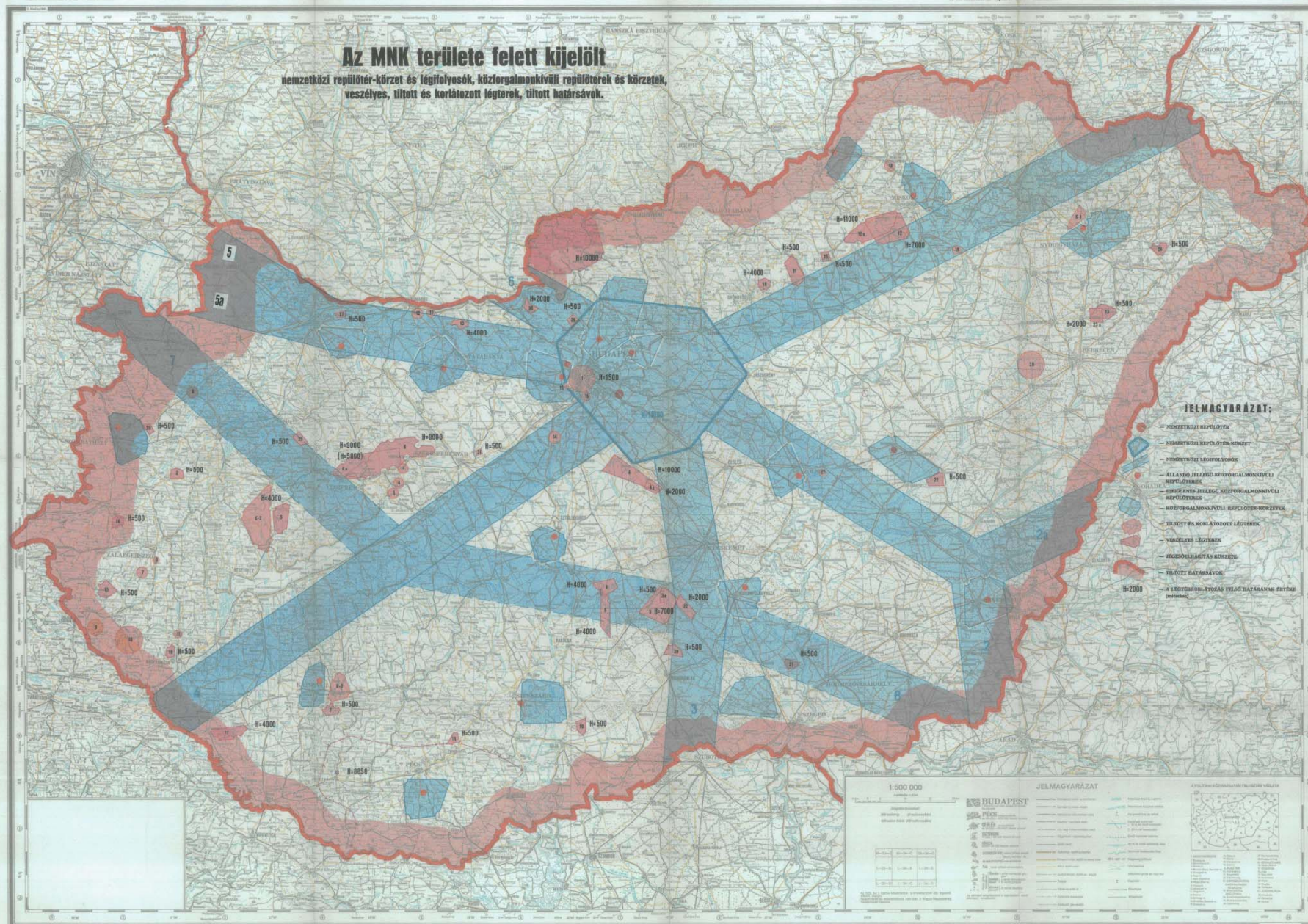




A nemzeti fejlesztési miniszter
.../2014. (... ..) NFM rendelete

az egyes légiközlekedési tárgyú miniszteri rendeletek módosításáról

* 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet
a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések
végrehajtásának szabályairól

~~* 2.7. Légiforgalmi tanácsadó szolgálat~~

* „2.7. Légiforgalmi tanácsadó és repüléstájékoztató
szolgálatok

- ~~* A csak légiforgalmi tanácsadó vagy repüléstájékoztató szolgáltatásban részesített légijárművek esetében a légiforgalmi tanácsadó vagy repüléstájékoztató szolgálat biztosítása nem mentesíti a légijármű vezetőjét semmilyen tekintetben saját felelőssége alól és a repülési terv bármilyen javasolt változtatására a végső döntést neki kell meghoznia.~~
- ~~* A tanácsadó egységek nem adnak „engedélyeket”, csak a „tanácsolni” vagy „javasolni” szavakat használják, amikor kitérési tevékenységet javasolnak a légijárműnek.~~
- ~~* A légiforgalmi tanácsadó szolgálat, valamint a repüléstájékoztató szolgálat az összeütközések elkerülése vonatkozásában nem nyújtja azt a biztonsági fokot és nem vállalja ugyanazokat a felelőségeket, mint a légiforgalmi irányító szolgálat, mivel a szolgálatot ellátó egység rendelkezésére álló, az adott légtérben lévő forgalmi helyzetre vonatkozó információk (radarinformáció, repülési adatok) nem teljesek. Ezek az ATS egységek nem vállalhatnak felelőséget a megfelelő forgalmi tájékoztatás adásáért, sem az adatok pontosságáért.~~

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

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

~~*2.7.1. A tanácsadói légtérben működő légijárművek repülési profiljukat az illetékes ATS egység hozzájárulása nélkül is megváltoztathatják az illetékes ATS egység előzetes tájékoztatását követően.~~

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

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

- * 2.7.1. A kizárólag légiforgalmi tanácsadó vagy repüléstájékoztató szolgáltatásban részesített légi jármű esetében a légi jármű parancsnoka felelős a repülési terv bármilyen javasolt változtatásával összefüggő döntés meghozatalában**
- * 2.7.2. A légiforgalmi tanácsadó szolgáltatásban részesülő légi jármű jogosult eldönteni, hogy a javasolt változtatást végrehajtja-e. Az elhatározásról haladéktalanul tájékoztatnia kell az érintett ATS egységet.**

* 2.7.3. A légiforgalmi tanácsadói légtérben üzemeltetett légijármű repülési profilját az illetékes ATS egység hozzájárulása nélkül is megváltoztathatja, de a megváltoztatás előtt erről tájékoztatnia kell az illetékes ATS egységet és meg kell várnia a tájékoztatás nyugtázását, vagy az ezzel kapcsolatos esetleges tanácsot.

*

* 2.7.4. Ellenőrzött légtéren kívüli repülés esetén a repülési terv benyújtásával automatikusan megtörténik a repüléstájékoztató szolgáltatás biztosítására vonatkozó kérés.

