerelést és egyéb hasznos megjegyzést.

(i) C/ melyet a légi jármű parancsnokának neve követ.

20. Rovat típus - Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások

Formátum:

- (szk) (szk * (szk)

Ezen rovat az egymástól szóközzel elválasztott elemek sorozatából áll az alábbi sorrend szerint. Bármely rendelkezésre nem álló tájékoztatást "NIL" vagy

"NOT KNOWN" (nem ismert)-ként kell feltüntetni és nem szabad egyszerűen kihagyni.

20. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus, vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus, vagy jel
19	ALR	)

KÖTŐJEL

(a) A légi jármű üzemben tartó megjelölése

A légi járművet üzemeltető ügynökség hárombetűs ICAO jele, vagy ha ilyet nem állapítottak meg, az üzemben tartó neve.

(b) Az egység, amely utoljára rádió-összeköttetésben volt a légijárművel
6 BETŰ, 4 betűs ICAO helység jelölés és 4 betűs jelzés, melyek együttesen azonosítják azt az ATS egységet, amellyel a légijármű utoljára rádió-összeköttetésben volt, vagy ha ilyen jelzés nincs, akkor az egység valamilyen másfajta jelölése.

(c) Az utolsó kétoldali rádió-összeköttetés időpontja
4 SZÁMJEGY, mely az utolsó kétoldali rádió-összeköttetés időpontját jelzi.

(d) Az utolsó rádió-összeköttetés frekvenciája
SZÁMJEGYEK, melyek az utolsó rádió-összeköttetés adás/vételi frekvenciáját adják meg.

(e) Utolsó jelentett helyzet
Az utolsó jelentett helyzet a jelen függelék 1.6. pontjában szereplő adatszabályok egyikével kifejezve, melyet az adott pont feletti átrepülés ideje követ.

(f) Az utolsó ismert helyzet meghatározásának módszere
Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.

(g) A jelentő egység által fogantatosított intézkedés
Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.

(h) Egyéb, ide tartozó tájékoztatások
Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.

Példák: - USAF LGGGZAXX 1022 126.7 GN 1022
PILOT REPORT OVER NDB ATS UNITS ATHENS FIR ALERTED NIL

21. Rovat típus - Rádióhibáról szóló tájékoztatás

Formátum:

- (szk) (szk * (szk)

* Összesen hat elem

Ezen rovat kötőjellel kezdődik, és egymástól szóközzel elválasztott elemek sorozatából áll, az alábbi sorrend szerint. Bármely rendelkezésre nem álló tájékoztatást "NIL" (nincs, vagy nem áll rendelkezésre), illetve "NOT KNOWN" (nem ismert)-ként kell feltüntetni és nem szabad egyszerűen kihagyni.

21. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus, vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus, vagy jel
7	RCF	)

KÖTŐJEL

(a) Utolsó kétoldali rádió-összeköttetés ideje
4 SZÁMJEGY, mely az utolsó kétoldali rádió-összeköttetés időpontját jelzi.

(b) Utolsó rádió-összeköttetés frekvenciája
SZÁMJEGYEK, melyek az utolsó kétoldali rádió-összeköttetés adás/vétel frekvenciáját adják meg.

(c) Utolsó jelentett helyzet

Az utolsó jelentett helyzet, jelen függelék 1.6. pontjának adatszabályainak egyikével kifejezve.

(d) Utolsó jelentett helyzet időpontja

4 SZÁMJEGY, amely megadja az utolsó jelentett helyzet idejét.

(e) Maradék COM lehetőség

BETŰK, amelyek a légijármű maradék COM lehetőségét jelzik, ha az ismert, a 10. rovat típus adatszabályának segítségével, vagy nyílt nyelven.

(f) Bármely szükséges megjegyzés

Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.

Példák: - 1232 121.3 CLA 1229 TRANSMITTING ONLY
126.7 LAST POSITION CONFIRMED BY RADAR

22. Rovat típus - Javítás

Formátum:

- a / b

22. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus, vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közlemény fajtákban használatos	A következő rovat típus, vagy jel
16	CHG	*22vagy)
16	CDN	*22vagy)

* Azt jelzi, hogy további ilyen típusú rovatok vehetők fel.

KÖTŐJEL

(a) Rovat jelzés

EGY VAGY KÉT SZÁMJEGY, amely megadja a módosítandó rovat típus számát.

TÖRTJEL

(b) Javított adatok

Az (a) elemben jelzett rovat teljes és módosított adatai, az adott rovatra előírtak szerint összeállítva.

Példa a 8. rovat típus (Repülési szabályok és a repülés típusa) IN-re való módosítására:

- 8/IN

Példa a 14. rovat típus (Határszámítás) módosítására:

- 14/ENO/0145F290A090A

Példa a 8. rovat típus (Repülési szabályok és a repülés típusa) és a 14. rovat típus (Határszámítás) együttes módosítására:

- 8/I-14/ENO/0148F290A110A

SZABVÁNY ATS KÖZLEMÉNY TÍPUSOK ÖSSZEÁLLÍTÁSA

[illegible]

2. Példák az ATS közleményekre

2.1. Tartalom táblázat

Közlemény kategória	Közlemény típus	Közl. típus jelölés	Vonatkozó pont
Kényszerhelyzeti közlemények	Riasztási közlemény	ALR	2.2.1.
	Rádió-összeköttetés megszakadásáról szóló közlemény	RCF	2.2.2.
Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei	Egyedi repülési terv	FPL	2.3.1.
	Módosító közlemény	CHG	2.3.2.
	Repülési terv törlő közlemény	CNL	2.3.3.
	Késési közlemény	DLA	2.3.4.
	Indulási közlemény	DEP	2.3.5.
	Érkezési közlemény	ARR	2.3.6.
Koordinációs közlemények	Érvényes repülési terv közlemény	CPL	2.4.1.
	Határszámítási közlemény	EST	2.4.2.
	Koordinálási közlemény	CDN	2.4.3.
	Irányítás elfogadási közlemény	ACP	2.4.4.
	Logikai nyugtázási közlemény	LAM	2.4.5.
Kiegészítő közlemények	Repülési terv kérő közlemény	RQP	2.5.1.
	Kiegészítő repülési terv kérő közlemény	RQS	2.5.2.
	Kiegészítő repülési terv közlemény	SPL	2.5.3.

1. Megjegyzés: Az AFTN közleményekben csak az ATS információkat, azaz csak az AFTN szövegrészt tüntetjük fel.

2. Megjegyzés: Az összeállítási útmutató ábrákon lévő számok megfelelnek a jelen függelék 1. részében használt rovat típus számozásának.

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 adatok	-	8 Repülési szabályok és a repülés típusa

-	9 A légijármű típusa és turbulencia kategóriája	-	10 A légijármű berendezései
-	13 Indulási repülőtér és idő		
-	15 Útvonal (szükség esetén több sort felhasználva)		
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)		
-	18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)		
-	19 Kiegészítő tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)		
-	20 Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)		)

2.2.1.2. Példa

Az alábbiakban riasztási közleményre mutatunk példát, amely bizonytalansági fázisra vonatkozik, és amelyet az athéni bevezető irányító egység küldött a belgrádi irányító központnak és más ATS egységeknek egy Athénból Münchenbe tartó repülés kapcsán.

(ALR-INCERFA/LGGGZAZX/OVERDUE

- FOX236/A3600-IM
- C141/H-S/CD
- LGAT1020
- N0430F220 B9 3910N02230W/N0415F240 B9 IVA/N0415F180 B9
- EDDM0227 EDDF
- EET/LYBE0020 EDM10133 REG/A43213 OPR/USAF RMK/NO POSITION REPORT SINCE DEP PLUS 2 MINUTES
- E/0720 P/12 R/UV J/LF D/02 014 C ORANGE A/SILVER C/SIGGAH
- USAF LGGGZAZX 1022 126,7 GN 1022 PILOT REPORT OVER NDB ATS UNITS ATHENS FIR ALERTED NIL)

2.2.1.2.1. Jelentése

Riasztási közlemény - Athén által kiadott bizonytalansági fázisra annak következtében, hogy a helyzetjelentés nem állt rendelkezésre és a rádió-összeköttetés felszállás után 2 perccel megszakadt

- a légijármű azonosító jele FOX236 - IFR, katonai repülés
- a légijármű típusa Starlifter, nehéz turbulencia kategóriájú, szabvány összeköttetési, navigációs, és műszer szerinti megközelítési eszközökkel van felszerelve az útvonalrepüléshez, A és C módú 4096 kódos transzpondere van, ADS képessége van, utoljára kiadott kód 3600
- Athén-ból indult 1020 UTC-kor
- utazósebesség az útvonal kezdeti szakaszán 430 csomó, kért kezdeti utazómagasság FL220 - Bravo-9 útvonalon Ivanic Grad VOR-ig repülne, ahol FL180 utazómagasságot kérne és 415 csomó lenne a sebessége - a Bravo-9 útvonalon repülne a rendeltetési repülőtérig,
- rendeltetési repülőtér München, a teljes számított repülési idő 2 óra 27 perc - kitérő repülőtér Frankfurt.

- Belgrád FIR-t 20 perc alatt, München FIR-t 1 óra 33 perc repülés után érné el a felszállást követően - a légi jármű lajstromjele A43213 - a légi járművet az Egyesült Államok Légierője üzemelteti - felszállás utáni 2 percnél tovább 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

- a járat neve az Egyesült Államok Légierője - az athéni bevezető irányító egység volt az utolsó, mely a légi járművel összeköttetésben volt, 1022 UTC-kor 126,7 Mhz-en, amikor a légi jármű vezetője jelentette a GN futópálya NDB átrepülését - az athéni bevezető irányítás riasztotta az athéni FIR-en belüli valamennyi ATS egységet - egyéb információ nincs.

2.2.2. Rádió-összeköttetés megszakadásáról szóló (RCF) közlemény

2.2.2.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma, és hivatkozási adatok	-	7 Légi jármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)	)
-	Rádió-összeköttetés megszakadására vonatkozó tájékoztatás (szükség esetén több sort felhasználva)			

2.2.2.2. Példa

Az alábbiakban egy olyan közleményre mutatunk példát, amelyet Londonból küldtek Amszterdamba, és amelyben arról tájékoztatják a központot, hogy egy oda engedélyezett repülésnek rádióhibája van.

A repülési terv alapján a légi jármű nincs SSR transzponderrel felszerelve.

(RCF-GAGAB

- 1231 121.3 CLA 1229 TRANSMITTING ONLY 126.7 MHZ LAST POSITION CONFIRMED BY RADAR)

2.2.2.2.1. Jelentése

Közlemény rádió-összeköttetés megszakadásáról - a légi jármű azonosító jele GAGAB - SSR kódot nem jelöltek ki részére,

utolsó összeköttetése a londoni irányító központtal 1231 UTC-kor volt 121,3 Mhz-en - az utolsó jelentett helyzet Clacton VOR volt, 1229 UTC-kor - megmaradt összeköttetési képessége: utoljára 126,7 Mhz-en hallották adását - a clactoni helyzetjelentést radaron is 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		10 A légi jármű berendezései		

	kategóriája	
-	13 Indulási repülőtér és idő	
-	15 Útvonal (szükség esetén több sort felhasználva)	
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)	
-	18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)	)

2.3.1.2. Példa

A következőkben egy egyedi repülési tervre mutatunk példát, amelyet a londoni repülőtér küldött Shannon, Shanwick és Gander körzeti irányító központoknak.

A közleményt a londoni irányító központnak is el lehet küldeni, vagy az adatok ezen központ részére szóban is továbbíthatók.

(FPL-TRP101-IS

- B707H-CHOPV/CD

- EGLL1400

- N0450F310 G1 UG1 STU285036/M082F310 UG1 52N015W 52N020W 52N030W 50N040W 49N050W

- CYQX0455 CYYR

- EET/EINN0026 EGGX0111 20W0136 CYQX0228 40W0330 50W0415 SEL/FJEL)

2.3.1.2.1. Jelentése

- Egyedi repülési terv közlemény - a légijármű azonosító jele TPR101, IFR repülés, menetrend szerinti járat,

- légijármű típus Boeing 707, nehéz turbulencia kategóriájú, a légijármű Loran C-vel, rövidhullámú rádió távbeszélővel, VOR-ral, Dopplerrel, URH rádió távbeszélővel, A és C módú 4096 kódos transzponderrel van felszerelve, ADS képessége van,

- indulási repülőtér London, tervezett fékoldási idő 1400 UTC,

- utazósebesség és a kért utazómagasság az útvonal kezdeti szakaszán 450 csomó, illetve FL 310

- a légijármű a G-1 és UG-1 légiútvonalakon 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 UG-1 légiútvonalon az 52N15W pontig, ezután a következő földrajzi koordináták szerinti pontokon keresztül repül a rendeltetési repülőtérre: 52N20W, 52N30W, 50N40W, 49N50W,

- rendeltetési repülőtér Gander, a teljes számított repülési idő 4 óra 55 perc - 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

(

 -

 -

)

és hivatkozási adatok	és SSR adatok (mód és kód)	
-----------------------	----------------------------	--

- 16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kiterő repülőtér(ek)

- 22 Javítás - 22 Javítás stb. szükség esetén több sor felhasználva)

2.3.2.2. Példa

A következőkben egy módosító közleményre mutatunk példát, melyet az amszterdami irányító központ küldött a frankfurti irányító központ részére és mely a Frankfurtba előzőleg elküldött, egyedi repülési tervben szereplő tájékoztatás módosítását tartalmazza. Feltételezzük, hogy mindkét központ számítógéppel van felszerelve.

(CHGA/F016A/F014-GABWE/A2173-EHAM-EDDF-8/I-16/EDDN)

2.3.2.2.1. Jelentése

Módosító közlemény - az amszterdami és a frankfurti számítógép egység azonosítói "A" és "F", amelyet az Amszterdam által küldött jelen közlemény sorszáma (016) követ, majd a számítógép egység azonosítók ismétlése és a vonatkozó benyújtott repülési terv sorszáma (014) következik - a légijármű azonosító jele GABWE, SSR transzponder "A" módban üzemel, kódja 2173, útvonala Amszterdam - Frankfurt - a vonatkozó benyújtott repülési terv 8-as rovata IFR-re javítva - a vonatkozó benyújtott repülési terv 16. rovatát javítják, új rendeltetési repülőtér Nürnberg.

2.3.3. Repülési terv törlő (CNL) közlemény

2.3.3.1. Összeállítás

(3 Közlöny 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, kiterő repülőtér(ek))

2.3.3.2.1. Példa

Az alábbi példa egy repülési terv törlő közleményre vonatkozik, melyet egy ATS egység küld mindazon címzettek részére, amelyek számára előzőleg a benyújtott repülési tervet küldte.

(CNL-DLH522-EDBB-LFPO)

2.3.3.2.1. Jelentése

Repülési terv törlő közlemény - az DLH522 azonosító jelű légijármű repülési tervének törlése, a repülést Berlin-Párizs útvonalon tervezték.

2.3.3.3.2. Példa

Az alábbi példa egy olyan repülési terv törlő közleményre vonatkozik, melyet egy irányító központ küldött a vele szomszédos irányító központnak. Feltételezzük, hogy mindkét központ fel van szerelve ATC számítógéppel.

(CNLF/B127FB055-BAW580-EDDF-EDDW)

2.3.3.3.1. Jelentése

Repülési terv törlő közlemény - az adó és a vevő ATC számítógép egységek azonosítói F és B, ezt a jelen közlemény sorszáma (127) követi, majd a számítógép egység azonosítók ismétlése és a korábban

továbbított érvényes repülési terv sorszáma (055) következik - a BAW580 azonosító jelű légi jármű repülési tervének törlése, a repülést Frankfurt-Bremen útvonalon tervezték.