*

* 2.7.5. Az ellenőrzött légtéren kívül üzemeltetett, repülési tervet be nem nyújtott légijármű repüléstájékoztató és riasztó szolgálatban nem részesül, és a légijármű tájékoztatást csak külön kérésre kaphat, továbbá az ATS egységek a légijárművet nem tekintik ismert forgalomnak.

*

* A kért tájékoztatás nem helyettesíti a repülésre történő megfelelő földi felkészülés szükségességét.

* 2.7.6. Ellenőrzött légtéren kívül, VFR szerint működő légi jármű ATS felderítő berendezésen alapuló forgalmi tájékoztatást/tanácsadást - repülési terv benyújtásától függetlenül - külön kérésre kaphat.

*

* 2.7.6.1. Repülési tervet be nem nyújtott légi járműnek - egyéb repülési tervet benyújtott légi jármű számára ATS felderítő berendezésen alapuló forgalmi tájékoztatás érdekében - kijelölt egyedi SSR kód nem jelenti azt, hogy ezt követően a légi járművet nyomon követik.

*

* 2.7.6.1.1. Egyes ATS felderítő berendezések felderítése - különösen az alacsony magasságokon - nem teljes. Az ellenőrzött légtéren kívül, VFR szerint működő légi jármű számára az ATS felderítő berendezésen alapuló forgalmi tájékoztatás alkalmoszerű, és a felderítő berendezések által észlelt egyéb légi járműre vonatkozóan lehetséges.”

* A KöViM R1. Melléklet „E” Függelék, II. RÉSZ, „II.2. Az FPL űrlap kitöltése

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

* N nincs transzponder vagy üzemképtelen,

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

* C „A” és „C” mód 4096 kód beállítású lehetőségű transzponder,

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

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

* P „S” módú transzponder nyomásmagasság továbbítással, de légijármű azonosító jel továbbítása nélkül,

~~* X „S” módú transzponder légijármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbítás nélkül.~~

* **„X” „S” módú transzponder légijármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbítás nélkül.**

~~* A transzponderre utaló jelölés után közvetlenül egy karakterrel jelezhető, hogy a légijármű fel van szerelve fedélzeti navigációs berendezésektől származó adatok automatikus továbbítását végző berendezéssel (ADS).~~

* A KöViM R1. Melléklet „K” Függelék 1.7. pontja

* AFIS EGYSÉGGEL RENDELKEZŐ REPÜLŐTEREKEN TÖRTÉNŐ MŰKÖDÉS SZABÁLYAI

~~* 1.7. Azokon a repülőtereken, ahol műszer szerinti megközelítési eljárások végrehajtása is lehetséges, az AFIS egység a VFR légi járművet a TIZ határánál várakoztathatja, ha ez egy műszer szerinti megközelítést végrehajtó IFR légi jármű biztonsága érdekében szükséges.~~

* **1.7. Az AFIS egység a TIZ határánál várakoztathatja**

* **a) a VFR légi járművet azokon a repülőtereken, ahol műszer szerinti megközelítési eljárások végrehajtása is lehetséges, ha a várakoztatás egy műszer szerinti megközelítést végrehajtó IFR légi jármű biztonsága érdekében szükséges,**

* **b) a légi járművet azokon a repülőtereken, ahol Drop Zone légtér van kijelölve, ha a várakoztatás a gyakorló ejtőernyős dobás vagy gyakorló műrepülés biztonságos végrehajtása**

*** A légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 1. számú és 2. számú mellékletének módosítása**

*** 1.15 Együttműködés a szomszédos ATS egységek között**

~~* 1.15.1.3 A két állam légiforgalmi szolgálati egységeinek vezetői által aláírt LoA - az 1.15.1.3.2. pontban foglalt eltéréssel - a Magyar Köztársaságban a közlekedésért felelős miniszter véleményét figyelembe véve, a légiközlekedési hatóság jóváhagyását követően lép hatályba.~~

*** „1.15.1.3 A két állam légiforgalmi szolgálati egységeinek vezetői által aláírt LoA - az 1.15.1.3.2. pontban foglalt eltéréssel - Magyarországon a légiközlekedési hatóság jóváhagyását követően lép hatályba.”**

(b) *Légtérelenőrző berendezés*

EGY, vagy KÉT BETŰ a fedélzeten lévő üzemképes légtérelenőrző berendezés/ek leírására:

SSR berendezés

- | | | |
|---|--|--|
| N | | – nincs transzponder |
| A | | – A módú (4 számjegyű, 4096 kódbeállítási lehetőségű) transzponder C – A és C módú (4 számjegyű, 4096 kódbeállítási lehetőségű) transzponder |
| X | | – S módú transzponder (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 képesség |
|---|--|----------------|

*** „X S módú transzponder légijármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbítás nélkül.”**

*** A magyar légtér légiközlekedés céljára
történő kijelöléséről szóló 26/2007. (III.
1.) GKM-HM-KvVM együttes rendelet
módosítása**

* 2.1.6. Ejtőernyős ugrások

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

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

* a) azokon a kijelölt légtérrel rendelkező repülőtereken, ahol a repülőtérrend megengedi,

* b) olyan katonai légterekben (MCTR, TRA és veszélyes légtér), amelyek alsó magassága megegyezik a földfelszínnel, és

~~* c) a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendelet alapján engedélyezett eseti légterekben.~~

* „c) külön erre a célra kijelölt légterekben.”

*** Drop Zone légtér kijelölése és igénylése**

- * 18/A. § (1) Drop Zone légtér kijelölése iránti kérelmet a repülőtéren légiforgalmi szolgálatot ellátó szervezet vagy ennek hiányában a repülőtér üzemeltetője nyújthat be.**
- * (2) A Drop Zone légtér felső határát úgy kell megállapítani, hogy az 500 lábra végződjön.**
- * (3) A Drop Zone légtérhez kapcsolódó repülőtér üzemeltetője és a gyakorló ejtőernyős ugrást vagy gyakorló műrepülést végrehajtó szervezet vagy szervezetek közötti eljárásokat a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott együttműködési megállapodásban kell rögzíteni.**

18/B. § (1) A Drop Zone légtér igénylési rendjét a Budapest ATS Központ vagy az illetékes légiforgalmi irányító szolgálat és a koordinációs feladatokat ellátó szervezet között a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott együttműködési megállapodásban kell rögzíteni, ha

- * a) a Drop Zone légteret vagy egy részét ellenőrzött légtérben jelölték ki,**
- * b) a Drop Zone légtér és az ellenőrzött légtér magassági határai között kevesebb, mint 1000 láb van, vagy**
- * c) a Drop Zone légtér az ellenőrzött légtér oldalhatárától kevesebb, mint 2,5 NM-re (5 km) helyezkedik el.**
- * (2) Az (1) bekezdésben meghatározott együttműködési megállapodásban meg kell határozni a Drop Zone légtér igénylésével és igénybevételével kapcsolatos eljárásokat, amelyeknek biztosítaniuk kell az ellenőrzött légtérben üzemelő légiforgalom biztonságos, gyors és rendszeres áramlását, valamint figyelembe kell venniük a honvédelmi érdekeket.**
- * (3) Az (1) bekezdésben foglaltaktól eltérő esetben a Drop Zone légtér igénylését a koordinációs feladatokat ellátó szervezetnek legkésőbb az igénybevételt megelőző 30 perccel telefonon vagy elektronikus úton be kell jelentenie Budapest ATS Központnak.**
- * (4) Időszakosan korlátozott légteret érintő Drop Zone légtér az időszakosan korlátozott légtér működésével egyidejűleg nem igényelhető.**

- * **A Drop Zone légtér koordinációs feladatait ellátó szervezet**
- * **18/C. § (1) A Drop Zone légtérben - a (2) bekezdésben foglalt eltéréssel - a repülőtér üzemben tartójának a légiközlekedési hatóság engedélyével koordinációs feladatokat kell ellátnia, amely feladatokra a 12. § (2)-(3) bekezdéseiben és a (4) bekezdés a)-c) és e) pontjában, valamint (5) bekezdésében meghatározottakat kell alkalmazni.**
- * *12. § (2) A koordinált légtér működési ideje alatt a koordinációs feladatokat ellátó szervezet felelős a légtérben a légtérhasználat koordinációs feladatainak ellátásáért.*
- * *(3) A koordinációs feladatokat ellátó szervezet gondoskodik arról, hogy a földi telepítésű rádióállomás működtetését olyan személy lássa el, aki léginavigációs és a légiközlekedés biztonságát szolgáló egyéb földi berendezések engedélyezési eljárásáról és hatósági felügyeletéről szóló rendelet alapján légiforgalmi földi rádióállomás kezelésére jogosult.*
- * *(4) A koordinációs feladatokat ellátó szervezet feladata:*
- * *a) hangrögzítéssel ellátott rádióállomás működtetése és kétoldalú rádióösszeköttetés tartása azokkal a légijárművekkel, amelyek - a siklórepülés céljára igényelhető koordinált légtér kivételével - koordinált légtérben működnek;*
- * *c) a Budapest ATS Központ telefonon történő tájékoztatása arról, hogy*
- * *ca) minden - a koordinációs feladatokat ellátó szervezet által ismert - forgalom elhagyta a koordinált légtérrel, vagy*
- * *cb) van olyan általa ismert forgalom, amellyel kapcsolatban nem tudott meggyőződni a koordinált légtér e) valamennyi, a Budapest ATS Központtól kapott tájékoztatás és megtett intézkedés bejegyzése az erre a célra rendszeresített naplóba, illetve a koordinációs feladatok légiforgalmi szolgáltató által történő ellátása esetén a belső szabályzatában meghatározott módon.*
- * *elhagyásáról;*

* (2) Ha a Drop Zone légtér olyan repülőtéren kerül kijelölésre, amelyen repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot biztosítanak, a repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat illetékessége kiterjed a Drop Zone légtérre, amelyben a koordinációs feladatokat is ellátja.

* (3) A Drop Zone légtér koordinációs feladatait ellátó szervezet a Drop Zone légtérben működő légijárműveket rádióan tájékoztatja a légtér igénybevételének befejező időpontjáról és a Drop Zone légtér egyéb korlátozásáról.

* (4) A (1) bekezdés szerinti engedélyre a 13. §-ban meghatározottakat kell alkalmazni.

*

* 18/D. § A koordinációs feladatokat ellátó szervezet a 18/C. § (1) bekezdésben meghatározott engedély megszerzését követően írásban tájékoztatja Budapest ATS Központot a légtér igénylésére jogosult személyekről kivéve, ha a két szervezet között együttműködési megállapodás kerül megkötésre.

* A Drop Zone légtér igénybevétele

- * 18/E. § (1) A Drop Zone légtér működési ideje alatt
- * a) kizárólag VFR szerint működő légitársaság veheti igénybe, a Drop Zone légtér koordinációs feladatait ellátó szervezet által megadott kezdő és befejező időpont között és magasságig,
- * b) a légitársaságnak a közzétett frekvencián kétoldalú rádióösszeköttetést kell fenntartania a Drop Zone légtér koordinációs feladatait ellátó szervezettel és meg kell adnia a repülésre vonatkozó adatokat, valamint a kétoldalú rádióösszeköttetés megszakadása esetén a Drop Zone légtérrel a legrövidebb időn belül el kell hagynia, és erről a lehető legrövidebb időn belül tájékoztatnia kell a Drop Zone légtér koordinációs feladatait ellátó szervezetet.
- * (2) A Drop Zone légtérben ejtőernyős ugrást és gyakorló műrepülést egy időben végrehajtani nem lehet.
- * (3) A Drop Zone légtér felső magasságát a Drop Zone légtérben üzemelő légitársaság legfeljebb 500 láb távolságra közelítheti meg.
- * (4) Amennyiben a Drop Zone légtér vagy annak egy része ellenőrzött légtérben került kijelölésre
- * a) a légitársaság vezetőnek az ellenőrzött légtérben illetékes ATC egység frekvenciáját folyamatosan figyelnie kell,
- * b) a légitársaság a Drop Zone légtérből az ellenőrzött légtérbe az illetékes ATC egység engedélyével léphet be, valamint
- * c) valamennyi légitársaságnak a koordinációs feladatokat ellátó szervezet tájékoztatásának megfelelően - a tájékoztatásban szereplő befejezési időpontig - el kell hagynia a Drop Zone légtérrel vagy le kell süllyednie a megadott magasságra és erről rádióan keresztül tájékoztatnia kell a koordinációs feladatokat ellátó szervezetet.

- * (5) A Drop Zone légtérét gyakorló ejtőernyős dobás céljából kizárólag működőképes C vagy S módú transzponderrel és legalább két készlet működőképes rádióegységgel felszerelt légijárművek vehetik igénybe. A transzpondert a Drop Zone légtér igénybevételekor működtetni kell.
- * (6) A Drop Zone légtérét gyakorló műrepülés céljából működőképes rádióberendezéssel felszerelt légijármű veheti igénybe és a rádióberendezést az igénybevétel alatt folyamatosan működtetni kell.
- * (7) A működő Drop Zone légtér átrepülése előtt a légijármű vezetőnek fel kell vennie a kapcsolatot a légtér közzétett frekvenciáján a Drop Zone légtér koordinációs feladatait ellátó szervezettel és kizárólag a szervezet hozzájárulása esetén repülhet be a légtérbe.
- * (8) A működő Drop Zone légtérben - a kényszerhelyzet esetét kivéve - a gyakorló ejtőernyős dobást vagy a gyakorló műrepülést végző légijárműnek elsőbbsége van az átrepülő forgalommal szemben.