2.3.4. Késési (DLA) közlemény

2.3.4.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 A légi jármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)	-	13 Indulási repülőtér és idő	)
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)					)

2.3.4.2. Példa

A következőkben egy késési közleményre mutatunk példát, melyet az indulási repülőtér vagy az azt kiszolgáló távközlési egység küldött mindazon címzettek részére, melyek számára a benyújtott repülési tervet előzőleg továbbították.
(DLA-KLM671-LIRF0900-LDDU)

2.3.4.2.1. Jelentése

Késési közlemény - a légi jármű azonosító jele KLM671 - tervezett új fékoldási idő Fiumicino-n 0900 UTC - rendeltetési repülőtér Dubrovnik.

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 adatok (mód és kód)	-	13 Indulási repülőtér és idő	)
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)					)

2.3.5.2. Példa

A következőkben egy indulási közleményre mutatunk példát, melyet az indulási repülőtér vagy az azt kiszolgáló távközlési egység küldött mindazon címzettek részére, amelyek számára a benyújtott repülési tervet előzőleg továbbították.
(DEP-CSA4311-EGPD1923-ENZV)

2.3.5.2.1. Jelentése

Indulási közlemény - a légi jármű azonosító jele CSA4311 - Aberdeenből indult 1923 UTC-kor - rendeltetési repülőtér Stavanger.

2.3.6. Érkezési (ARR) közlemény

2.3.6.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma	-	7 A légi jármű azonosító jele	-	13 Indulási repülőtér és idő	)
---	--	---	--	---	---	---

és hivatkozási adatok	és SSR adatok (mód és kód)	
-----------------------	----------------------------	--

-

17 Leszállási repülőtér és idő)	)
------------------------------------	---

2.3.6.2.1. Példa

Leszállási repülőtér (= rendeltetési repülőtér) 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/Ferihegyről - leszállt Prága/Ruzyne repülőtérén 0913 UTC-kor.

2.3.6.3.

2. Példa

A következőkben egy olyan érkezési közleményre mutatunk példát, ahol a légi jármű egy olyan repülőtérén szállt le, amely számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg. Az SSR kód közlésének nem lenne jelentősége.

(ARR-HELI13-EHAM-ZZZZ1O3O DEN HELDER)

2.3.6.3.1. Jelentése

Érkezési közlemény - a légi jármű azonosító jele HELI13 - 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 adatok (mód és kód)	-	8 Repülési szabályok és a repülés típusa
--	---	---	---	---

-

9 A légi jármű típusa és turbulencia kategóriája	-	10 A légi jármű berendezései
---	---	---------------------------------

-

13 Indulási repülőtér és idő	-	14 Határszámítási adatok
---------------------------------	---	-----------------------------

-

15 Útvonal (szükség esetén több sort felhasználva)

-

16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)

-

18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)
--

)

2.4.1.2.1. Példa

A következőkben egy érvényes repülési terv közleményre mutatunk példát, amelyet a bostoni körzeti irányító központ küldött a new-yorki irányító központnak egy olyan repülésről, amely a Boston La Guardia repülőtér közötti útvonalon közlekedik.

(CPL-UAL621/A5120-IS

- DC9/M-S/CD
- KBOS-HFD/1341A220A200A
- N0420A220 V3 AGL V445
- KLGA
- 0)

2.4.1.3.2. Példa

A következőkben ugyanarra az érvényes repülési terv közleményre mutatunk példát, de ez esetben a közleményváltás ATC számítógépek között történik.

(CPLBOS/LGA052-UAL621/A5120-IS

- DC9/M-S/CD
- KBOS-HFD/1341A220A200A
- N0420A220 V3 AGL V445
- KLGA
- 0)

Megjegyzés: Az 1. és a 2. példában szereplő közlemények egymással megegyeznek, azzal a különbséggel, hogy a 2. példában szereplő közlemény számot az 1. példa nem tartalmazza.

2.4.1.4. Jelentése

- Érvényes repülési terv közlemény (a feladó egység azonosítója (BOS), a vevő egység azonosítója (LGA), melyet jelen közlemény sorszáma (052) követ) - a légi jármű azonosító jele UAL621, utoljára kiadott SSR kód A5120 - IFR, menetrendszerű járat,

- Légi jármű típus DC9, közepes turbulencia kategóriájú, a lerepülendő útvonalhoz szabvány összeköttetési, navigációs és megközelítési eszközökkel van felszerelve, SSR A (4096 kódbeállítási lehetőséggel) és C módú transzponderrel, valamint ADS képességgel rendelkezik,

- indult Bostonból - a járat a Boston/New York "határt" HFD-nál várhatóan 1341 UTC-kor fogja keresztezni, a bostoni irányító központ 22 000 láb magasságot engedélyezett úgy, hogy HFD-nál a légi jármű magassága 20 000 láb, vagy felette legyen,

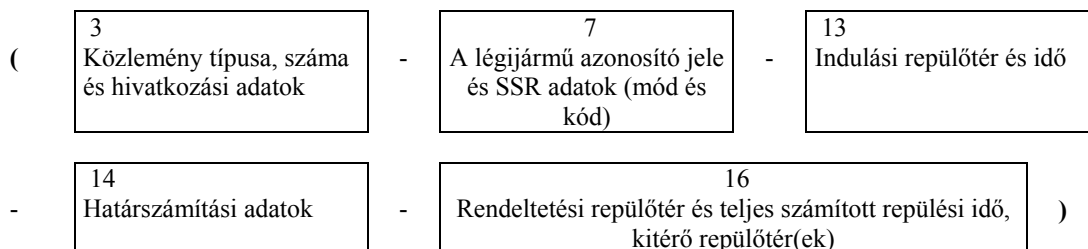
- a légi jármű tényleges sebessége (TAS) 420 csomó, a kért utazómagasság 22 000 láb a repülés a V13 útvonalon közlekedik ALG jelentőpontig majd a V445 útvonalon repül,

- rendeltetési repülőtér La Guardia,

- egyéb tájékoztatás nincs.

2.4.2. Határszámítási EST közlemény

2.4.2.1. Összeállítás



2.4.2.2. Példa

A következőkben egy határszámítási közleményre mutatunk példát, amelyet a párizsi irányító központ küldött a londoni irányító központnak. Feltételezzük, hogy a londoni irányító központ megkapta a jelen repülésre vonatkozó benyújtott repülési tervet. Mindkét központ számítógéppel van felszerelve.

(ESTP/L027-BAW671/A5631-LFPG-ABB/1548F140F110A-EGLL)

2.4.2.2.1. Jelentése

Határszámitási 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

(	<table border="1"><tr><td>3</td></tr><tr><td>Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok</td></tr></table>	3	Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	<table border="1"><tr><td>7</td></tr><tr><td>A légijármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)</td></tr></table>	7	A légijármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)	-	<table border="1"><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 légijármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)											
13											
Indulási repülőtér és idő											
-	<table border="1"><tr><td>16</td></tr><tr><td>Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)</td></tr></table>					16	Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)				
16											
Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)											
-	<table border="1"><tr><td>22</td></tr><tr><td>Javítás</td></tr></table>	22	Javítás	-	<table border="1"><tr><td>22</td></tr><tr><td>Javítás</td></tr></table>	22	Javítás	stb. szükség esetén több sor felhasználva	)		
22											
Javítás											
22											
Javítás											

2.4.3.2. Példa

A következőkben koordinálási közleményre mutatunk példát, melyet a prestwicki irányító központ küldött a dublini irányító központnak, és amelyben a Dublin/Prestwick határkeresztezési feltételeinek módosítását javasolják. Prestwick előzőleg kapott érvényes repülési terv közleményt Dublintól és mindkét központ számítógéppel rendelkezik.

(CDNP/D0980D/P36-BAW617/A5136-EIDW-EGPK-14/GRN/1735F210F130A)

2.4.3.2.1. Jelentése

Koordinálási közlemény - a prestwicki és dublini 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 légijármű azonosító jele BAW617/SSR kód A5136 - Dublinból Prestwickbe tart - a javaslat a 14. rovat típusra vonatkozik, azaz Prestwick a repülést GRN határpontonál 1735 UTC-kor fogadja FL210-ig emelkedőben, a határpontot FL130-on vagy a fölött keresztezve.

2.4.4. Irányítás elfogadási (ACP) közlemény

2.4.4.1. Összeállítás

(	<table border="1"><tr><td>3</td></tr><tr><td>Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok</td></tr></table>	3	Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	<table border="1"><tr><td>7</td></tr><tr><td>A légijármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)</td></tr></table>	7	A légijármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)	-	<table border="1"><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 légijármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)											
13											
Indulási repülőtér és idő											
-	<table border="1"><tr><td>16</td></tr><tr><td>Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)</td></tr></table>					16	Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)				
16											
Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)											

2.4.4.2. Példa

A következőkben egy irányítás elfogadási közleményre mutatunk példát, amelyet a londoni irányító központ küldött a párizsi irányító központnak; és ami egy érvényes repülési tervre vonatkozik, amelyet

London előzőleg megkapott Párizstól. Feltételezzük, hogy mindkét központ ATC számítógéppel felszerelt.
(ACPL/P086P/L142-EIN065/A4570-LFPO-EGLL)

2.4.4.2.1. Jelentése

Irányítás elfogadási közlemény - a londoni és párizsi számítógép egységek azonosítói L és P, melyet a London által küldött jelen közlemény sorszáma (086) követ, majd annak a Párizsból küldött érvényes repülési terv közlemény azonosító adatai következnek, amelyre a közlemény vonatkozik (P/L142) - a légijármű azonosító jele EIN065, SSR kód A4570 - útvonala Párizs-London - elfogadva.

2.4.5. Logikai nyugtázási (LAM) közlemény

2.4.5.1. Összeállítás

(

3
Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok

)

2.4.5.2. Példa

A következőkben egy logikai nyugtázási közleményre mutatunk példát, melyet egy irányító központ küldött egy vele szomszédos irányító központnak egy érvényes repülési terv közlemény kapcsán. Feltételezzük, hogy mindkét központ ATC számítógéppel van felszerelve.
(LAMP/M178M/P100)

2.4.5.2.1. Jelentése

Logikai nyugtázási közlemény - a párizsi feladó és a maastrichti vevő számítógép egységek azonosítói, ezt követi a feladó egység által jelen közlemény számára kiadott sorszám (178), majd a vonatkozó határszámítási közlemény számítógép egység azonosítói és sorszáma (100) következik.

2.5. Kiegészítő közlemények

2.5.1. Repülési terv kérő (RQP) közlemény

2.5.1.1. Összeállítás

(

3
Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok

 -

7
A légijármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)

 -

13
Indulási repülőtér és idő

 -

16
Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)

)

2.5.1.2. Példa

A következőkben egy repülési terv kérő közleményre mutatunk példát, amelyet egy irányító központ küldött a vele szomszédos, másik irányító központnak azután, hogy határszámítási közleményt kapott egy olyan repülésről, amelynek benyújtott repülési tervét előzőleg nem kapta meg.
(RQP-PHOEN-EHRD-EDDL)

2.5.1.2.1. Jelentése

Repülési terv kérő közlemény - a légijármű azonosító jele PHOEN, indult Rotterdamból - rendeltetési repülőtér Düsseldorf.

2.5.2. Kiegészítő repülési terv kérő (RQS) közlemény

2.5.2.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 A légi jármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)	-	13 Indulási repülőtér és idő
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)				

2.5.2.2. Példa

A következőkben egy kiegészítő repülési terv kérő közleményre mutatunk példát, amelyet egy ATS egység küldött az indulási repülőtérrel kiszolgáló ATS egységnek, és melyben kéri azokat a repülési terv formanyomtatványokon feltüntetett tájékoztatásokat, amelyeket a benyújtott és az érvényes repülési terv közleményekben nem továbbítottak.
(RQS-KLM405/A4046-EHAM-CYMX)

2.5.2.2.1. Jelentése

Kiegészítő repülési terv kérő közlemény légi jármű azonosító jele KLM405, SSR kódja A4046 - indulási repülőtér Amszterdam - rendeltetési repülőtér Mirabel.

2.5.3. Kiegészítő repülési terv (SPL) közlemény

2.5.3.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 A légi jármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)	-	8 Repülési szabályok és a repülés típusa
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, kitérő repülőtér(ek)				
-	18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)				
-	18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)				

2.5.3.2. Példa

Az alábbiakban egy kiegészítő repülési terv közleményre mutatunk példát, amelyet az indulási repülőtér továbbított egy repülésről egy olyan ATS egységnek, amely kérte a repülési terv formanyomtatványon szereplő kiegészítő tájékoztatásokat (ezeket a benyújtott és érvényes repülési terv közleményekben nem továbbították).

(SPL-SAW502A

- EDDW0920

- EKCH0400 EKVB

- REG/GBZTA RMK/CHARTER

- E/0640 P/9 R/V J/L A/BLUE C/DENKE)

2.5.3.2.1. Jelentése

Kiegészítő repülési terv közlemény - a légi jármű azonosító jele SAW502A, transzpondere nincs - Bremenből 0920 UTC-kor indult - rendeltetési repülőtér Kastrup, teljes számított repülési idő 4 óra, kitérő repülőtér Viborg - a légi jármű lajstromjele GBZTA, charter járat, - üzemanyag mennyiség indulás utáni 6 óra 40 percre elegendő - 9 fő van a fedélzeten - hordozható rádiókészülék van a fedélzeten, a 121,5 Mhz nemzetközi kényszerhelyzeti frekvencián működik, a mentőmellények jelzőfényvel vannak ellátva, a légi jármű színe kék, a légi jármű parancsnok neve Denke.

3. Függelék

LÉGIFORGALMI ESEMÉNY JELENTÉS ŰRLAP

1. A Légitforgalmi Esemény Jelentés űrlap célja

1.1. Az űrlap célja, a Légügyi Igazgatóság lehető legteljesebb tájékoztatása a bekövetkezett légitforgalmi eseményről annak érdekében, hogy a leghamarabb értesíthessék a szabálytalanságot elkövető légi jármű/jármű üzemben tartóját, vagy egy másik ATS egység működéséért felelős hatóságot.

2. Kitöltési útmutató

Az űrlapot magyar, vagy angol nyelven töltsé ki.

A kitöltött űrlaphoz fénymásolatban mellékeljen minden fontos és hasznos tájékoztatást (például: repülési terv, repülésnyilvántartó szalag, NOTAM, helyi szabályozás stb).

A fentiekben jelzett anyagot az alábbi címre kell postázni:

LÉGÜGYI IGAZGATÓSÁG
H-1675 Budapest-Ferihegy Pf. 41
Fax: 296 8808

1. Írja be az esemény dátumát.

2. Írja be az esemény időpontját UTC-ben, az ATS egység nevét (pl. ACC), a munkahely nevét (pl. WEST) és a használatos rádiófrekvenciát (ha a közleményváltás ezen történt).

3. Írja be az eseményben részt vevő légi jármű adatait.

4. Írja be az eseményben részt vevő ATS egység vagy a jármű azonosítóját.

5. Pipával vagy (X)-vel jelölje az esemény időpontjában uralkodó időjárási körülményeket.

6. Pipával vagy (X)-vel jelölje a megfelelőt.

7. Részletesen írja le a bekövetkezett eseményt. Itt lehet feltüntetni minden, a kivizsgáláshoz fontosnak ítélt adatot, amelyet más rovatban nem lehet jelezni.

8. Az esemény időpontjában szolgálatot teljesítő supervisor aláírásával hitelesítse a jelentést.

9. Írja be a kitöltés dátumát, a jelentést készítő nevét, beosztását nyomtatott betűvel és írja alá.

Amennyiben a jelentést tevő és a supervisor egy és ugyanazon személy, akkor nem kell kétszer aláírnia.