* Műrepülő légtér

- * 18/F. § (1) Műrepülő légteret kizárólag nem ellenőrzött légtérben lehet kijelölni oly módon, hogy
 - * a) a műrepülő légtér és az ellenőrzött légtér magassági határai között legalább 1000 láb vagy
 - * b) a műrepülő légtér és az ellenőrzött légtér oldalhatárától legalább 2,5 NM (5 km)
- * távolság legyen.
- * (2) A műrepülő légtér alsó határa nem lehet kevesebb, mint 1000 láb AGL.
- * (3) Repülőtér felett műrepülő légteret akkor lehet kijelölni, ha a repülőtér nem rendelkezik kijelölt légtérrel. A kijelöléshez szükséges a repülőtér üzemben tartójának a hozzájárulása.

*** Műrepülő légtér igénybevétele**

*** 18/G. §**

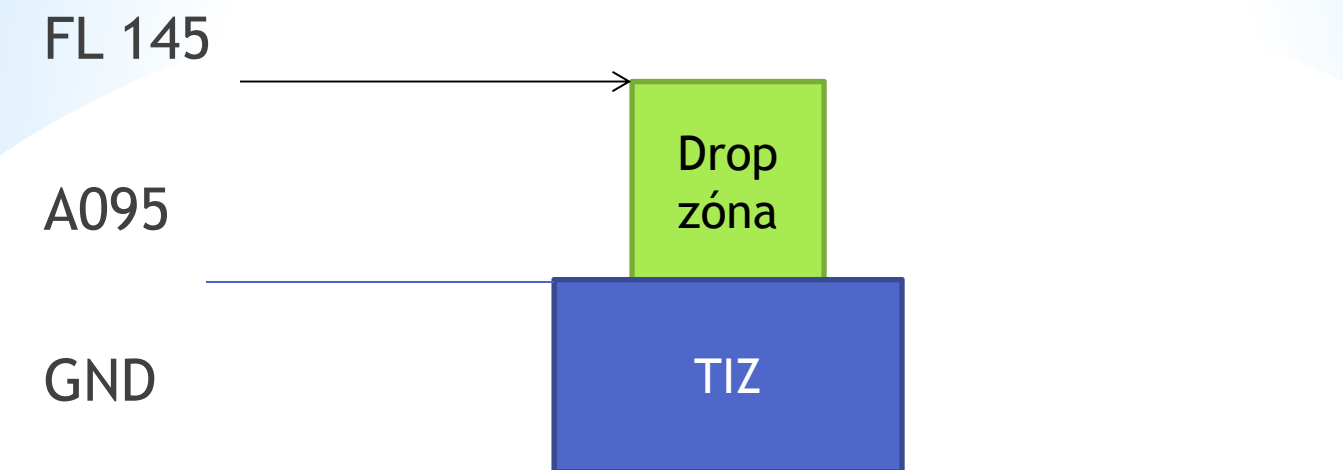
- * (1) Az igénybevételhez szükséges az illetékes légiforgalmi szolgálat hozzájárulása.**
- * (2) A légtér elhagyását közölni kell az illetékes légiforgalmi szolgálattal.**
- * (3) A műrepülő légteret működőképes rádióberendezéssel felszerelt légijármű veheti igénybe és a rádióberendezést az igénybevétel alatt folyamatosan működtetni kell.**

*** 13. §**

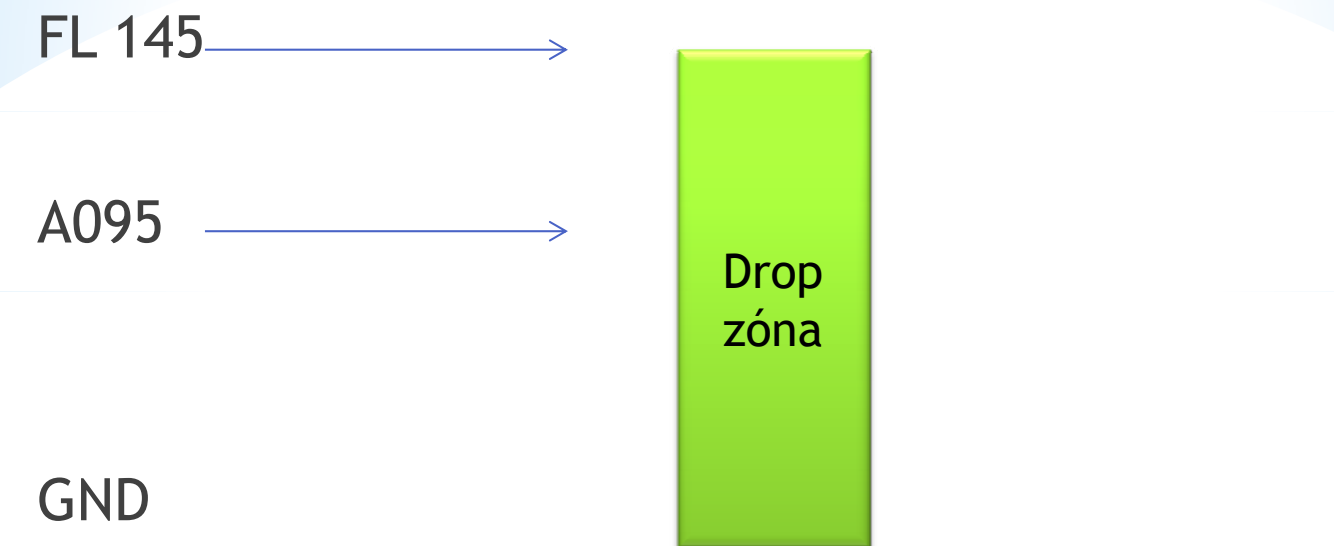
**Az R. 24. §-a a következő 43. ponttal egészül ki:
(E rendelet alkalmazásában:)**

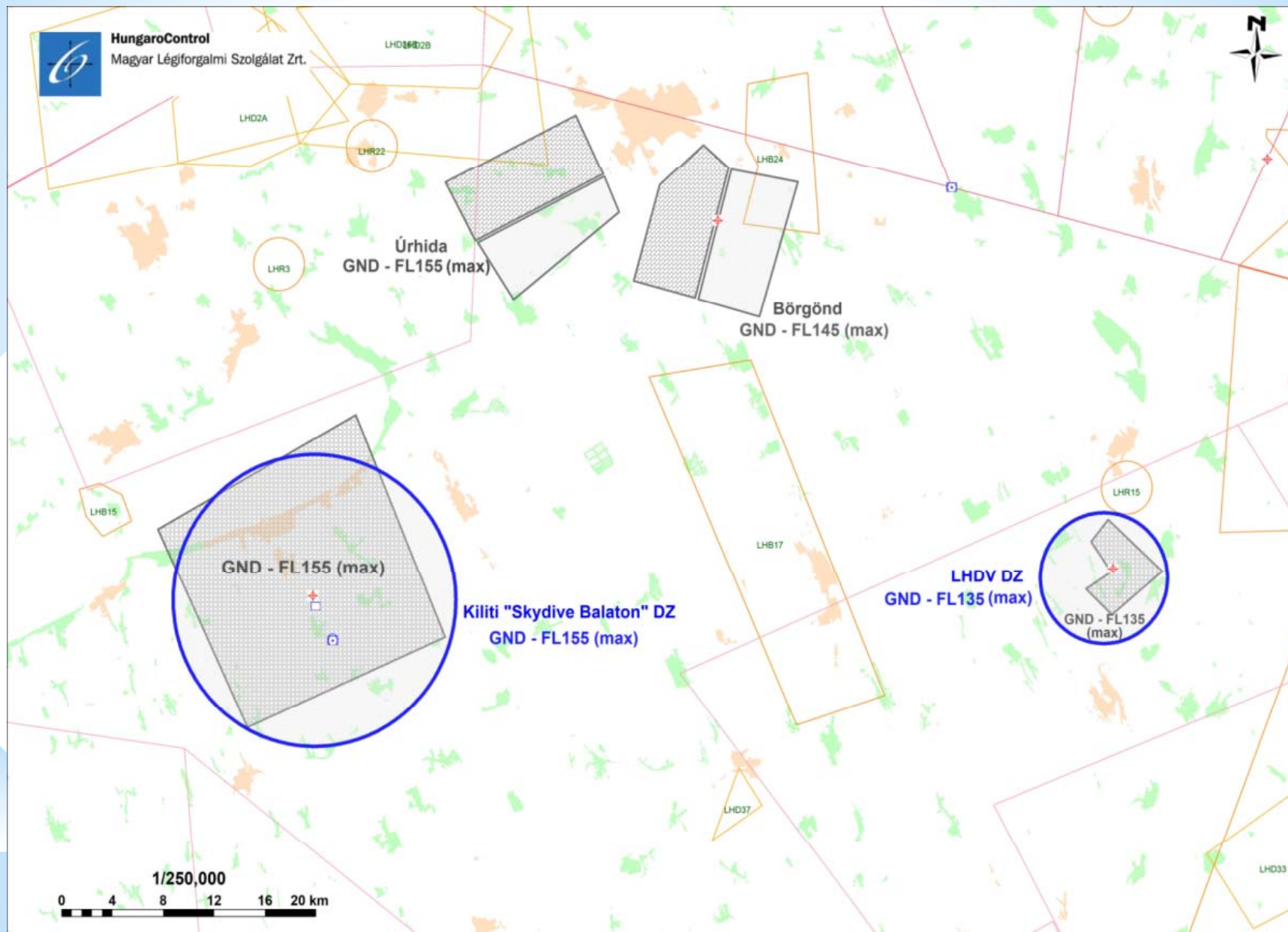
*** „43. *Drop Zone légtér*: meghatározott kiterjedésű, elsődlegesen a gyakorló ejtőernyős ugrások védelme céljából, repülőterek felett kijelölt légtér, amely gyakorló műrepülés végrehajtására is igénybe vehető, és amelyben - TIZ-hez kapcsolódó légtér kivételével - légiforgalmi szolgáltatást nem nyújtanak.”**

* TIZ-l rendelkező repülőterek „Drop Zóna légtér” kialakítása



TIZ-l nem rendelkező repülőtereknél a „Drop Zóna légtér” kialakítása



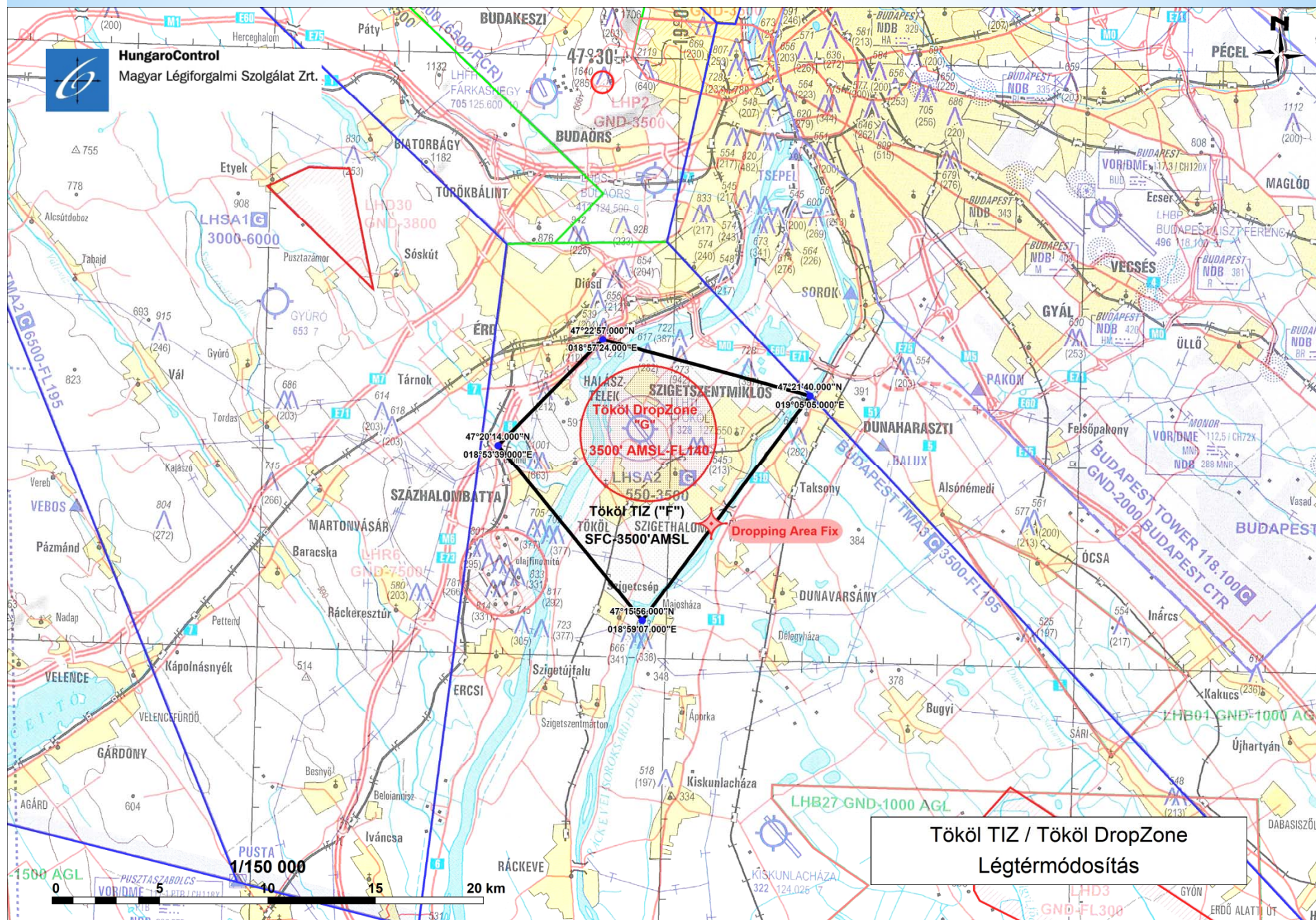






HungaroControl

Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt.