3. Az ATS egységek által használatos esemény jelentés űrlap

VIOLATION REPORT

For use by an ATS unit when submitting a report on an incident caused by an aircraft or a vehicle or a person (ATS unit violation, ATS personnel or clearance).
 ATS-jelentés a közlekedési balesetekről, azokról az ATS egységek, vagy repülőgépek, járművek, vagy személyek által okozott, vagy okozott ATS-jelentés a közlekedési balesetekről, azokról az ATS egységek, vagy repülőgépek, járművek, vagy személyek által okozott.

1. Date of incident: Esemény dátuma	
2. Time (UTC): Időpont	3. Position/Frequency: Helyszín/Frekvencia
4. Aircraft Identification / Type / SSR Code (Légi jármű azonosítója / típusa / SSR kódja)	5. Weather (Időjárati körülmények)
6. Aeronautical Information / Type / SSR Code (Légi jármű azonosítója / típusa / SSR kódja)	7. Details of incident (see overleaf and attach additional papers as required) (Esemény részletei (lásd a következő lapot és csatoljon további papírokat, ha szükséges, vagy új lapot))
8. Signature of supervisor (Felügyelő aláírása)	9.

4. Függelék

SSR KÓDKIOSZTÁSI ELJÁRÁSOK BUDAPEST FIR-BEN

Megjegyzés: A légi jármű vezetői által önállóan beállítható SSR kódokat, valamint a személyzet nélküli szabad ballonok által sugározható kódot a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet "H." és "B." Függelékei tartalmazzák.

1. PA Central körzet számára kiosztott nemzetközi tranzit kód szériák

Az EUR körzet ICAO SSR kód kiosztási tervének (Originating Region Code Assignment Method - ORCAM) megfelelően, a következő nemzetközi tranzit kód szériákat osztották ki PA (Participating Area) Central körzet 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 ACC-k által kiosztott kódot, ha:

- a kódszéria megfelel az 1. pontban felsoroltak valamelyikének,
- a kód az ICAO Doc. 7754 (Air Navigation Plan - European Region) szerint "supertranzit" kódként megtartható Budapest FIR-ben,
- a szomszédos állammal történt megállapodás szerint az általa kiosztott belföldi kód meghatározott repülésekre megtartható Budapest FIR-ben ("superdomestic" kódok),
- a belépő és kilépő FIR-ek ugyanabba a PA-ba tartoznak, vagy
- a tranzit kódot használó légi jármű leszáll Budapest FIR-ben.

2.2. Budapest FIR-be belépő nem megtartható hozott kóddal rendelkező nemzetközi átrepülő légi járművek számára Budapest ATS Központ új egyedi kódot jelöl ki.

2.3. Budapest FIR-ből induló nemzetközi repülőket végrehajtó légi járművek részére Budapest ATS Központ ugyancsak egyedi kódot jelöl ki.

2.4. Nemzetközi repülések számára a:

- 4230-4277 és a
- 2601-2637

sorozatokról oszthatók ki egyedi kódok.

3. Belföldi repülések

3.1. Belföldi polgári repülések számára Budapest ATS Központ az alábbi sorozatokból oszthat ki egyedi kódot:

- 0020-0027,
- 0030-0037,
- 6310-6377 és

- 7004-7077

3.2. Nemzetközi repülést végrehajtó állami légijárművek GAT repülései esetén - Taszár kivételével - a kiosztható egyedi kódot Budapest ATS központ határozza meg.

3.3. Az egyéb katonai repülések számára az indulási repülőterek jogosultak egyedi kódot kijelölni az alábbiak szerint:

Repülőtér	Helikopterek	Belföldi repülések	Nemzetközi GAT repülések	OAT	Helyi és egyéb repülések	Különleges kódok
Taszár	1300-1377	2400-2476	4201-4227	3351-3377	3300-3350	2477 (MEDEV AC)
Kecskemét, Pápa, Szolnok, Veszprém	külön katonai előírás szerint a 0701-0777 és 3101-3177 sorozatokból					

3.3.1. Budapest FIR-ben végrehajtott belföldi "Nyitott Égbolt" (Open Sky) repülés számára a 3176 (tartalék: 3177 kódot kell kijelölni).

4. Egyedi kódok védettsége és ismételt kiosztása

4.1. Az egyes kiosztott egyedi kódok számára bizonyos "védettségi idő"-t kell biztosítani (lehetőség szerint 2 órát) azt követően, hogy a légijármű Budapest FIR-t elhagyta, annak érdekében, hogy a nagytávolságú SSR radarok fedésterületét a légijármű elhagyja, mire az általa beállított egyedi kód ismételt kiosztásra kerül.

4.2. A gazdaságos kód kiosztás biztosítása érdekében az egyedi kódokat lehetőség szerint közvetlenül azt megelőzően kell kijelölni, hogy a légijármű irányítás alá kerül (pl. hajtóműindításkor, illetve határszámítási közlemény vételekor).

4.3. Belföldi repülés esetén a leszállt légijármű egyedi kódja a leszállást követően 30 perc múlva osztható ki ismételt.

4.4. Ha egy légijármű a számára kiosztott egyedi kódot nem használja (pl. a hajtóműindítást törlik), az érintett kód azonnal ismételt 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 ismételt az első kódot.

4.6. Amennyiben megfelelően védett egyedi kód nem áll rendelkezésre (pl. nagy forgalomsűrűség miatt) és számítógépes eszközökkel biztosítható, a védettségi idő csökkenthető. Végző esetben a legkorábban kiosztott kód is ismételt kiosztható.

5. Függelék

SZÉLNYÍRÁSSAL KAPCSOLATOS TÁJÉKOZTATÁSOK TOVÁBBÍTÁSA

1. A légijármű-vezetők elvárásai a tájékoztatás adásával kapcsolatban

A légijármű-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 légijármű jelentésén alapul. Figyelembe véve, hogy egyes légijárművek méreteiktől és sebességüktől függően másképp érzékelhetik ugyanannak a szélnyírásnak a hatását, szükséges annak megadása, hogy a jelentés milyen légijárműtől származott. A tájékoztatás minden esetben tartalmazza az észlelés helyét, magasságát és időpontját. Hasznos lehet továbbá annak jelzése, hogy a légijármű által jelzett szélnyírás esetén milyen eljárás vált szükségessé a légijárművezető részéről a szélnyírás hatásának kiküszöbölésére.

Mindezek a tájékoztatások kellő időben álljanak a légijárművezető rendelkezésére, hogy mielőtt a légijármű a szélnyírásnak kitett területre ér, kellőképpen felkészülhessen, és megfelelően meghatározhassa az általa

legmegfelelőbbnek tartott módszert a szélnyírás lehetséges hatásainak kiküszöbölésére. A légijármű részére továbbított tájékoztatások ugyanakkor legyenek tömörek, megfogalmazásuk lényegretörő és félreérthetetlen.

Ahhoz, hogy az ATS egységek a fenti leírásnak megfelelő tájékoztatást meg tudják adni, szükség van arra, hogy ezek a tájékoztatások a fentieknek megfelelően rendelkezésre álljanak.

2. Jelentések és előrejelzések

2.1. Légijárművek jelentései a légiforgalmi szolgálati egységek számára

A légijármű vezetők jelentései összeállításánál vegyék figyelembe, hogy azok tartalmazzák mindazokat a hasznos információkat, melyekről feltételezhető, hogy a követő légijárművek pontos helyzetfelismerését elősegítik. A közlemény szövegszerkesztése legyen egyszerű, kerüljék a zsargon használatát a nyelvi nehézségek csökkentése érdekében. Különösen angol nyelvű közlemények esetén ne használjanak "pozitív", illetve "negatív" szavakat a légijármű sebesség változásának jelzésére, mivel a "negatív" szó használata félreérthető olyan értelemben, hogy nem tapasztaltak szélnyírást.

Fentiek figyelembevételével az ATS egységek elvárják, hogy a légijárművek berendezéseiktől függően az észlelt szélnyírásról a következő formában adjanak tájékoztatást:

- azok a légijárművek, melyek navigációs berendezései lehetővé teszik a szélirány és szélssebesség meghatározását, jelezzék a szélviszonyok megváltozását a magasság tartomány egyidejű megadásával, például:

"(légijármű-azonosító jel) ENCOUNTERED WIND SHEAR ON (final/intermediate approach) WIND 280 DEGREES 40 KNOTS AT 1000 FEET, BECOMING 250 DEGREES 10 KNOTS AT 700 FEET"

- azok a légijárművek, melyek berendezései nem teszik lehetővé a fenti adatok megadását, a légijármű sebességének megváltozását jelezzék, a jellemző magasságokon, például:

"(légijármű-azonosító jel) ENCOUNTERED WIND SHEAR ON TAKE-OFF, AIRSPEED LOSS 20 KNOTS AT 500 FEET", vagy

"(légijármű-azonosító jele) ENCOUNTERED WIND SHEAR ON FINAL, AIRSPEED GAIN 25 KNOTS BETWEEN 600 AND 400 FEET, FOLLOWED BY LOSS OF 40 KNOTS BETWEEN 400 FEET AND SURFACE"

- azok a légijárművek, melyek nem tudják megadni a sebességváltozást, 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"

A fenti példákban lévő "ENCOUNTERED" szó használata egyértelműen jelzi, hogy a közleményt a légijármű továbbította.

A légijármű-vezetőktől a szélnyírás jelzésén túlmenően az ATS egységek elvárják, hogy jelezzék, amennyiben szélnyírást nem észleltek azt követően, hogy részükre valamely ATS egység szélnyírásról szóló figyelmeztető közleményt továbbított.

2.2. A meteorológiai iroda jelentései és előrejelzései az ATS egységek számára

Ha a repülőtéri meteorológiai irodának lehetősége van a szélnyírás észlelésére és mérésére a repülőtéren földi telepítésű szélnyírás mérő rendszerekkel, vagy az ATS egységektől - légijárműtől eredő - erre vonatkozó információt kap, a meteorológiai iroda azonnal adjon ki szélnyírásról szóló figyelmeztető közleményt (WS WRNG) a repülőtéri és bevezető irányító szolgálatokat ellátó egységeket számára a szélnyírás előfordulásáról, lehetőség szerint pontosan megadva az észlelés jellemző adatait.

Az ATS egységek értesítése történhet telefonon, vagy a WS WRNG közlemény egyéb távközlési berendezésen történő továbbításával.

Azokon a repülőtereken, ahol zömében nemzetközi repüléseket szolgálnak ki - írott formájú tájékoztatás esetén - a közleményt rövidített angol nyelven kell továbbítani.

A tájékoztatás lehetőség szerint tartalmazza az észlelt szélnyírás helyét, a szélirányokat, szélssebességeket és magasságokat. Például:

"WS WRNG SURFACE WIND 320/20KT WIND AT 60M 360/25KT IN APCH"; vagy

"WS WRNG MBST APCH RWY 31" /MBST = microburst/

"WS WRNG LOW LEVEL WIND SHEAR CAN BE EXPECTED". (Ha pl. a repülőtéren uralkodó meteorológiai viszonyok arra engednek következtetni, hogy számolni lehet szélnyírás kialakulásával).

Ha a szélnyírásról szóló figyelmeztetés alapjául légijármű jelentése szolgál, a légijármű által jelentetteket változatlan formában kell belefoglalni a WS WRNG-be, kiegészítve az észlelés helyével, időpontjával és a légijármű típusával, pl:

"WS WRNG B747 REPORTED MOD WS IN APCH RWY 31 AT 1510"

"WS WRNG TU154 ON APPROACH RUNWAY 31R AT 0815 REPORTED WIND SHEAR ON FINAL, WIND 270 DEGREES 40 KNOTS AT 1000 FEET, BECOMING 250 DEGREES 10 KNOTS AT 700 FEET", vagy "WS WRNG AN24 DEPARTING RWY 26 AT 0820 REPORTED AIRSPEED LOSS 20 KNOTS AT 500 FEET", vagy

"WS WRNG IL18 DEPARTING AT 0905 REPORTED WIND SHEAR BETWEEN 700 AND 1000 FEET, MAXIMUM THRUST REQUIRED" stb.

A meteorológiai iroda értesítse a korábban értesített egységeket, amennyiben a szélnyírást a továbbiakban nem észlelik.

3. Az ATS egységek eljárásai

Az ATS egységek a rendelkezésükre álló szélnyírásra vonatkozó tájékoztatásokat az alábbiak szerint közölik a légijárművekkel:

A légijárművek tájékoztatásánál előnyben részesítendő az egyes légijárművek részére szóló címzett adási forma, tekintettel arra, hogy az ATIS adásban történő közzététel időbeni késéssel jár és ez gyorsan változó szélnyírási viszonyok esetén nem biztosítja a tájékoztatás időszerűségét és pontosságát.

Ha a repülőtéren automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat működik, szükséges az ATIS adás elemei közé figyelmeztető tájékoztatást bevenni, amely utal a szélnyírás előfordulására és jelzi, hogy a légijármű vezetője aktuális szélnyírási közleményt fog kapni az ATS egységektől, például:

"CAUTION, WIND SHEAR REPORTED ON (intermediate /final approach/ take-off), EXPECT ACTUAL INFORMATION LATER".

Az ATS egységek mindaddig folytassák a figyelmeztető közlemények továbbítását, míg az egymást követő légijárművek egybevágó jelentései alapján kellő biztosíték nincs arra, hogy a szélnyírási jelenség megszűnt.

6. Függelék

ACAS IMPLEMENTATION MONITORING FORM FOR ATS

Name of reporting unit:	
Date and time of occurrence: UTC	
Sector/Position:	
Workload: low (.....) normal (.....) high (.....)	
Is the occurrence related to a TA or a RA: TA (.....) RA (.....) ? (.....)	
Description of the occurrence:	
Position and altitude of the occurrence: RPL	
INVOLVED AIRCRAFT	
No 1	
Call sign: SSR Code: ACAS-equipped: Yes (.....) No (.....) ? (.....)	
No 2 Unknown? (.....), otherwise:	
Call sign: SSR Code: ACAS-equipped: Yes (.....) No (.....) ? (.....)	
VFR (.....) Military (.....) Other (.....)	
R/T with ATIS No 1? YES (.....) No (.....)	
R/T with ATIS No 2? YES (.....) No (.....)	
Did either pilot report an altitude? Yes (.....) No (.....)	
Did either pilot ask for traffic information? Yes (.....) No (.....)	
If yes, was it before manoeuvring? (.....) after manoeuvring? (.....)	
Was the action taken by the pilot justified in your view? Yes (.....) No (.....)	
(If 'yes' comment under 'Remarks' below)	
Will recorded radar data become available? Yes (.....) No (.....) ? (.....)	
Did the occurrence disrupt your activities? Yes (.....) No (.....) ? (.....)	
(If 'yes' comment under 'Remarks' below)	
REMARKS	

7. Függelék

BUDAPEST ATS KÖZPONT IRÁNYÍTÓ EGYSÉGEI ÁLTAL ALKALMAZHATÓ RADARELKÜLÖNÍTÉSI MINIMUMOK

1. Általános rész

1.1. A radarállomások műszaki jellemzőit és a radarjelek megjelenítési módját figyelembe véve, a radar elkülönítési minimumokat a radar-helyzetszimbólumok középpontjai között kell alkalmazni.

1.2. Az alábbiakban leírt elkülönítési minimumokat valamennyi, az EUROCAT 2000 ATS rendszerhez csatlakozó Sony DDM2801CU típusú radarerővel felszerelt légiforgalmi irányító egységnél alkalmazni lehet.

2. Radarelkülönítési minimumok

2.1. Multiradar információk

2.1.1 2.1.1. A Kőris-hegyen és Püspökladányban telepített távolkörzeti SELENIA ATCR-22 típusú elsődleges és SIR-M típusú másodlagos radaroktól, valamint a Férihegyen telepített közeli körzeti ATCR-33K típusú elsődleges és SIR-M típusú másodlagos radaroktól származó multiradar (összegzett) információkat Budapest FIR-en belül FL460 és alatta lehet légi járművek radarelkülönítésére felhasználni.

2.1.2. A radarelkülönítési minimum: 5 NM.

Amennyiben a közeli körzeti (TAR) információ nem áll rendelkezésre - multiradar üzemmód használatakor (kőrishegyi radarinformáció rendelkezésre állása esetén) - Budapest TMA területén a radar-helyzetszimbólumok 3000 láb AMSL-en és felette használhatók radarelkülönítésre.

Ha csak a püspökladányi radarállomás működik, a minimális alkalmazási magasság 4000 láb AMSL.

2.2. Egyedi radaroktól származó információk

2.2.1. Egyedi radarok használata esetén (monoradar üzemmód) a távolkörzeti radarokat és a ferihegyi közeli körzeti radarokat a telepítési helytől mért 200 NM távolságon belül FL460 és alatta lehet a légi járművek radarelkülönítésére felhasználni.

2.2.1.1. Budapest TMA területén a kőrishegyi radar-helyzetszimbólumai 3000 láb AMSL-en és felette, a püspökladányi radar-helyzetszimbólumai pedig 4000 láb AMSL-en és felette használhatók radarelkülönítésre.

2.2.2. A radarelkülönítési minimum:

a távolkörzeti radarok esetén a radar telepítési helyének 120 NM sugarú körzetén belül - maximum 120 NM lépték állás mellett - 5 NM. E területen kívül, de Budapest FIR földrajzi határain belül, 10 NM elkülönítési minimum alkalmazandó.

A közeli körzeti radarok esetén a radar telepítési helyének 60 NM sugarú körzetén belül - maximum 60 NM lépték állás mellett - 5 NM. E területen kívül, de 200 NM távolságon belül 10 NM elkülönítési minimum alkalmazandó.

2.3. Leszálló légi járművek

2.3.1. A Budapest Férihegy repülőtérén párhuzamos megközelítések esetén az alábbi radarelkülönítési minimumok alkalmazhatók:

- az ILS irányásra történő ráfordításoknál min. 5 NM vízszintes, vagy 1000 láb függőleges elkülönítést kell biztosítani,

- az ugyanazt az irányást követő légi járművek közötti minimális távolság 5 NM, amelyet a megközelítést végző légi járművek turbulencia kategóriáját figyelembe véve szükség szerint 6 NM-re kell növelni,

- minimálisan 2,5 NM hosszirányú radarelkülönítés tartandó a szomszédos irányásokon egymást követő légi járművek között.

Ezt az elkülönítési minimumot csak azután lehet alkalmazni, hogy a légi jármű vezetők az irányások követését jelentették.

Amikor párhuzamos megközelítések vannak folyamatban, erről a légi járműveket tájékoztatni kell.

3. számú melléklet a 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelethez

MEGHATÁROZÁSOK

A rendelet Mellékleteinek szövegében használt kifejezések jelentése a következő:

Megjegyzés: A "szolgálat" kifejezés mindvégig funkciók vagy nyújtott szolgáltatás megjelölésére vonatkozó elvont fogalomként, míg az "egység" kifejezés egy szolgálatot ellátó kollektív testület megjelöléseként kerül alkalmazásra.

1. Adatfeldolgozás - Data processing

Adatokkal kapcsolatosan végzett műveletek rendszeres sorrendje.

Megjegyzés: Ilyen műveletek az adatok összevonása, rendezése, kiszámítása, vagy bármely másféle átalakítása vagy átrendezése, az információ kivételének vagy felülvizsgálatának, illetve az információ ábrázolás megváltoztatásának céljából.

2. Adatkapcsolati összeköttetések - Data link communications

Távközlési összeköttetés, amelynek során a közleményeket adatkapcsolaton keresztül továbbítják.

3. Adat minőség - Data quality

Megbízhatósági fok vagy szint, amely azt mutatja, hogy a megadott adat pontosság, felbontás és megbízhatóság szempontjából megfelel az adatfelhasználó igényeinek.

4. Adatszabály - Data convention

Azon módot, vagy sorrendet meghatározó, egyeztetett szabályok csoportja, amely szerint egy adatkészlet értelmes közleménnyé állítható össze.

5. Adó egység/irányító - Sending unit/controller

Közleményt adó légiforgalmi szolgálati egység/légiforgalmi irányító.

Megjegyzés: Lásd a vevő egység/irányító meghatározását.

6. ADS

Automatikus adattovábbításon alapuló felderítés jelölésére használt rövidítés.

7. AFIL

Levegőből benyújtott repülési terv jelölésére használt rövidítés.

8. AIP

Légiforgalmi tájékoztató kiadvány jelölésére használt rövidítés.

9. AIRMET tájékoztatás - AIRMET information

Egy meteorológiai észlelőállomás által közzétett tájékoztatás meghatározott útvonali időjárási képződmény előfordulására vagy várható előfordulására, amely kis magasságban működő légijárművek biztonságát befolyásolhatja és az érintett repüléstájékoztató körzetben vagy alkörzetben kis magasságon működő repülések számára közzétett előjelzésbe nem került bele.

10. AIRPROX

A légiforgalmi eseményjelentésben a légijármű-közelség jelölésére használt kód szó.

11. AIS

Légiforgalmi tájékoztató szolgálat jelölésére használt rövidítés.

12. AIS egység - AIS unit

Meghatározását lásd a "Légiforgalmi tájékoztató szolgálati egység" alatt.

13. Akadálymentes tengerszint feletti magasság vagy Akadálymentes földfelszín feletti magasság - Obstacle clearance altitude (OCA) or Obstacle clearance height (OCH)

Az a legalacsonyabb tengerszint feletti magasság (OCA), vagy az a legalacsonyabb magasság a vonatkozó futópálya küszöbe, illetve a repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága (Elevation) felett (OCH) - amelyik alkalmazható -, amelyet az ide vonatkozó akadálymentességi követelmények figyelembevételével állapítanak meg.

1. Megjegyzés: Az akadálymentes tengerszint feletti magasságot a közepes tengerszintre vonatkoztatják és az akadálymentes földfelszín feletti magasságot a küszöb tengerszinthez viszonyított magasságára vagy nem precíziós műszer megközelítések esetén, a repülőtér tengerszinthez viszonyított magasságára vonatkoztatják, vagy a küszöb tengerszinthez viszonyított magasságára, ha az több, mint 7 lábbal (2 m) a repülőtér tengerszinthez viszonyított

magassága alatt van. Az akadálymentes földfelszín feletti magasságot a körözéssel megközelítések esetében a repülőtér tengerszínhez viszonyított magasságára vonatkoztatják.

2. Megjegyzés: Az egyszerűség kedvéért, ahol mindkét meghatározást alkalmazzák, azok írásban "OCA/H" rövidítéssel is feltüntethetők.

14. Alapforduló - Base turn

Az a forduló, melyet a légi jármű a kezdeti megközelítés során a kirepülési útirány vége és a közbenső, vagy végső megközelítési útirány kezdete között hajt végre. Ezek nem reciprok útirányok.

Megjegyzés: Alapfordulók magasságtartással és süllyedőben is kijelölhetők az egyedi eljárásoknak megfelelően.

15. ALERFA

A riasztás állapota megjelölésére használt kód szó.

16. Alfanumerikus karakterek - Alphanumeric characters (alphanumerics)

Betűk és számjegyek meghatározására használt gyűjtő kifejezés.

17. AMC

A Légtérigazgató Csoport jelölésére használt rövidítés.

18. ATIS

Az automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat jelölésére használt rövidítés.

19. ATS asszisztens - ATS assistant

Az a személy, aki a légiforgalmi szolgálatok ellátásában segít, azonban nincs feljogosítva a légi járműveknek kiadandó engedélyekkel, vagy tájékoztatásokkal kapcsolatos döntések meghozatalára.

20. ATS egység - ATS unit

Meghatározását lásd a "Légiforgalmi szolgálati egység" alatt.

21. ATS útvonal - ATS route

A forgalom lebonyolítására kijelölt útvonal, amit a légiforgalmi szolgálatok ellátása érdekében határoztak meg.

1. Megjegyzés: Az ATS útvonal kifejezést a tanácsadói útvonal, az ellenőrzött, vagy nem ellenőrzött útvonal, érkezési vagy indulási útvonal stb. jelzésére felváltva használják.

2. Megjegyzés: Egy ATS útvonalat az ATS útvonal nevével, a fontos pontoktól (út-pontok), illetve ezekre tartó útiránnyal, a fontos pontok közötti távolsággal, jelentési kötelezettséggel és az illetékes légügyi hatóság által megállapított legkisebb biztonságos repülési magassággal határozzák meg.

22. Automatikus adattovábbításon alapuló felderítés (ADS) - Automatic Dependent Surveillance (ADS)

Légtér ellenőrzési mód, amikor egy légi jármű adatátviteli csatornán keresztül automatikusan továbbítja a fedélzeti navigációs és helyzetjelentő rendszerektől származó adatokat, beleértve a légi jármű hívójelét, a 4 dimenziós helyzet tájékoztatást, és szükség szerint egyéb adatokat is.

23. Automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat - Automatic terminal information service (ATIS)

Egész nap, vagy a nap meghatározott részében aktuális, rutin jellegű tájékoztatások biztosítása érkező és induló légi járművek részére.

Adat kapcsolat - Automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat (D-ATIS). Adat kapcsolat útján történő ATIS biztosítása.

Beszéd üzemű - Automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat (Beszéd üzemű-ATIS). Folyamatos és ismétlődő, általános adások útján történő ATIS biztosítása.

24. Azonosított forgalom - Identified traffic

A radarernyőn látható minden olyan radar helyzetjel, melyet a radarazonosítási eljárások valamelyikével azonosítottak.

25. Állomás mágneses elhajlás - Station declination

Egy VOR állomás nulla fokos radiálja és a földrajzi észak közötti, a VOR állomás kalibrálásának időpontjában meghatározott iránykülönbség.

26. Általános adás - Broadcast

Olyan, a léginavigációval kapcsolatos tájékoztatások adása, amely nem egy meghatározott állomásnak, vagy állomásoknak szól.

27. Általános légiforgalom (GAT) - General Air Traffic (GAT)

A légiközlekedési hatóság által kiadott szabályoknak és eljárásoknak megfelelően végrehajtott, a polgári ATC szervezet által irányított, vagy annak fennhatósága alá tartozó repülések.

28. Áramlás szervezés - Flow control

Adott légtérben, adott útvonalon, vagy egy adott repülőtér felé haladó forgalom áramlásának oly módon tervezett szervezése, amely a légtér hatékonyabb kihasználását biztosítja.

29. Átadó egység/irányító - Transferring unit/controller

Légiforgalmi irányító egység/légiforgalmi irányító, amely/aki egy légijármű légiforgalmi irányításával járó felelősséget a repülés útvonala szerinti soron következő légiforgalmi irányító egységnek/légiforgalmi irányítónak adja át.

Megjegyzés: Lásd az átvevő egység/irányító meghatározását.

30. Átkapcsolási pont - Change over point

Az a pont, ahol a VOR berendezéssel kijelölt ATS útvonalszakaszon üzemelő légijárműtől elvárják, hogy a már átrepült berendezés - mint elsődleges navigációs referencia hely - követéséről átáll az előtt levő berendezés követésére.

Megjegyzés: Az átkapcsolási pontokat azért jelölik ki, hogy a jelek erőssége és minősége a legmegfelelőbb egyensúlyban legyen a navigációs berendezések között minden használatos szinten, továbbá hogy azonos berendezéstől származó irányszög vezetést biztosítsanak az azonos útvonalszakaszon üzemelő összes légijármű számára.

31. Átváltási magasság - Transition altitude

Az a magasság, amelyen, vagy amely alatt a légijármű függőleges helyzetét a közepes tengerszint feletti magasságok szerint ellenőrzik.

32. Átváltási réteg - Transition layer

Az átváltási magasság és az átváltási szint közötti légtér.

33. Átváltási szint - Transition level

Az átváltási magasság felett használható legalacsonyabb repülési szint.

34. Átvevő egység/irányító - Accepting unit/controller

A légijármű irányításának átvételére soron következő légiforgalmi irányító egység/légiforgalmi irányító.

Megjegyzés: Lásd az átadó egység/irányító meghatározását.

35. Belépési/belépő pont - Entry point

Navigációs berendezéssel vagy fontos ponttal meghatározott első jelentőpont, amely fölött a légijármű átrepül, vagy várható, hogy át fog repülni valamely repüléstájékoztató körzet, vagy irányítói körzetbe történő belépésekor.

36. Benyújtott repülési terv - Filed flight plan

A repülési terv, ahogyan azt a légi jármű vezetője, vagy kijelölt képviselője benyújtotta egy ATS egységnél, minden esetleges későbbi módosítás nélkül.

Megjegyzés: Amikor a fenti kifejezés után a "közlemény" szót használják, akkor az a benyújtott repülési terv adatainak tartalmát és formáját jelenti, ahogyan azt továbbították.

37. Bevezetési sorrend - Approach sequence

Az a sorrend, amelyben két vagy több légi jármű engedélyt kap a repülőtéren történő leszálláshoz való közeledésre.

38. Bevezetési tölcser - Approach funnel

Egy elméleti megközelítési pálya körül meghatározott légtér, amelyen belül a leszálláshoz közeledő légi jármű szabályszerű megközelítést végzőnek tekinthető.

39. Bevezető irányító egység - Approach control office

Egy vagy több repülőtér érkező, vagy induló ellenőrzött forgalma számára légiforgalmi irányító szolgálat ellátása céljából létesített egység.

40. Bevezető irányító szolgálat - Approach control service

Érkező vagy induló ellenőrzött forgalom részére nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat.

41. Bizonytalanság állapota - Uncertainty phase

Olyan helyzet, amikor bizonytalanság áll fenn valamely légi jármű és a fedélzetén tartózkodó személyek biztonságával kapcsolatban.

42. Biztonsági zóna - No transgression zone (NTZ)

Egymástól független párhuzamos megközelítések vonatkozásában a két futópálya meghosszabbított középvonalai közötti távolság közepén húzódó meghatározott méretű légtér folyosó, amelybe, ha belép egy légi jármű akkor irányítói beavatkozás válik szükségessé a szomszédos irányzávon megközelítést végző légi jármű veszélyeztetésének elkerülése érdekében.

43. Budapest FIR

A Magyar Köztársaság államhatára által körbezárt terület, amely a földfelszíntől a légiközlekedésre igénybe vehető legnagyobb magasságig terjed.

44. CRC rendszeres információfelesleg felülvizsgálat - Cyclic Redundancy Check (CRC)

Az adatok digitális kifejezéséhez használt matematikai algoritmus, amely megfelelő biztonsági szintet nyújt az adat veszteséssel vagy változással szemben.

45. CTR, vagy CTZ - CTR or CTZ

Repülőtéri irányító körzet jelölésére használt rövidítés.

46. Csatlakozási pont - Joining point

Az a pont, ahol a légi jármű nem ellenőrzött légtérből irányítói körzetbe ténylegesen, vagy várhatóan belép.

47. DETRESFA

A veszély állapot megjelölésére használt kód szó.

48. Egyedi kód - Discrete code

Négyszámjegyű SSR kód, melynek az utolsó két számjegye nem "00".

49. Egyidejű mód - Simultaneous mode

Olyan ATS adatcserélési módszer, ahol a benyújtott repülési tervből vett tájékoztatásokat egyidejűleg továbbítják a repülés útvonalán érintett valamennyi ATS egységnek, benyújtott repülési terv közlemény formájában.