Tököl TIZ / Tököl DropZone
Légtér módosítás

*** 14. §**

Az R. a következő 26. §-sal egészül ki:

*** „26. § Eseti légtér gyakorló ejtőernyős ugrás vagy gyakorló műrepülés céljából a .../2014. (....) NFM rendelet hatályba lépését követő 1 évig jelölhető ki.”**

*** 26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM
együttes rendelet**

a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről

- * 1. Az R. 2. melléklet I. ELLENŐRZÖTT LÉGTEREK fejezet ATS ÁTRUHÁZÁS cím 1. Budapest ACC és Wien ATCC között alcím a) „Egyszerűsített szektorhatár” pont (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:**

*** „(2) Az egyszerűsített szektorhatárt az alábbi koordinátákat összekötő egyenes szakaszok jelölik ki: 480024N 0170939E - 474227N 0170500E - 473244N 0164214E - 465952N 0161329E - 465046N 0162019E.”**

- * 2. Az R. 2. melléklet I. ELLENŐRZÖTT LÉGTEREK fejezet ATS ÁTRUHÁZÁS cím 1. Budapest ACC és Wien ATCC között alcím b) „LESMO AREA” pont (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:**

*** „(1) A 480024N 0170939E - (Magyar/Szlovák) országhatár - 474906N 0173651E - 474449N 0173000E - 473559N 0172918E - 473559N 0171554E - 473555N 0164005E - (Magyar/Osztrák) országhatár - 480024N 0170939E földrajzi koordináták által bezárt terület C osztályú ellenőrzött légtérnek minősül 5500 láb AMSL magasságtól FL245 magasságig, ahol a légiforgalmi irányító, a repüléstájékoztató és a riasztó szolgálat ellátásáért WIEN ATCC a felelős.”**

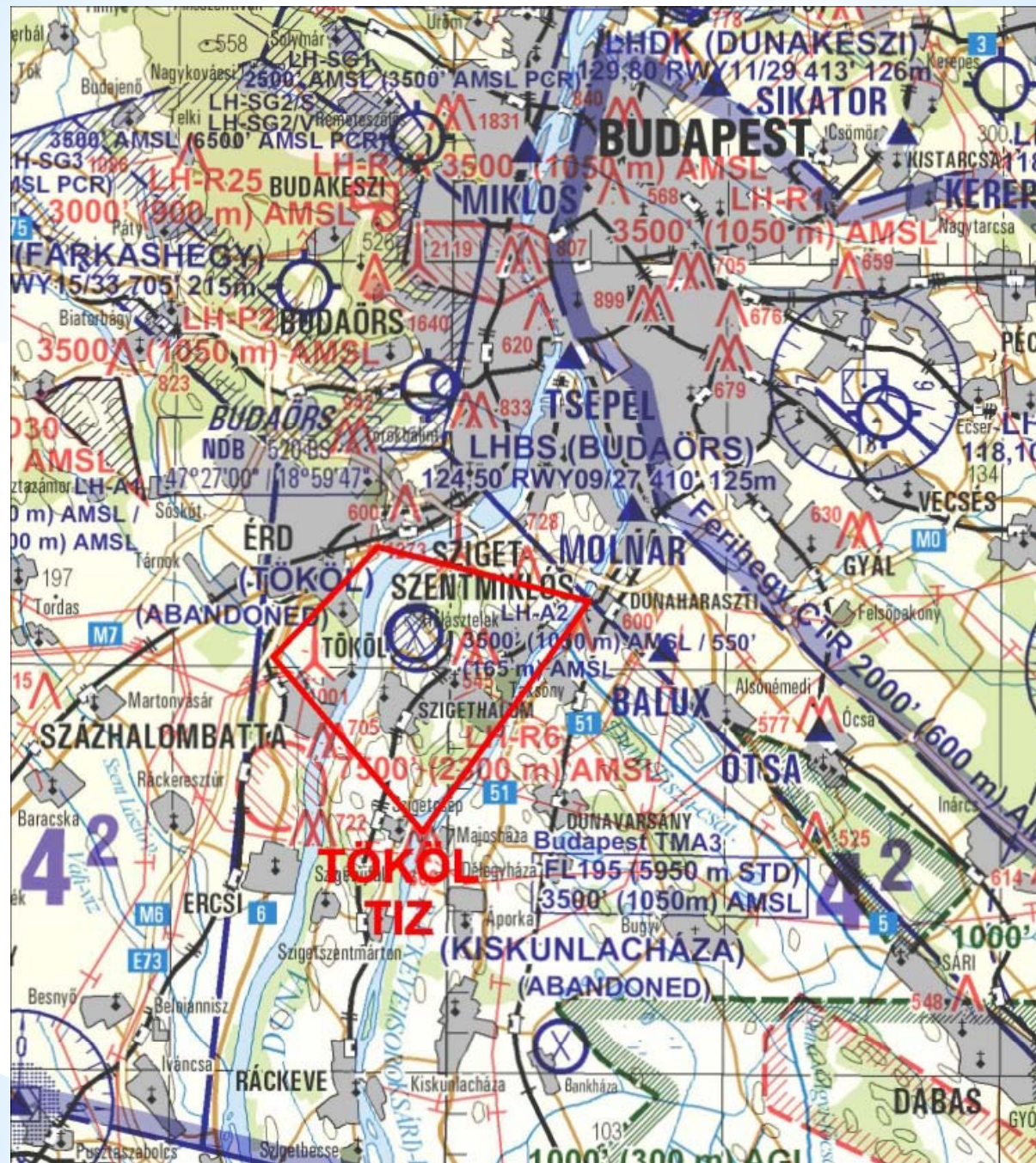


~~* 3. Az R. 2. melléklet I. ELLENŐRZÖTT LÉGTEREK fejezet ATS ÁTRUHÁZÁS cím 2. Budapest ACC, Budapest APP és Bratislava ACC, Kosice APP, Sefánik APP között alcím a) Kosice TMA2 pont (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:~~

*** „(1) A 482346N 0202459E —- 481110N 0210551E —- 481703N 0214953E —- 482000N 0214901E földrajzi koordináták és Budapest FIR határa által bezárt terület (Kosice TMA2) D osztályú ellenőrzött légtérnek minősül 1000 láb AGL magasságtól 9500 láb AMSL magasságig, ahol a légiforgalmi irányító, a repüléstájékoztató és a riasztó szolgálat ellátásáért Kosice Approach a felelős. A légijárműveknek fedélzeti válaszjeladóval kell rendelkezniük.”**