50. Egymástól független párhuzamos indulások - Independent parallel departures

Párhuzamos, vagy közel párhuzamos műszeres futópályákról egyidejűleg végrehajtott indulások.

51. Egymástól független párhuzamos megközelítések - Independent parallel approaches

Párhuzamos, vagy közel párhuzamos műszeres futópályára végzett egyidejű megközelítések, ahol a szomszédos futópályák meghosszabbított középvonalain közeledő légitársaságok között radar elkülönítési minimum nincs előírva.

52. Egymástól függő párhuzamos megközelítések - Dependent parallel approaches

Párhuzamos, vagy közel párhuzamos műszeres futópályákra végzett egyidejű megközelítések, ahol a szomszédos futópályák meghosszabbított középvonalain közeledő légitársaságok között radar elkülönítési minimumot írtak elő.

53. Elhagyási pont - Leaving point

Az a pont, ahol a légitársaság irányítói körzetből nem ellenőrzött légtérbe ténylegesen, vagy várhatóan kilép.

54. Elhatározási magasság (DA vagy DH) - Decision altitude (DA) or Decision height (DH)

Műszermegközelítésknél előírt tengerszint feletti, illetve földfelszín feletti értékben meghatározott magasság, amelyen megszakított megközelítést kell kezdeni, ha a megközelítés folytatásához szükséges látás utáni tájékozódás nem jött létre.

1. Megjegyzés: Az elhatározási magasságot a közepes tengerszinthez (DA), vagy a futópálya küszöbének tengerszinthez viszonyított magasságához (DH) vonatkoztatják.

2. Megjegyzés: A szükséges látás utáni tájékozódás a vizuális berendezéseknek, vagy a megközelítési területnek azt a szakaszát jelenti, amelyet a légitársaság vezetőnek kellő ideig kell látnia ahhoz, hogy megállapítsa a légitársaság az előírt repülési pályához viszonyított helyzetét és a helyzetváltoztatás mértékét. A CAT. III. üzemeléskor a konkrét eljárásra és üzemelésre az elhatározási magasság, a megkívánt látástávolság értékkel kombinálva kerül meghatározásra.

3. Megjegyzés: Az egyszerűség kedvéért, ahol mindkét meghatározást alkalmazzák, azok írásban "DA/H" rövidítéssel is feltüntethetők.

55. Eljárásforduló - Procedure turn

Olyan manőver, amelynek során egy kijelölt útiránytól eltávolodó irányú fordulót hajtanak végre, melyet egy olyan ellentétes irányú forduló követ, amely lehetővé teszi, hogy a légitársaság felvegye és kövesse a kijelölt útiránnyal ellentétes irányt.

1. Megjegyzés: A "jobb", illetve "bal" eljárás forduló elnevezését a kezdeti forduló iránya jelöli.

2. Megjegyzés: Eljárás fordulók magasság tartással, vagy süllyedőben is kijelölhetők, az egyes egyedi eljárásoknak megfelelően.

56. Elkülönítés - Separation

Légitársaságok, magasságok vagy repülési útvonalak közötti térköz.

57. Ellenőrzött légtér - Controlled airspace

Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a repülések részére a légtér osztályba sorolásának megfelelő légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak.

Megjegyzés: Az ellenőrzött légtér gyűjtőfogalom, amely az A, B, C, D és E osztályú ATS légtereket foglalja magába.

58. Ellenőrzött repülés - Controlled flight

Bármilyen repülés, amelynek működése légiforgalmi irányítói engedély függvénye.

59. Ellenőrzött repülőtér - Controlled aerodrome

Olyan repülőtér, ahol a repülőtéri forgalom részére légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak.

Megjegyzés: Az "ellenőrzött repülőtér" kifejezés azt jelenti, hogy a repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak, de nem jelenti szükségszerűen, hogy ott repülőtéri irányító körzetet létesítenek.

60. Előírt navigációs pontosság (RNP) - Required navigation performance (RNP)

Egy meghatározott légtérben történő repülés-végrehajtásához szükséges navigációs/útvonaltartás pontossági szint.

61. Előrejelzés - Forecast

Várható időjárási körülmények megállapítása meghatározott időpontra vagy időtartamra, valamint meghatározott területre vagy légtér szakaszra.

62. Előtér - Apron

Szárazföldi repülőtéren a légijárművek kiszolgálására, utasok ki- és beszállítására, posta vagy áru ki- és berakására, üzemanyag felvételre, parkolásra, vagy karbantartásra kijelölt terület.

63. Előtér-üzemelteti szolgálat - Apron management service

Az előtéri tevékenység, valamint a légijárművek és járművek előtéri mozgásának szabályozására és ellenőrzésére biztosított szolgálat.

64. Elsődleges (légtérellenőrző) radar (PSR) - Primary surveillance radar (PSR)

Visszavert rádiójeleket használó radar-rendszer.

65. Elsődleges (légtérellenőrző) radar jel - PSR blip

Egy légijármű elsődleges radarral megállapított helyzetének radarernyőn, nem szimbólikus formában történő megjelenítése.

66. Emberi teljesítőképesség - Human performance

Az egyéni emberi képességek és korlátozó tényezők, amelyek hatással vannak a légiközlekedési üzemeltetés biztonságára és hatékonyságára.

67. Emberi tényezők alapelvei - Human Factors principles

A légiközlekedési tervezés, jogosítás, kiképzés, üzemeltetés és karbantartás vonatkozó alapelvei, amelyek célja az emberi teljesítmény és teljesítőképesség tényezőinek figyelembevételével biztonságos kapcsolat kialakítása az emberi és a különböző műszaki rendszerek egységei között.

68. Engedélyhatár - Clearance limit

Az a pont, ameddig egy légijárműnek légiforgalmi irányítói engedélyt adtak.

69. Engedély lejáratási ideje - Clearance void time

Légiforgalmi irányító egység által meghatározott időpont, amikor az engedély érvényessége megszűnik, kivéve, ha az érintett légijármű már megkezdte az engedélyben foglaltak végrehajtását.

70. Érvényes repülési terv - Current flight plan

Az a repülési terv, amely a későbbi engedélyekből eredő módosításokat is magába foglalja - ha vannak ilyenek.

Megjegyzés: Amikor a fenti kifejezés után a "közlemény" szót használják, akkor ezalatt az egyik egységtől egy másikkal továbbított érvényes repülési terv adatainak tartalmát és formáját kell érteni.

71. Felhőalap - Ceiling

Az égboltnak több mint felét borító, 20 000 láb (6 000 m) alatti legalacsonyabb felhőréteg alapjának föld, vagy víz feletti magassága.

72. FL (F) - FL (F)

Repülési szint jelzésére használatos rövidítés.

73. Fontos pont - Significant point

Meghatározott földrajzi hely, melyet valamely ATS útvonal, vagy egy légi jármű repülési útvonalának meghatározásához, valamint egyéb navigációs és ATS célokra használnak.

74. Forgalom kikerülése érdekében adott tanács - Traffic avoidance advice

Légiforgalmi szolgálati egység által manőver/ek végrehajtására adott tanács annak érdekében, hogy segítse a légi jármű vezetőt az összeütközés elkerülésében.

75. Forgalmi tájékoztatás - Traffic information

Légiforgalmi szolgálati egység által a légi jármű vezető figyelmének felhívása céljából adott tájékoztatás olyan egyéb ismert, vagy észlelt légiforgalomról, mely a légi jármű közelében, vagy annak tervezett útvonalán működhet, hogy ez által segítse a légi jármű vezetőjét az összeütközés elkerülésében.

76. Forgalmi tájékoztató körzet (TIZ) - Traffic information zone (TIZ)

Nem ellenőrzött repülőterek körül kijelölhető, meghatározott méretű légtér, melyben a repülések számára a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot az érintett repülőter repüléstájékoztató egysége nyújtja.

77. Földmérési alapadat - Geodetic datum

A területi vonatkozási rendszer helyének és irányának meghatározásához szükséges jellemző adatok legkisebb mennyisége a földi vonatkozási rendszer (hálózat) alapján.

78. Földetérési pont - Touchdown

Az a pont, ahol a névleges siklópálya a futópályát eléri.

Megjegyzés: A fentiek szerint meghatározott "földetérési pont" csupán vonatkoztatási pont és nem jelenti szükségszerűen azt a helyet, amelynél a légi jármű érinteni fogja a futópályát.

79. Föld feletti sebesség - Ground speed

A légi járműnek a föld felszínéhez viszonyított sebessége.

80. Földi látástávolság - Ground visibility

Megbízott észlelő által jelentett látástávolság egy adott repülőtéren.

81. Föld párnahatás - Ground effect

A földfelszín közelében működő helikopter, vagy egyéb VTOL légi jármű megnövelt teljesítményű (elemelkedés) állapota, mely a rotor rendszer által keltett a talajra gyakorolt kölcsönhatásból eredő légáramlat következtében áll elő.

Megjegyzés: A föld párnahatás a rotor hatékonyságát, a legtöbb helikopter esetében kb. egy rotor átmérőnyi magasságig növeli.

82. Földről a levegőbe irányuló összeköttetés - Ground to air communication

A földön lévő állomásokról, vagy helyekről a légi járművek felé irányuló egyoldalú összeköttetés.

83. Futópálya - Runway

Egy szárazföldi repülőtéren meghatározott derékszögű terület, amelyet légi járművek fel- és leszállása céljából készítettek.

84. Futópálya menti látástávolság - Runway visual range (RVR)

Az a távolság, ameddig a futópálya középvonalán álló légi jármű vezetője a futópálya felületi jelöléseit, vagy a futópálya szélét kijelölő, vagy középvonalát azonosító fényeket látja.

85. Futópálya várópont - Runway-holding position

Futópálya, akadálykorlátozási terület, vagy ILS/MLS kritikus/érzékenységi terület védelme céljából kijelölt hely, melynél a guruló légitársaságoknak, és egyéb járműveknek meg kell állniuk és várakozniuk kell, ha a repülőtéri irányító torony egyéb módon nem rendelkezik.

86. Függőleges elkülönítés - Vertical separation

Légitársaságok közötti elkülönítés függőleges távolságban kifejezve.

87. Géptengelyirány - Heading

Az az irány, amelybe a légitársaság hossz tengelye mutat, a mágneses Északtól mért fokokban kifejezve.

88. Gurulás - Taxiing

Egy légitársaság a repülőtér felszínén saját hajtóműve segítségével végzett mozgása, a fel- és leszállás eseteit kivéve.

89. Gurulóút - Taxiway

Szárazföldi repülőtérrel kijelölt, a légitársaságok gurulására és a repülőtér egyes területeinek összekapcsolására létesített út, beleértve:

a) *Légitársaság állóhely gurulási nyomvonal:* Az előtér azon része, melyet gurulóútként jelöltek ki, kizárólag a légitársaság állóhelyek megközelítése céljából.

b) *Előtéri gurulóút:* A gurulóút rendszer azon része, mely az előtéren halad keresztül, hogy az előtéren való átgurulásokhoz útvonalat biztosítson.

c) *Gyors-legurulóút:* A futópályához hegyesszögben csatlakozó gurulóút, mely lehetővé teszi a leszálló repülőgépeknek nagyobb sebességgel való legurulását, más leguruló utakkal ellentétben, így módon csökkentve a futópálya foglaltsági időt.

90. Hajózószemélyzet tagja - Flight crew member

A személyzetnek érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkező olyan tagja akinek munkája nélkülözhetetlen repülés közben a légitársaság üzemeltetéséhez.

91. Helységjelölés - Location indicator

Az ICAO által előírt szabályoknak megfelelően kialakított és valamely légiforgalmi állandóhelyű állomás helységére kijelölt négybetűs kód csoport.

92. Helyi kényszerhelyzeti szolgálatok - Local emergency services

Repülőtérrel nyújtott tűzoltó, mentő, műszaki mentő stb. szolgálatok, amelyeket alapvetően a repülőtérrel, illetve annak közelében bekövetkező repülőbalesetek következményeinek felszámolása érdekében biztosítanak.

93. Hosszirányú elkülönítés - Longitudinal separation

Légitársaságok közötti elkülönítés időben, vagy útirányon mért távolságban kifejezve.

94. Hó (a földön) - Snow (on the ground)

a) *Száraz hó:* Olyan hó, amely ha laza állapotú, akkor elfújható, vagy ha kézzel összenyomják, akkor elengedés után széthullik.

Fajsúly: 0,35 alatt.

b) *Nedves hó:* Olyan hó, amelyet, ha kézzel összenyomnak, összetapad és hajlamos hógolyóvá összeállni, vagy azzá összeáll.

Fajsúly: 0,35 és afölött, de kisebb, mint 0,5.

c) *Összenyomott hó:* Olyan hó, amely szilárd tömeggé nyomódott össze, s amely a további összenyomásnak ellenáll, ha felemelik egyben marad, vagy nagy darabokra esik szét.

Fajsúly: 0,5 és fölött.

95. ICAO

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet jelölésére használt rövidítés.

96. Időjárás előrejelzés - Forecast

Várható meteorológiai körülmények megállapítása meghatározott időpontra, vagy időtartamra és meghatározott körzetre, vagy légtér szakaszra.

97. Időszakosan korlátozott légtér (TSA) - Temporary Segregated Area (TSA)

Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül időszakosan olyan katonai repülés folyik, amely veszélyt jelent az adott repülési tevékenységben részt nem vevő más repülések számára.

98. IFPS

Az EUROCONTROL Integrált Előzetes Repülési Terv Feldolgozó Rendszer jelölésére használt rövidítés.

99. IFR

A műszer szerinti repülési szabályok jelölésére használt rövidítés.

100. IFR repülés - IFR flight

Műszer szerinti repülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

101. Illetékes légiforgalmi szolgálati egység - Appropriate ATS unit

Kijelölt légtérben légiforgalmi szolgálatok biztosításáért felelős egység.

102. Illetékes légügyi (ATS) hatóság - Appropriate ATS authority

Az érintett légtérben a légiforgalmi szolgálatok ellátásáért felelős állam által erre a célra kijelölt hatóság.

Megjegyzés: A Magyar Köztársaságban a polgári repülésekkel kapcsolatban az illetékes légiközlekedési/légügyi hatóság I. fokon a Légügyi Igazgatóság és II. fokon a Légügyi Főigazgatóság, az állami repülésekkel kapcsolatban I. fokon a HM Katonai Légügyi Hivatal, II. fokon a HM Tervezési és Koordinációs Főosztály.

103. IMC

Műszeres meteorológiai körülmények jelölésére használt rövidítés.

104. INCERFA

A bizonytalanság állapotának jelölésére használt kód szó.

105. Irányítás átadás - Transfer of control

A légiforgalmi irányító szolgálat ellátásával járó felelősség átadása.

Megjegyzés: Amikor a fenti kifejezés után a "folyamat" szót használják, akkor ez a két légiforgalmi irányító egység által a felelősség átadása érdekében végzett ténykedések sorozatát jelenti.

106. Irányítás átadási pont - Transfer of control point

A légijármű repülési útvonalán lévő azon meghatározott pont, amelynél a légijárműnek nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat ellátásának felelősségét átadják az egyik irányító egységtől, vagy irányító munkahelytől a következőnek.

107. Irányítói körzet (CTA) - Control area (CTA)

A földfelszín feletti meghatározott határtól felfelé terjedő, ellenőrzött légtér.

108. Irányítói szektor - Control sector

Kijelölt irányítói körzet része, amelyen belül a felelősséget egy irányítóra, vagy az irányítók kis csoportjára ruházzák.

109. Ismeretlen forgalom - Unknown traffic

A radarernyőn megjelenő minden olyan radar helyzetjel, amely feltételezhetően légijárműtől ered, de nem vonatkoztatható ismert forgalomra.

110. Ismert forgalom - Known traffic

Adott légtérben működő forgalom, amelynek tényleges repülési adatai, valamint szándéka az érintett légiforgalmi szolgálati egység számára ismert, közvetlen rádióösszeköttetés, vagy koordináció révén.

111. Ismétlődő repülési terv - Repetitive flight plan (RPL)

Gyakran ismétlődő, rendszeresen üzemeltetett, azonos alapvető jellemzőkkel rendelkező repülések repülési terve, amelyet a légijármű üzemben tartója nyújt be az ATS egységek által történő tárolásra és ismétlődő felhasználásra.

112. Jelentőpont - Reporting point

Meghatározott földrajzi hely, amelyhez viszonyítva a légijármű helyzetét jelenteni lehet.

113. Jelmező - Signal area

Egy repülőtéren a földi látjelek kihelyezésére használatos terület.

114. Katonai közeldkörzet (MTMA) - Military terminal control area (MTMA)

Katonai repülőtereken folyó helyi repülések, valamint le- és felszállási műveletek védelmére kijelölt irányítói körzet.

115. Kezdeti megközelítési szakasz - Initial approach segment

A műszermegközelítési eljárásnak a kezdeti és közbelső megközelítést - vagy ahol úgy határozták meg, a végső megközelítést - kiszolgáló navigációs berendezés(ek) segítségével kijelölt pontok közötti szakasza.

116. Kényszerállapot - Emergency phase

Gyűjtőfogalom, amely a helyzetnek megfelelően a bizonytalanság, a riasztás, vagy veszély állapotát jelentheti.

117. Kilépési pont - Exit point

Navigációs berendezéssel vagy fontos ponttal meghatározott utolsó jelentőpont, amely fölött a légijármű átrepül, vagy várható, hogy át fog repülni valamely repüléstájékoztató, vagy irányítói körzetből történő kilépésekor.

118. Kitérő repülőtér - Alternate aerodrome

Olyan repülőtér, amelyet egy légijármű, a rendeltetési repülőtér alkalmatlanná válása esetén leszállásra igénybe vehet. A kitérő repülőterek fajtái az alábbiak:

Felszállási kitérő repülőtér - Take-off alternate

Az a kitérő repülőtér, ahol egy légijármű leszállhat, ha ez a felszállást követő rövid időn belül szükségessé válik és az indulási repülőtér erre nem használható.

Útvonali kitérő repülőtér - En-route alternate

Az a repülőtér, ahol, egy útvonalrepülés során bekövetkező rendellenes működés, vagy kényszerhelyzet esetén, a légijármű képes leszállni.

Rendeltetési kitérő repülőtér - Destination alternate

Az a kitérő repülőtér, amelyet egy légijármű a rendeltetési repülőtér alkalmatlanná válása esetén leszállásra igénybe vehet.

Megjegyzés: Útvonali, vagy rendeltetési kitérő repülőtér az indulási repülőtér is lehet.

119. Kód (SSR) - Code (SSR)

"A" Módú, vagy "C" Módú transzponder által kisugárzott többszörös impulzus válaszjel részére kijelölt szám.

120. Koordinálás - Coordination

Engedélyekre, irányítás átadásra, valamint a légijárműveknek kiadandó és tájékoztatásokra vonatkozó megegyezési folyamat, amely a légiforgalmi szolgálati egységek között, vagy ezen egységeken belül az irányítói munkahelyek között váltott tájékoztatások útján történik.

121. Körözüvény (konferencia) összeköttetés - Conference communications

Három, vagy több hely közötti egyidejű közvetlen beszélgetés távközlési eszközök segítségével.

122. Körzeti irányító központ (ACC) - Area control centre (ACC)

Az illetékessége alá tartozó irányítói körzetek ellenőrzött repülései számára légiforgalmi irányító szolgálat nyújtása céljából létesített egység.

123. Körzeti irányító szolgálat - Area control service

Légiforgalmi irányító szolgálat irányítói körzeteken belüli ellenőrzött repülések részére.

124. Közelkörzet - Terminal control area (TMA)

Egy vagy több nagyobb repülőtér közelében, rendszerint ATS útvonalak találkozásánál létesített irányítói körzet.

125. Közel párhuzamos futópályák - Near-parallel runways

Egymást nem keresztező futópályák, amelyek meghosszabbított középvonalai között az összetartás/széttartás 15 fok, vagy annál kisebb.

126. Közlemény - Message

Egyik helyről a másikra küldött, és az adott közleményre előírt számú rovatot tartalmazó közlés.

127. Közlemény elem - Message element

A közleményben a karakterek azon legkisebb csoportja, amelynek még önálló értelme van.

Megjegyzés: A közlemény elem ugyanazt a szerepet tölti be a közleményben, mint a mondatban a szó.

128. Közlemény formátum - Message format

A közlemény rovatoknak a közleményt kialakító beosztása és szerkezete.

129. Közlemény rovat - Message field

A közleménynek meghatározott adatelemeket tartalmazó kijelölt része.

130. Közzététel - Publication

Légiforgalmi tájékoztatások Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP), vagy NOTAM-okban történő kiadása.

131. Különleges VFR repülés - Special VFR flight

Ellenőrzött VFR repülés, amelynek a légiforgalmi irányítás engedélyezte, hogy a repülőtéri irányító körzetben látási meteorológiai körülményeknél rosszabb meteorológiai körülmények között működjön.

132. Küszöb - Threshold

A futópálya leszállásra használható részének kezdete.

133. Latyak - Slush

Vízzel telített hó, amely szétfroccsen ha telitalppal rátaposnak.

Fajsúlya: 0,5-0,8 között van.

Megjegyzés: A jég, a hó és/vagy állóvíz kombinációja, különösen eső, havaseső, vagy hóesés során olyan anyagot hozhat létre, amelynek fajsúlya a 0,8 értéknél nagyobb. Az ilyen anyag nagy víz és/vagy jégtartalmánál fogva inkább áttetsző, mint fehéres megjelenésű, és nagyobb fajsúlyából kifolyólag könnyen megkülönböztethető a latyaktól.

134. Látási meteorológiai körülmények (VMC) - Visual meteorological conditions (VMC)

A látástávolság, a felhőzettől való távolság és a felhőalap értékeiben kifejezett, az előírt minimumokkal egyenlő, vagy azoknál jobb időjárási körülmények.

Megjegyzés: Az előírt minimumokat a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet tartalmazza.

135. Látással történő megközelítés - Visual approach

IFR repülés által végzett megközelítés, amikor a műszermegközelítési eljárásnak akár egy részét, akár az egészet nem végzik el, hanem a megközelítést földlátással fejezik be.

136. Látástávolság - Visibility

Az a légköri viszonyoktól függő, és hossz mérték egységeiben kifejezett távolság, amelyről nappal a ki nem világított, éjjel a kivilágított, kiemelkedő tárgyak láthatók és felismerhetők.

137. Legkisebb tiszta sebesség - Minimum clean speed

A légijárműnek az a legkisebb sebessége, mellyel a felhajtóerőt növelő szerkezetek kibocsátása nélkül még szintrepülést képes folytatni.

138. Leszállási terület - Landing area

A mozgási területnek a légijárművek le-, vagy felszállása céljára kijelölt része.

139. Levegőből benyújtott repülési terv (AFIL) - Airfiled flight plan (AFIL)

A légijármű által repülés közben valamely légiforgalmi szolgálati egységnek rádióon leadott repülési terv.

140. Levegőből földre irányuló összeköttetés - Air-to-ground communication

A légijárművekről a földön lévő állomásokra vagy helyekre irányuló, egyoldali összeköttetés.

141. Levegő-föld összeköttetés - Air-ground communication

A légijárművek és a földön lévő állomások, vagy helyek közötti kétoldali összeköttetés.

142. Légiforgalmi állandóhelyű állomás - Aeronautical fixed station

A légiforgalmi állandóhelyű szolgálat állomása.

143. Légiforgalmi állandóhelyű szolgálat - Aeronautical fixed service (AFS)

Meghatározott állandó helyek között létesített távközlési szolgálat, melynek feladata elsősorban a léginavigáció biztonságának, valamint a légiforgalom rendszeres, hatékony és gazdaságos működésének elősegítése.

144. Légiforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózat (AFTN) - Aeronautical Fixed Telecommunication Network

A légiforgalmi állandóhelyű áramkörök világméretű rendszere, amelyet a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat részeként közlemények, és/vagy digitális adatok olyan állandóhelyű légiforgalmi állomások közötti cseréje érdekében hoztak létre, amely állomások azonos, vagy összeegyeztethető távközlési jellemzőkkel rendelkeznek.

145. Légiforgalmi állomás - Aeronautical station

A légiforgalmi mozgáshoz tartozó földi állomása. Bizonyos esetekben a légiforgalmi állomás hajó fedélzetén, vagy tengerben épült emelvényen is elhelyezhető.

146. Légiforgalmi áramlás szervezés (ATFM) - Air Traffic Flow Management (ATFM)

A légiforgalom optimális áramlásának biztosítása azon körzetekben, ahol a forgalmi követelmény meghaladja a rendelkezésre álló ATC rendszer kapacitását.

147. Légiforgalmi földi fény - Aeronautical ground light

Bármely fény, melyet kimondottan a léginavigáció segítése céljából telepítettek, a légijárműveken alkalmazott fények kivételével.

148. Légiforgalmi irányítás (ATC) - Air Traffic Control (ATC)

Gyűjtőfogalom, mely jelenthet légiforgalmi irányító szolgálatot, vagy légiforgalmi irányító egységet.

149. Légiforgalmi irányítás levegő-föld rádióállomása - Air-ground control radio station

Légiforgalmi távközlési állomás, amely a légijárművek működésére és irányítására vonatkozó, távközlési forgalom lebonyolításáért elsősorban felelős egy adott légtérben.

150. Légiforgalmi irányító - Air Traffic Controller

Légiforgalmi irányító szolgálat ellátására feljogosított személy.

151. Légiforgalmi irányító egység - Air traffic control unit

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet körzeti irányító központot, bevezető irányító egységet, vagy repülőtéri irányító tornyot.

152. Légiforgalmi irányítói engedély - Air traffic control clearance

Légijárműnek szóló felhatalmazás, hogy az valamely légiforgalmi irányító egység által megszabott feltételek szerint működjék.

1. Megjegyzés: A "légiforgalmi irányítói engedély" kifejezés az egyszerűsítés érdekében gyakran "engedélyre" rövidíthető, amikor ilyen értelemben használják.

2. Megjegyzés: Az "engedély" rövidített kifejezést megelőzhetik a "gurulási", "felszállási", "indulási", "útvonal", "megközelítési", vagy "leszállási" szavak a repülés azon szakaszának jelzésére, amelyre a légiforgalmi irányítói engedély vonatkozik.

153. Légiforgalmi irányító és repülőgépvezető közötti adatkapcsolat (CPDLC) - Controller - pilot data link communications (CPDLC)

A légiforgalmi irányító és a repülőgép vezető közötti távközlési módszer, amely a légiforgalmi irányítói szolgálati közleményeket adatátviteli összeköttetéssel továbbítja.

154. Légiforgalmi irányító szolgálat - Air traffic control service

A következő célok érdekében végzett tevékenység:

1. Az összeütközések megelőzésére:

- a) légi járművek között és*
- b) a munkaterületen légi járművek és akadályok között, valamint*

2. A légiforgalom rendszerességének elősegítésére és fenntartására.

155. Légiforgalmi irányítói utasítás - Air traffic control instruction

A légiforgalmi irányítás által adott utasítás a légi jármű vezetője számára, hogy az meghatározott tevékenységet hajtson végre.

156. Légiforgalmi mozgó szolgálat - Aeronautical mobile service

Légiforgalmi állomások és légi jármű állomások vagy légi jármű állomások közötti mozgószolgálat, melyben mentőtutajok részt vehetnek. Kijelölt segélykérő és kényszerhelyzeti frekvenciákon működő kényszerhelyzeti helyjeladó állomások ugyancsak részt vehetnek ebben a szolgálatban.

157. Légiforgalmi szolgálat (ATS) - Air traffic service (ATS)

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet repüléstájékoztató szolgálatot, repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot, riasztó szolgálatot, légiforgalmi tanácsadó szolgálatot, légiforgalmi irányító szolgálatot (körzeti, bevezető, vagy repülőtéri).

158. Légiforgalmi szolgálati egység - Air traffic services unit

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet légiforgalmi irányító egységet, repüléstájékoztató egységet, vagy légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáját.

159. Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája - Air traffic services reporting office

A légiforgalmi szolgálatokat érintő jelentések és az indulás előtt benyújtott repülési tervek átvételére létesített egység.

Megjegyzés: A légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája különálló egységként, vagy már meglévő egységgel, mint például egy másik légiforgalmi szolgálati egységgel, vagy a légiforgalmi tájékoztató szolgálati egységgel együtt is létesíthető.

160. Légiforgalmi szolgálati légterek - Air traffic services airspace

Meghatározott kiterjedésű, az ABC betűivel azonosított légterek, amelyeken belül meghatározott fajtájú repülések üzemelhetnek, és amelyek számára a légiforgalmi szolgálatok és a működés szabályai meghatározottak.

Megjegyzés: Az ATS légtereket a rendelet 1. sz. mellékletében - "A Légiforgalmi szolgálatok ellátása" - leírtaknak megfelelően A - G osztályba sorolják

161. Légiforgalmi tanácsadó szolgálat - Air traffic advisory service

Tanácsadói lég térben az IFR repülési terv szerint működő légijárművek közötti elkülönítést, a lehetséges mértékben tanácsok, vagy javaslatok adásával biztosító szolgálat.

162. Légiforgalmi tájékoztató kiadvány (AIP) - Aeronautical Information Publication (AIP)

A légiközlekedésre nézve fontos és tartós jellegű légiforgalmi tájékoztatásokat tartalmazó kiadvány, amelyet az állam, vagy megbízottja tesz közzé.

163. Légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) - Aeronautical information service (AIS)

A légiközlekedés biztonsága, rendszeressége és hatékonysága szempontjából szükséges tájékoztatások nyújtása.

164. Légiforgalmi tájékoztató szolgálati egység (AIS egység) - Aeronautical information service unit (AIS unit)

Légiforgalmi tájékoztató szolgálat nyújtása céljából létrehozott egység.

165. Légiforgalmi távközlési állomás - Aeronautical telecommunication station

A légiforgalmi távközlési szolgálat állomása.

166. Légiforgalmi távközlési szolgálat - Aeronautical telecommunication service

Bármilyen légiforgalmi célra létesített távközlési szolgálat.

167. Légiforgalom - Air traffic

A levegőben lévő, vagy a repülőtér munkaterületén működő valamennyi légijármű.

168. Légi gurulás - Air-taxiing

Egy helikopter vagy egy függőlegesen le- és felszálló (VTOL) légijármű a repülőtér felszíne felett, rendes körülmények között a föld párnahatás sávjában, nem több mint 20 csomós (37 km/h) föld feletti sebességgel történő mozgása.

Megjegyzés: A tényleges magasság változhat, és néhány helikopter szükségszerűen végrehajthat légi gurulást 25 láb (8 m) AGL felett a föld párnahatásból eredő turbulencia csökkentése, vagy a felfüggesztett teher-rakomány földfelszíntől való kellő távolság tartása érdekében.

169. Légijármű - Aircraft

Bármely szerkezet, amelynek a légkörben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása.

Megjegyzés: Jelen előírás szövegében a "légijármű" kifejezés jelentheti annak személyzetét is.

170. Légijármű azonosító jele - Aircraft identification

Betűkből, számjegyekből, vagy ezek kombinációjából álló jelcsoport, amely azonos a levegő-föld összeköttetéseknel használandó légijármű hívójellel, vagy annak egyenértékű kódolt változatával, amelyet a légijármű azonosítására használnak a légiforgalmi szolgálatok föld-föld közötti összeköttetéseinél.