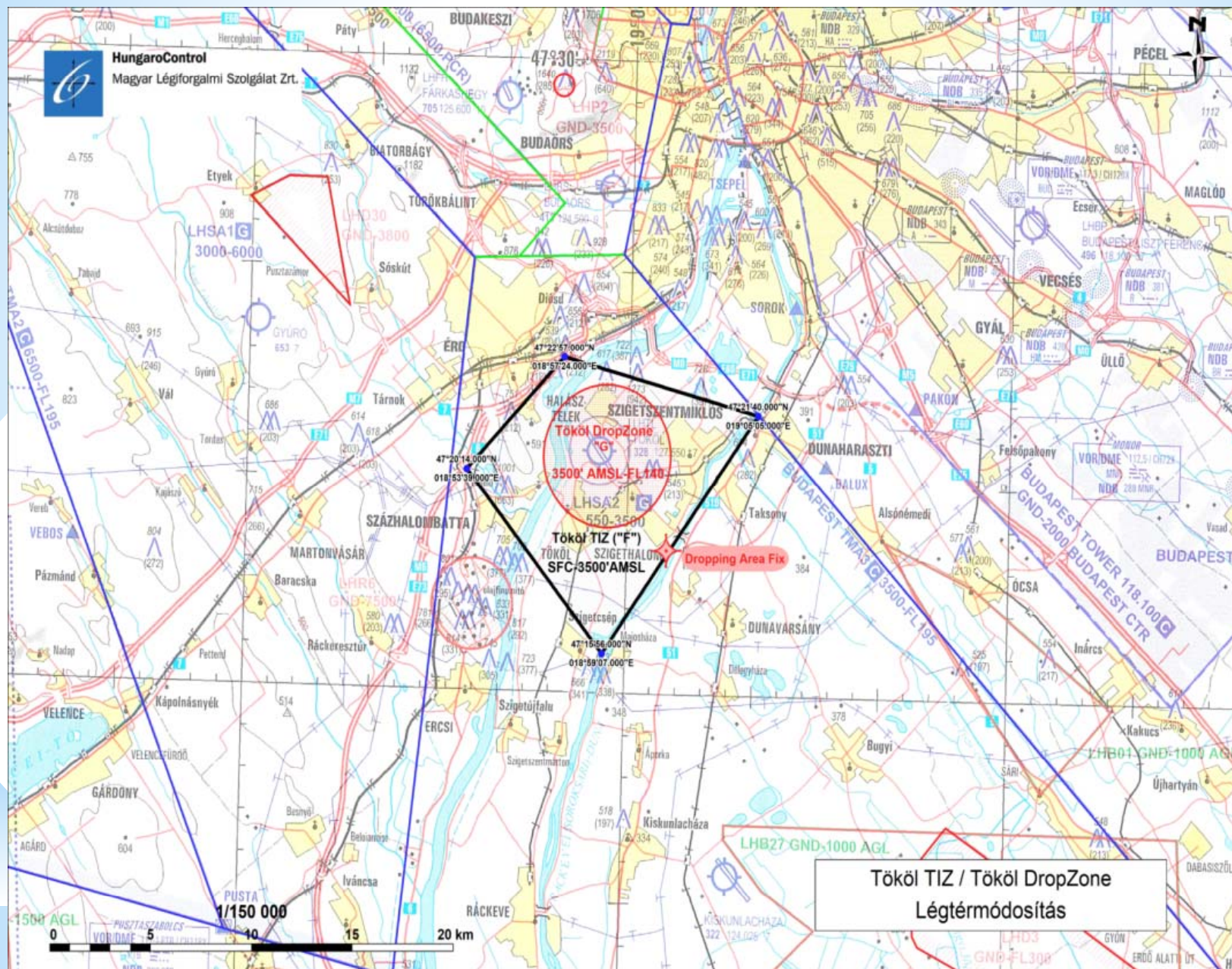
- * 4. Az R. 2. *melléklet* II. NEM ELLENŐRZÖTT LÉGTEREK fejezet Nem ellenőrzött légterek című táblázata a Sármellék TIZ2 azonosítója sort követően a következő sorral egészül ki:

Tököl TIZ		3500' (1050 m) AMSL / GND	(ICAO „F”) Közzétett üzemidő szerint.
472257N	0185724E		
472140N	0190505E		
471556N	0185907E		
472014N	0185339E		
472257N	0185724E		



5. Az R. 2. melléklet II. NEM ELLENŐRZÖTT LÉGTEREK fejezet
Nem ellenőrzött légterek című táblázata az LHSA2 azonosítója sor
helyébe a következő sorok lépnek:

Kiliti „Skydive Balaton” Drop Zone 11,11 km (6 NM) sugarú kör a 465119N 0181551E középpont körül	FL155 (4750 m STD) / GND	(ICAO „G”) Közzétett üzemidő szerint.
Tököl Drop Zone 3,15 km (1,7 NM) sugarú kör a 472037N 0185990E középpont körül	FL145 (4450 m STD) / 3500’	(ICAO „G”) Közzétett üzemidő szerint.





*** III. IDŐSZAKOSAN KORLÁTOZOTT LÉGTEREK (TRA)**

*** Az LHTRA 13, 14A, 14B, 14C és 15A, 15B, 15C kivételével valamennyi időszakosan korlátozott légtérben a Magyar Honvédség vagy más szövetséges fegyveres erő kijelölt katonai szervezete légvédelmi irányító szolgálatot biztosít.**

*** Az LHTRA 13, 14A, 14B, 14C és 15A, 15B, 15C légterek a szolnoki katonai légiforgalmi irányító szolgálat illetékességi körzetei.”**

Köszönöm a figyelmet!



EGYÜTTMŰKÖDÉSI MEGÁLLAPODÁS

**a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt.
és
a Magyar Honvédség Légi Vezetési és Irányítási Központ,
valamint
a Magyar Honvédség 54. Veszprém Radarezred
között**

A-1
A Melléklet
MEGHATÁROZÁSOK ÉS
RÖVIDÍTÉSEK
A-1. MEGHATÁROZÁSOK

Megjegyzés: Az alábbiak nem ICAO meghatározások.

1. **Alpha-scramble:** a légvédelmi készenléti harcászati repülőknek (QRA[I]) a határ- illetve szabálysértő légi járművek elfogása, szabad szemmel történő azonosítása, illetve velük szemben rendszabályok fogantatása, vagy segítségnyújtás céljából végrehajtott riasztására és repülésére, a NATO integrált légvédelmi rendszerében alkalmazott egyezményes angol nyelvű kifejezés;
2. **átadó irányító (transferring controller):** a légi jármű irányítását részlegesen, vagy teljesen átadó légiforgalmi/légvédelmi irányító;
3. **átvevő irányító (receiving controller):** a légi jármű irányítását részlegesen, vagy teljesen átvevő légiforgalmi/légvédelmi irányító;
4. **COMMLOSS légijármű:** az illetékes légiforgalmi szolgálati egységgel kétoldalú rádióösszeköttetést nem létesítő, vagy megszakító, kapcsolattartásra kötelezett GAT-légijármű megnevezése.
5. **előzetes koordináció (pre - co-ordination):** az időszakosan korlátozott légtérben végrehajtásra kerülő katonai repülés részletes adatainak továbbítása a TRA-val szomszédos légtérben illetékes polgári légiforgalmi irányító számára;

6. *elfogás (Intercept)*: az elfogó légi jármű, vagy légi jármű kötelék repülésének egy szakasza, melynek során a vadászrepülőgép/kötelék olyan manőverek sorozatát hajtja végre a légvédelmi irányító által biztosított rávezetés, vagy fedélzeti berendezéseinek, vagy a cél tartózkodási helyének számítással történő meghatározása alapján, amelyek eredményeképpen, a szabad szemmel történő azonosítás végrehajtásához vagy a fedélzeti fegyverzet alkalmazásához, illetve a légi harc megvívásához szükséges helyzetbe kerül;

7. *Fighter Allocator (FA)*: a CRC váltásán belül, a légvédelmi irányító szolgálat parancsnoki kötelmeit ellátó, a légvédelmi irányítás szervezéséért és az IC-ICA teamek tevékenységének vezetéséért felelős szolgálati személy megnevezése;

8. *forgalom (traffic)*: egy légi jármű radar-azonosságának, az elkülönítés fenntartása érdekében történő (separation action) átadásakor alkalmazott kifejezés.