171. Légijármű által végzett észlelés - Aircraft observation

Levegőben lévő légijárműtől származó, egy vagy több meteorológiai elemre vonatkozó észlelés.

172. Légijármű cím - Aircraft address

Lég-föld összeköttetés, navigáció és légtérfelderítés céljából a légi járműnek kijelölt, rendelkezésre álló 24 bites egyedi kombináció.

173. Légi jármű hívójel - Aircraft callsign

A levegő-föld összeköttetésnél a légi jármű azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport.

174. Légi járművek közelsége - Aircraft proximity

Olyan helyzet, melynek során, egy légi jármű vezető, vagy a légi forgalmi szolgálatok személyzete véleménye szerint a légi járművek közötti távolság, valamint azok relatív helyzete és sebessége olyan volt, hogy az érintett légi járművek biztonságának megítélése vita tárgyát képezhette. A légi járművek közelségének osztályozása:

1. *Összeütközési veszély* - amikor komoly összeütközési veszély helyzet állt fent,
2. *Kétséges biztonság* - amikor a légi jármű biztonságának megítélése vita tárgyát képezhette,
3. *Nincs összeütközési veszély* - amikor összeütközési veszély nem állt fent,
4. *Nem egyértelmű veszélyhelyzet* - amikor a veszélyhelyzet meghatározására hiányos tájékoztatás állt rendelkezésre, vagy amikor a nem egyértelmű, vagy az ellentmondásos bizonyíték eleve kizárta a közelség veszélyének tényét.

175. Légi jármű parancsnoka - Pilot-in-command

A repülés ideje alatt a légi jármű működéséért és biztonságáért felelős légi jármű vezető.

176. Légi jármű típus jelölés - Aircraft type designator

A légi jármű típusának rövidített formában való azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport.

177. Légi jármű üzemben tartója - Aircraft Operator (AO)

Az a személy, szervezet, vagy vállalat, aki/amely légi járművek üzemben tartásával foglalkozik, vagy ilyen tevékenység végzésére ajánlkozik.

178. Légi járművezető - Pilot

Az a személy, aki a légi járművet repülés közben irányítja, és kormányait kezeli.

179. Légi jelentés - Air-report

Levegőben lévő légi járműtől származó jelentés, amelyet a helyzet, valamint az üzemeltetési és/vagy meteorológiai jelentésekre előírt követelményeknek megfelelően készítettek el.

180. Légtérellenőrző radar - Surveillance radar

A légi jármű távolság- és oldalszögbeli helyzetének megállapítására alkalmazott radarberendezés.

181. Magasság - Level

Gyűjtőfogalom, mely levegőben lévő légi járműnek, pontnak, vagy pontként értelmezett tárgynak, meghatározott vonatkozási alaptól mért függőleges távolságát jelzi. Jelenthet rádió magasságot, repülőtér feletti magasságot, repülési szintet és tengerszint feletti magasságot.

182. Másodlagos radar - Secondary radar

Olyan radarrendszer, amelynek egy radarállomás által kisugárzott rádiójel kezdeményezi egy rádiójel kisugárzását egy másik állomásról.

183. Megbízhatóság - Integrity (aeronautical data)

A léginavigációs adat és értékei megbízhatóságának és pontosságának foka, amely jelzi, hogy az a meghatározás vagy az elfogadott módosítás óta nem változik vagy vesz el.

184. Megosztott párhuzamos üzemelések - Segregated parallel operations

Egyidejű üzemelések párhuzamos, vagy közel párhuzamos műszeres futópályákon oly módon, hogy az egyik futópályát kizárólag megközelítések, a másik futópályát pedig kizárólag indulások végrehajtására használják.

185. Megszakított megközelítési eljárás - Missed approach procedure

Az az eljárás, amelyet a légijárműnek követnie kell, ha a megközelítést nem tudja folytatni.

186. Mentés Összehangoló Központ - Rescue Coordination Centre

Valamely kutatási és mentési körzeten belül a kutató- és mentőszolgálat hatékony megszervezésére és a kutató és mentő tevékenység összehangolására létesített egység.

Megjegyzés: - Budapest FIR-en belül a bajba jutott légijárművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról szóló 30/1998. (VI. 24.) BM-HM-NM-PM számú együttes rendelet szerint a kutatás-mentés irányítására létrehozott legmagasabb szintű szervezet.

187. Mentőegység - Rescue unit

A kutatás és mentés gyors végrehajtására megfelelő berendezésekkel felszerelt és kiképzett személyzetből álló egység.

188. Meteorológiai hivatal - Meteorological office

A repülések részére meteorológiai szolgálat ellátására kijelölt hivatal.

189. Meteorológiai jelentés - Meteorological report

Meghatározott időpontra és helyre vonatkozó közlemény a megfigyelt meteorológiai körülményekről.

190. Meteorológiai tájékoztatás - Meteorological information

A tényleges, vagy várható meteorológiai körülményekre vonatkozó jelentés, időjárás elemzés, előrejelzés és bármely hasonló jellegű megállapítás.

191. Minimális tüzelőanyag készlet - Minimum fuel

A kifejezést olyan állapot jelölésére használják, amikor a légijármű tüzelőanyag készlete olyan szintet ér el, hogy a légijármű nem, vagy csak csekély mértékben késleltethető.

Megjegyzés: Ez önmagában nem jelent kényszerhelyzetet, csupán annak jelölésére szolgál, hogy a nem várt késleltetés kényszerhelyzetet idéz elő.

192. Mód (SSR)

Egy SSR interrogátorból kisugárzott kérdező jelek meghatározott működésére vonatkoztatott elfogadott jelölési mód. Négy mód létezik: A, C, S és Átmeneti, amelyek az ICAO 10. sz. Annexben kerültek meghatározásra.

193. Mozgási terület - Movement area

Egy repülőtérnek a légijárművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része, amely magában foglalja a munkaterületet és az előtere(ke)t.

194. Munkaterület - Manoeuvring area

Egy repülőtérnek a légijárművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része, az előterek kivételével.

195. Műszeres meteorológiai körülmények (IMC) - Instrument meteorological conditions (IMC)

A látástávolság, a felhőzettől való távolság és a felhőalap értékeiben kifejezett, a látási meteorológiai körülményekre előírt minimumoknál rosszabb időjárási körülmények.

1. Megjegyzés: A repülőtéri irányító körzetben VFR repülés folytatható műszeres meteorológiai körülmények között is, ha és ahogyan azt a légiforgalmi irányítás engedélyezi.

2. Megjegyzés: A látási meteorológiai körülményekre előírt minimumokat a Magyar Köztársaság légerében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet tartalmazza.

196. Műszer szerinti megközelítési eljárás - Instrument approach procedure

A műszer szerint végrehajtott repülés előre meghatározott manővereinek sorozata meghatározott akadálymentességgel, amely a kezdeti megközelítési ponttól, vagy ahol alkalmazható az előírt érkezési útvonal kezdetétől addig a pontig tart, ahonnan a leszállást végre lehet hajtani, vagy, ha a leszállást nem hajtották végre, addig a pontig folytatódik, ahonnan várakozási, vagy útvonal akadálymentességi kritériumok alkalmazandók.

197. Műszer szerinti repülési szabályok (IFR) - Instrument flight rules (IFR)

A repülés műszeres-meteorológiai körülmények közötti végrehajtását meghatározó szabályok együttese.

198. Műszer szerinti sebesség - Indicated airspeed

A levegőhöz viszonyított sebességet mérő műszerről leolvasott helyesbítés nélküli érték.

199. Műveleti légiforgalom (OAT) - Operational Air Traffic (OAT)

Azon repülések, melyek GAT szabályoktól eltérő - a katonai légügyi hatóság által meghatározott szabályok és eljárások szerint kerülnek végrehajtásra. Ezek a repülések rendszerint a katonai ATC szervezet irányítása, vagy fennhatósága alatt működnek.

200. Nemellenőrzött légtér - Uncontrolled airspace

Mindazon légtér, melyben légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak.

201. Nemellenőrzött repülőtér - Uncontrolled aerodrome

Olyan repülőtér, melyen légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak.

202. Nemzetközi NOTAM iroda - International NOTAM office

NOTAM-ok nemzetközi cseréjére az állam által kijelölt iroda.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a nemzetközi NOTAM iroda a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság Légitájékoztató Osztályának szervezetébe tartozik.

203. NOTAM

Bármely légiforgalmi berendezés, szolgálat, eljárás létesítéséről, állapotáról, változásáról, vagy veszély fennállásáról szóló értesítés, amelynek idejében való ismerete elengedhetetlenül szükséges a repülésben érdekelt személyzet részére. Az értesítés szétosztása távközlési eszközökkel történik.

204. Nyomás-magasság - Pressure-altitude

Tengerszint feletti magasságértékben kifejezett légnyomás érték, amely megfelel az Egyezményes Légkörben ugyanilyen nyomás értéknek.

205. Nyomtatott formájú közleményváltás - Printed communications

Közleményváltás, melynél az áramkör mindkét végén automatikusan maradandó, nyomtatott feljegyzés készül az áramkörön áthaladó összes közleményről.

206. Oldalirányú elkülönítés - Lateral separation

Légijárművek közötti elkülönítés útírányuk távolságában, vagy útírányuk közötti szög-eltérésben kifejezve.

207. Összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszer (ACAS) - Airborne collision avoidance system (ACAS)

Másodlagos légtér ellenőrző radar (SSR) transzponder jelein alapuló, a földi berendezésektől függetlenül működő légijármű fedélzeti rendszer, mely a lehetséges összeütközési veszélyt jelentő, SSR transzponderrel felszerelt légijárművek közelségére hívja fel a légijármű vezető figyelmét, és tanáccsal szolgál a veszély elkerülésére vonatkozóan.

208. PANS-OPS - PANS-OPS

Az ICAO Doc. 8168 Léginavigációs Szolgáltatások Eljárásai - Légijárművek Üzemeltetése (Procedures to Air Navigation Services - Aircraft Operations) című kiadvány jelölésére használt rövidítés.

209. Pontosság - Accuracy

A számított, vagy mért, valamint a tényleges érték egyezésének mértéke.

Megjegyzés: A mért helyzet adatok esetében a pontosságot általában a jelzett helyzethez viszonyított távolság értékben fejezik ki és a tényleges helyzet meghatározott valószínűséggel ezen belülre esik.

210. Precíziós bevezető radar - Precision approach radar (PAR)

Elsődleges radarberendezés, melyet arra használnak, hogy egy légi jármű végső megközelítés alatti helyzetét az elméleti megközelítési pályához viszonyított oldalirányú és függőleges eltéréseit, valamint a földetérési ponttól való távolságát meghatározzák.

Megjegyzés: A precíziós bevezető radart abból a célból létesítik, hogy lehetővé tegyék a légi járművek vezetését rádióösszeköttetés segítségével a leszálláshoz történő megközelítés végső szakaszában.

211. Profil

A repülési pályának, vagy egy részének derékszögű vetülete, az elméleti útirányt magába foglaló függőleges felületen.

212. Radar

Az a rádió felderítő eszköz, mely a tárgyak távolságára, irányára és/vagy magasságára vonatkozó információt ad.

213. Radarazonosítás - Radar identification

Az az eset, amely akkor áll fenn, amikor egy adott légi jármű radar helyzetét a radarernyőn látják és azt a légiforgalmi irányító minden kétséget kizáróan azonosítja.

214. Radar bevezetés - Radar approach

Olyan megközelítés, amelynek végső megközelítési szakaszát radarirányító utasításai alapján hajtják végre.

215. Radaregység - Radar unit

Valamely légiforgalmi szolgálati egység azon része, amely egy, vagy több szolgálat ellátására radarberendezést használ.

216. Radarelkülönítés - Radar separation

Elkülönítés, amelyet abban az esetben alkalmaznak, amikor a légi járművek helyzetét radar segítségével határozzák meg.

217. Radar ellenőrzés - Radar monitoring

A radar felhasználása arra a célra, hogy a légi járműveknek az előírt repülési útvonaltól történt jelentős eltérések esetén tájékoztatást és tanácsot adjanak.

218. Radarernyő - Radar display

Légi járművek helyzetének és mozgásának radartól származó információk alapján történő elektronikus megjelenítésére szolgáló eszköz.

219. Radar helyzetjel - Radar position indication (RPI)

Egy légi jármű elsődleges és/vagy másodlagos légtérelenőrző radarral megállapított helyzetének nem szimbolikus és/vagy szimbolikus formában történő megjelenítése a radarernyőn.

220. Radar helyzetszimbólum - Radar position symbol (RPS)

Egy légi jármű elsődleges és/vagy másodlagos légtérelenőrző radartól származó helyzet adatainak, automatikus feldolgozás után történő, szimbolikus formában való megjelenítése a radarernyőn.

221. Radarirányítás - Radar control

Annak jelzésére használatos kifejezés, hogy a radartól származó információt a légiforgalmi irányító szolgálat ellátására közvetlenül használják fel.

222. Radarirányító - Radar controller

Olyan szakképzett légiforgalmi irányító, aki rendelkezik azon feladatoknak megfelelő radar-jogosítással, amelyekre őt kijelölték.

223. Radar kapcsolat - Radar contact

Az az eset, amely akkor áll fenn, amikor egy adott légi jármű radar helyzete látszik és azonosították a radarernyőn.

224. Radarmegfigyelés - Radar monitoring

Radar használata abból a célból, hogy a repülési útvonaluktól jelentősen eltérő, vagy a légiforgalmi irányítói engedélytől eltérő légi járműveknek tájékoztatást, és tanácsot adjanak.

225. Radar nélküli elkülönítés (eljárás elkülönítés) - Non-radar separation (procedure separation)

Elkülönítés, amelyet abban az esetben alkalmaznak, ha a légi jármű helyzetére vonatkozó tájékoztatás nem radartól származik.

226. Radarszolgáltatás - Radar service

Közvetlenül radar felhasználásával nyújtott szolgáltatás megjelölésére használatos kifejezés.

227. Radartérkép - Radar map

Radarernyőre rávitt információ a kiválasztott jellegzetességek közvetlen feltüntetésére.

228. Radar útirány helyzet - Radar-track position

A légi jármű helyzetének radar információn alapuló, számítógépes extrapolálása, melyet a számítógép jelkövetési célokra használ.

Megjegyzés: Bizonyos esetekben a jelkövetési folyamat alátámasztására nem radartól származó információt is felhasználhatnak.

229. Radarvektorálás - Radar vectoring

Radar felhasználásán alapuló navigációs vezetés biztosítása a légi járművek részére meghatározott géptengely irányok formájában.

230. Radarzavar - Radar clutter

Nem kívánt jeleknek a radarernyőn látható megjelenése.

231. Rádió-távbeszélés - Radiotelephony

Olyan rádió-távközlési módszer, amelynek során a tájékoztatás csere elsősorban szóbeli közleményváltással történik.

232. Rendeltetési repülőtér - Destination aerodrome

Az a repülőtér, ahova a légi jármű vezetője a repülés végrehajtása során első leszállását tervezi.

233. Repülési adatok - Flight data

A légi jármű tényleges, vagy tervezett mozgására vonatkozó adatok, melyeket rendszerint kódolt, vagy rövidített formában tüntetnek fel.

234. Repülési látástávolság - Flight visibility

Levegőben lévő légi jármű pilótakabinjából előre mért látástávolság.

235. Repülési szabályok - Flight rules

Látvarepüléssel, vagy műszer szerinti repüléssel végrehajtott repülésekre vonatkozó előírások összessége.

236. Repülési szint - Flight level

Meghatározott nyomáslaphoz, az 1013,2 hPa légnyomáshoz viszonyított állandó légnyomású felület, melyet a más, ugyanilyen felületektől meghatározott légnyomás különbségek választanak el.