9. Intercept Controller (IC): a CRC váltásában, a légvédelmi irányító szolgálat tagjaként, a harckiképzési és műveleti repülések légvédelmi irányítását megvalósító szolgálati személy;

10. Intercept Controller Assistant (ICA): a CRC szolgálati váltásában, a katonai repülések légvédelmi irányításával kapcsolatos összekötői, illetve koordinációs és adminisztratív feladatokat ellátó szolgálati személy;

11. Identification Officer (IDO): a CRC szolgálati váltásában a felderített és követésbe vett légi célok hovatartozásának megállapításáért, illetve azonosításáért felelős szolgálati személy;

12. koordináció (co-ordination): a két szomszédos felelősségi területtel rendelkező irányító közötti információ-csere megvalósításával végrehajtott együttműködés.

13. légtér átrepülésének engedélyezése (crossing clearance): az a tevékenység, amelynek során a polgári légiforgalmi irányító megosztja egy GAT légi jármű radar-azonosságát a működő időszakosan korlátozott légtérben illetékes légvédelmi irányítónak, annak érdekében, hogy az engedélyezze a TRA-n történő átrepülést, a kétoldalú rádiókapcsolat átadása nélkül.

14. légtér-átrepülés engedélyezve (crossing approved): a működő időszakosan korlátozott légtéren történő átrepülés engedélyezésére vonatkozó engedély kiadására vonatkozó kifejezés;

15. légvédelmi készenléti harcászati repülők (QRA[I] Quick Reaction Alert [Interceptor]): a külön jogszabályban felhatalmazott parancsnok által a Magyar Honvédség, vagy más szövetséges tagállam fegyveres erőinek állományából kijelölt, alaphelyzetben folyamatos repülőtéri készenlétben, a fenyegetés várható mértékének megfelelő készenléti fokban lévő harcászati repülőgépek, valamint azok személyzetei, amelyek riasztásukat és felszállásukat követően a *légtér-szuverenitás fenntartása érdekében végrehajtott műveletek* körébe tartozó repülési feladatot hajtanak végre.

16. Master Controller (MC): a CRC szolgálati váltásában a légvédelmi harcvezetés megvalósításáért, valamint a szolgálati váltás tevékenységének irányításáért felelős szolgálati személy megnevezése;

17. radarirányítás átadása (radar handover): egy légi jármű radar-azonosságának és irányítási felelősségének átadása az egyik irányítótól, a másik számára, amennyiben a légi jármű berepül az átvevő irányító felelősségi körzetébe;

18. radar kapcsolat (radar contact): a koordináció során a hívott fél által használt kifejezés, amely tájékoztatásul szolgál az együttműködő irányító számára (aki a légijárművet kezeli), hogy az általa megadott légi jármű radarjele a hívott fél radarképernyőn azonosításra került.

19. Renegade: a jogellenes befolyás alatt álló és várhatóan terrorista támadás céljára fegyverként felhasználni tervezett polgári légi jármű megnevezésére, a NATO integrált légvédelmi rendszerben alkalmazott, egyezményes angol nyelvű kifejezés;

20. repülési feladat (mission): egy vagy több katonai légi járműnek, illetve köteléknek, egy meghatározott harckiképzési cél elérése érdekében végrehajtott repülése;

21. SM (Sensor Manager): a CRC szolgálati váltásában, az előjáró által meghatározott követelményeknek megfelelő összefüggő radar-lefedettség kialakítása és fenntartása érdekében, az alárendelt radarállomások felhasználásának irányításáért felelős szolgálati személy;

22. Tango-scramble: a légvédelmi készenléti harcászati repülők (QRA[I]) gyakorlás céljából történő riasztására és repülésére, a NATO integrált légvédelmi rendszerében alkalmazott egyezményes angol nyelvű kifejezés;

23. TRA-t átrepülő forgalom (crossing traffic): az a forgalom, amely a TRA-kat a kidolgozott eljárások szerint folyamatosan szabaddá tett útvonalakon keresztezi.

B-1.2. Tájékoztatási kötelezettség

B-1.2.1. Az SV az észlelést követően azonnali tájékoztatást ad a CRC IDO számára a GAT légi járműről, amely:

B-1.2.1.1. a jóváhagyott repülési tervében meghatározott repülési útvonaltól engedély nélkül eltér;

B-1.2.1.2. a rádióösszeköttetés tartására kötelezett és az illetékes légiforgalmi szolgálati egységgel kétoldalú rádióösszeköttetést nem létesít, illetve a rádióösszeköttetés megszakad;

B-1.2.1.3. jogellenes beavatkozás alatt áll;

B-1.2.1.4. kényszerhelyzetben van;

B-1.2.1.5. légiforgalmi irányítói engedély nélkül repül be ellenőrzött légtérbe, vagy az illetékes ATS egység engedélye/tájékoztatása nélkül repüli át az államhatárt mindkét irányban.

B-1.2.2. A 3.1. - 3.4. pontokban meghatározott szolgálatok a CRC IDO kérésére, a kezelésükben lévő légi járművek repülésére vonatkozó, kiegészítő adatokról további tájékoztatást adnak.

B-2.2. COMMLOSS légi jármű

B-2.2.1. Az együttműködő szolgálatok, a NATO integrált légvédelmi rendszerben alkalmazott egyezményes eljárások alapján, COMMLOSS helyzetben lévőknek tekintik, a Budapest FIRben tartózkodó GAT légi járművet, amely:

B-2.2.1.1. a FIR határ átrepülését követően 2 percen belül az illetékes légiforgalmi szolgálati egységgel kétoldalú rádióösszeköttetést nem létesít, illetve a légiforgalmi szolgálati egység által kezdeményezett kapcsolatfelvételre nem válaszol,

B-2.2.1.2. az illetékes ATS egység által meghatározott jelentőpont átrepülését, vagy jelentési időpontot követően 2 percen belül az illetékes légiforgalmi szolgálati egységgel kétoldalú rádióösszeköttetést nem létesít, illetve a légiforgalmi szolgálati egység által kezdeményezett kapcsolatfelvételre nem válaszol, vagy

B-2.2.1.3. a légi járművel a légiforgalmi szolgálati egység kétoldalú rádióösszeköttetése megszakad, illetve a légi jármű a hívásokra nem válaszol, és az utasításokat nem hajtja végre.

B-2.2.2. COMMLOSS helyzetben lévő GAT légi jármű vonatkozásában az együttműködő