1. Megjegyzés: Az Egyezményes Légkörnek megfelelően kalibrált barometrikus magasságmérő:

- a) QNH magasságmérő beállítási értékre állítva tengerszint feletti magasságot mutat,*
- b) QFE magasságmérő beállítási értékre állítva a QFE vonatkozási alap feletti magasságot mutatja,*
- c) 1013,2 hPa nyomásértékre beállítva a repülési szintek jelzésére használható.*

2. Megjegyzés: A fenti 1. Megjegyzésben használt magasság és tengerszint feletti magasság kifejezések barometrikus, nem pedig geometrikus magasságot jelentenek:

237. Repülési terv (FPL, RPL, AFIL) - Flight plan (FPL, RPL, AFIL)

A légiforgalmi szolgálati egységek rendelkezésére bocsátott, a légijármű tervezett repülésére, vagy repülésének egy szakaszára vonatkozó meghatározott tájékoztatás.

238. Repülési terv adatok - Flight plan data

A repülési tervből feldolgozás, megjelenítés, vagy továbbítás céljából kiválasztott adatok.

239. Repülés kezelése - Flight status

Annak jelzése, hogy valamely légijármű különleges kezelést kíván-e a légiforgalmi szolgálati egységektől, vagy sem.

240. Repüléstájékoztató - Flight information

A repülés biztonságos és hatékony vezetéséhez hasznos tájékoztatások adása, beleértve a légiforgalomra, a meteorológiai körülményekre, a repülőtéri állapotokra, vagy a légiútvonalai létesítményekre vonatkozó tájékoztatásokat.

241. Repüléstájékoztató körzet (FIR) - Flight information region (FIR)

Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot nyújtanak.

242. Repüléstájékoztató központ (FIC) - Flight information centre (FIC)

Repüléstájékoztató, légiforgalmi tanácsadó és riasztó szolgálat ellátására létesített egység.

243. Repüléstájékoztató szolgálat (FIS) - Flight information service (FIS)

Olyan szolgálat, melyet a repülések biztonságos és hatékony végrehajtásához hasznos tanácsok és tájékoztatások adása céljából nyújtanak.

244. Repülőtér - Aerodrome

Szárazföldön, vagy vízen kijelölt terület (beleértve valamennyi épületet, felszerelést és berendezést), amely egészében vagy részben a légijárművek indulására és érkezésére, valamint felszíni mozgására szolgál.

Megjegyzés: Amikor a "repülőtér" kifejezést a repülési tervvel, vagy az ATS közleményekkel kapcsolatban használják akkor olyan területet is jelenthet, amely nem repülőtér, de adott típusú légijárművek használhatják pl.: helikopterek, vagy ballonok.

245. Repülőtér forgalmi köre - Aerodrome traffic circuit

A repülőtér közelében működő légijárművek részére előírt repülési útvonal.

246. Repülőtéri forgalmi körzet - Aerodrome traffic zone (ATZ)

Nem ellenőrzött repülőtér körül a repülőtéri forgalom védelme érdekében kijelölhető meghatározott kiterjedésű légtér.

247. Repülőtér gurulási köre - Aerodrome taxi circuit

A légijárművek előírt gurulási útja a munkaterületen, meghatározott szélviszonyok között.

248. Repülőtéri forgalom - Aerodrome traffic

Egy repülőtér munkaterületén lévő minden forgalom és a repülőtér közelében repülő légijárművek összessége.

Megjegyzés: A repülőtér közelében működő légitársaságok a repülőtér forgalmi körén tartózkodó, oda besoroló, vagy onnan kilépő légitársaságokat kell érteni.

249. Repülőtéri irányító körzet (CTR/MCTR, vagy CTZ/MCTZ) - Control zone (CTR/MCTR or CTZ/MCTZ)

A repülőtér körül a föld felszínétől egy meghatározott felső határig terjedő ellenőrzött légtér.

Megjegyzés: A CTR rövidítés egyaránt jelenthet polgári és katonai repülőtéri irányító körzetet is. Az MCTR megjelölés akkor használatos, ha a repülőtéri irányító körzet katonai jellegét kívánják hangsúlyozni.

250. Repülőtéri irányító szolgálat - Aerodrome control service

A repülőtéri forgalom részére nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat.

251. Repülőtéri irányító torony - Aerodrome control tower

A repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálat nyújtása céljából létesített egység.

252. Repülőtér feletti magasság (QFE magasság) - Height above aerodrome level

Levegőben lévő légitársaság a repülőtéri légnyomáshoz viszonyított nyomásmagassága.

253. Repülőtéri repüléstájékoztató egység - Aerodrome flight information service unit

Repülőtéri repüléstájékoztató és riasztó szolgálat ellátására létesített egység.

254. Repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat (AFIS) - Aerodrome Flight Information Service (AFIS)

Repülőtéri forgalom részére nyújtott repüléstájékoztató szolgálat.

255. Repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága - Aerodrome elevation

A leszállási terület legmagasabb pontjának tengerszinthez viszonyított magassága.

256. Riasztás állapota - Alert phase

Olyan helyzet, amikor kétség merül fel valamely légitársaság és a fedélzetén tartózkodó személyek biztonságával kapcsolatban.

257. Riasztó szolgálat - Alerting service

Kutatásra és mentésre szoruló légitársaságokkal kapcsolatban a megfelelő szervek értesítése és szükség szerint ezekkel a szervekkel való együttműködés.

258. RNAV

Területi navigáció jelölésére használt rövidítés

259. RNP típus - RNP type

Tengeri mérföldben kifejezett pontossági határ érték, amely megadja, hogy a repülés-végrehajtás során a légitársaság a tervezett repülési helyzetéhez viszonyítva a repülési idő legalább 95%-ában ezen távolsági értéken belül repüljön.

Például: Az "RNP 4" olyan navigációs pontossági határértéket jelent, amelynek alapján az adott repülőgép, repülési idejének legalább 95%-ában, mindenkor tervezett repülési helyzetéhez viszonyítva plusz/minusz 4 tengeri mérföld (7,4 km) távolságon belül repül.

260. SIGMET tájékoztatás - SIGMET information

Meteorológiai figyelő iroda által kiadott, a légitársaságok üzemben tartásának biztonságát befolyásoló, meghatározott útvonal időjárási jelenségek előfordulásáról, vagy várható előfordulásáról szóló tájékoztatás.

261. Siklópálya - Glide path

A végső megközelítés alatt a vertikális vezetésre meghatározott süllyedési profil.

262. Soron következő légiforgalmi irányító szolgálati egység engedélye - Downstream clearance

A légi jármű részére, a soron következő légiforgalmi irányító szolgálati egység - mely nem azonos a légi járművet ténylegesen irányító egységgel - által kiadott légiforgalmi irányítói engedély.

Megjegyzés: Az ilyen légiforgalmi irányítói engedély általában a repülési útvonal későbbi szakaszára vonatkozik.

263. SSR válaszjel - SSR response

Kérdésre adott, az SSR transzponder válaszként kisugárzott jelnek a radarerőn, nem szimbolikus formában történő megjelenítése.

264. Standard magasságmérő beállítás - Standard altimeter setting

Az 1013,2 hPa légnyomás beállítása a barometrikus magasságmérő nyomás-skáláján, ami azt eredményezi, hogy a magasságmérő 0 (nulla) műszerállást mutat a Nemzetközi Egyezményes Légkör közepes tengerszintjén.

265. Szabályos megközelítési légtér (NOZ) - Normal operating zone (NOZ)

Meghatározott méretű, az ILS irányítás és/vagy MLS végső megközelítési útirány két oldalára kiterjedő légtér. Egymástól független párhuzamos megközelítéseknek csak a szabályos működési körzet belső felét veszik figyelembe.

266. Számítógép - Computer

Olyan eszköz, amely adatokon, emberi beavatkozás nélkül, aritmetikai és logikai lépés sorozatokat végez.

Megjegyzés: Amikor ebben a kiadványban a számítógép szót használják, akkor ez egy számítógép komplexumot is jelenthet, amely egy, vagy több számítógépet és perifériás berendezést foglal magába.

267. Számított érkezési idő (ETA) - Estimated time of arrival (ETA)

IFR repülések esetén az az időpont, amikor a számítás szerint a légi jármű arra a navigációs berendezéssel meghatározott, kijelölt pontra érkezik, melyről a műszer szerinti megközelítési eljárást megkezdni szándékoznak, vagy ha nincs a repülőteret kiszolgáló ilyen navigációs berendezés, akkor az az időpont, amikor a légi jármű a repülőtér fölé érkezik. VFR repülések esetén az az időpont, amikor a számítás szerint a légi jármű a repülőtér fölé érkezik.

268. Számított fékoldási idő (EOBT) - Estimated offblock time (EOBT)

Az a számított idő, amikor a légi jármű az indulással kapcsolatos mozgását megkezdi.

269. Számított repülési idő (EET) - Estimated elapsed time (EET)

Az egyik fontos pontról a másik fontos pontra való repülés számított időtartama.

270. Személyzet nélküli szabad ballon - Unmanned free balloon

Nem gépi meghajtású, személyzet nélküli szabadon repülő, levegőnél könnyebb légi jármű.

Megjegyzés: A személyzet nélküli szabad ballonok "nehéz ", " közepes ", vagy " könnyű" osztályba sorolhatók, a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben leírtaknak megfelelően.

271. Tanácsadói légtér - Advisory airspace

Meghatározott kiterjedésű légtér, vagy kijelölt útvonal, amelyen belül légiforgalmi tanácsadó szolgálat áll rendelkezésre.

272. Tanácsadói útvonal - Advisory route

Olyan kijelölt útvonal, ahol légiforgalmi tanácsadó szolgálat áll rendelkezésre.

273. Teljes számított repülési idő - Total estimated elapsed time

IFR repülések esetében az a számított időtartam, amely a felszállástól addig a navigációs berendezésekkel meghatározott kijelölt pontig szükséges, ahonnan műszer szerinti megközelítési eljárás megkezdését tervezik, vagy ha a rendeltetési repülőtéren ilyen navigációs berendezés nincs, akkor az az időtartam, amely a felszállástól a

rendeltetési repülőtér fölé érkezésig szükséges. VFR repülések esetében az a számított időtartam, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé való érkezésig szükséges.

274. Tengerszint feletti magasság (QNH magasság) - Altitude

Levegőben lévő légi járműnek a közepes tengerszinti légnyomáshoz (Balti alapszint) viszonyított magassága.

275. Tengerszinthez viszonyított magasság - Elevation

A föld felület valamely pontjának, szintjének, vagy ahhoz rögzített pontnak, a közepes tengerszinthez viszonyított függőleges távolsága.

276. Területi navigáció (RNAV) - Area navigation (RNAV)

Olyan navigációs módszer, mely lehetővé teszi, hogy a légi járművek földi állomásokon alapuló navigációs segédesszközök fedésterületén belül, vagy önálló segédesszközök határának lehetőségén belül, illetve ezek kombinációjával bármilyen kívánt repülési útvonalon repüljenek.

277. Területi navigációs útvonal - Area navigation route

Területi navigációs képességgel rendelkező légi járművek általi használatra létesített ATS útvonal.

278. Tényleges önsebesség - True airspeed

A légi járműnek a környező levegőhöz viszonyított sebessége.

279. Transzponder (fedélzeti válaszjeladó) - Transponder

Vevő/adóberendezés, amely megfelelő kérésre válaszjelet sugároz ki. A kérés és a válaszadás más frekvencián történik.

280. Utazóemelkedés - Cruise climb

Olyan repülési módszer, amely a tengerszint feletti magasság tiszta növekedését eredményezi a repülőgép tömegének csökkenése függvényében.

281. Utazómagasság - Cruising level

A repülés jelentős szakaszán tartott magasság.

282. Útirány - Track

A légi jármű útvonalának vetülete a föld felületén, amelynek irányát annak bármely pontján a mágneses Északtól mért fokokban fejezik ki.

283. Útpont - Way-point

Meghatározott földrajzi hely, amelyet valamely területi navigációs útvonal vagy egy területi navigációt alkalmazó légi jármű repülési útvonalának meghatározására használnak.

Az útpont lehet:

Megközelítendő útpont (fly-by way-point) - olyan útpont, amit előzetesen számított távolságra megközelítenek, majd fordulót kezdenek a következő útvonalra, vagy eljárás szakaszra.

Átrepülendő útpont (flyover way-point) - olyan útpont, amit átrepülnek, majd fordulót kezdenek a következő útvonalra vagy eljárás szakaszra.

284. Útvonalengedély - En-route clearance

Engedély, amely magába foglalja a légi jármű felszállás utáni repülési útját azon pontig, amelynél a leszálláshoz történő megközelítés várható, hogy megkezdődik.

Megjegyzés: Bizonyos körülmények között szükséges lehet ezen engedély felosztása például: irányítói körzethatárokkal elválasztott szakaszokra, illetve a repülés indulási, emelkedési vagy süllyedési szakaszaira.

285. Vak-adás - Blind transmission

Egyik állomás adása egy másik részére olyan körülmények között, amikor kétoldalú összeköttetés létrehozása nem lehetséges, azonban feltételezhető, hogy a hívott állomás azt venni képes.

286. Várakozási eljárás - Holding procedure

Előre meghatározott eljárás, amely a légijárművet előírt légtéren belül tartja, míg további engedélyre vár.

287. Várakozási pont - Holding point

Látással, vagy más módon azonosítható meghatározott hely, melynek közelében a levegőben lévő légijármű, a légiforgalmi irányítói engedélynek megfelelően várakozik.

288. Várható bevezetési idő - Expected approach time

Az az időpont, amikor az ATC úgy számítja, hogy egy érkező légijármű, késleltetés után majd elhagyja a várakozási pontot, hogy a leszálláshoz történő megközelítést végrehajtsa.

Megjegyzés: A várakozási pont elhagyásának tényleges időpontja a bevezetési engedélytől függ.

289. Veszélyállapot - Distress phase

Olyan helyzet, amikor biztosnak látszik, hogy egy légijárművet és a fedélzetén tartózkodó személyeket súlyos és közvetlen veszély fenyegeti vagy azonnali segítségre szorulnak.

290. Veszélyes közelség

Az elkülönítésre, illetve kikerülésre vonatkozó általános szabályok olyan mértékű megszegése, melynek következtében a megközelített légijármű váratlan, nem tervezett manőver végrehajtására kényszerül az összeütközés veszélyének vagy magának az összeütközésnek az elhárítása érdekében.

291. Vevőegység/irányító - Receiving unit/controller

Az a légiforgalmi szolgálati egység/légiforgalmi irányító, amelynek/akinek közleményt küldenek.

Megjegyzés: Lásd az adó egység/irányító meghatározását.

292. Végso megközelítés - Final approach

A műszer szerinti megközelítési eljárásnak azon szakasza, amely a végso megközelítés kijelölt helyénél vagy pontjánál kezdődik, vagy ahol ilyeneket nem jelöltek ki, ott:

a) az utolsó eljárásforduló, vagy alapforduló befejezésénél, vagy a várakozási eljárás rárepülési fordulójánál, ahol ilyen meghatároztak; vagy

b) a megközelítési eljárásban meghatározott utolsó útirány elérési pontjánál;

és a repülőtér közelében addig a pontig tart, ahonnan

1. a leszállás végrehajtható, vagy

2. a megszakított megközelítési eljárást megkezdik.

293. VFR

A látvarepülési szabályok jelölésére használt rövidítés.

294. VFR repülés - VFR flight

A látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

295. Vízszintes elkülönítés - Horizontal separation

Gyűjtőfogalom, mely jelenthet oldalirányú vagy hosszirányú elkülönítést.

296. VMC

A látási meteorológiai körülmények jelölésére használt rövidítés.